

REGULAMIN

PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

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

Uzgodnił:

PKP PLK S.A.
Zakład Linii Kolejowych
w Gdyni

GASPOL

DCT


POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
ZASTĘPCA DYREKTORA
DZIAŁU EKSPLOATACJI
ul. Morska 24
83-333 Gdynia

dnia 2022 r.

GASPOL S.A.
Gdański Terminal Gazowy
ul. mjr. H. Świerkowskiego 51 80-601 Gdańsk
tel. 58 757 90 00 fax 58 757 96 49
Jarosław Dąbrowski
Kierownik Terminalu

dnia 2022r.

DCT Gdańsk sp. z o.o.
ul. Kontenerowa 7
80-601 GDAŃSK
REGON 192967316 NIP 204-00-00-183

dnia 2022r.

ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.
80-955 Gdańsk, ul. Zamknięta 18
REGON 191478408 NIP 583-24-61-866

Zatwierdził:

WICEPREZES ZARZĄDU
DS. FINANSOWYCH

WICEPREZES ZARZĄDU
DS. INFRASTRUKTURY
Kamil Tarczewski

Sławomir Michalewski

dnia 2022 r.

Regulamin sporządzono w ośmiu jednobrzmiących egzemplarzach.

Regulamin zawiera 58 stron

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

Spis Treści

1.	POSTANOWIENIA OGÓLNE	4
1.1.	Podstawa prawna opracowania regulaminu	4
1.2.	Cel opracowania i zakres obowiązywania regulaminu	5
1.3.	Nazwa i podstawa eksploatacji bocznicy Bocznicza kolejowa:	6
1.4.	Udostępnianie 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 bocznicza jest połączona	8
2.2.	Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada	8
2.3.	Lokalizacja punktu zdawczo - odbiorczego	8
2.4.	Tory bocznicowe, ich układ, numeracja, przeznaczenie, długość ogólna i użyteczna	9
2.5.	Pochylenie podłużne toru	10
2.6.	Pojemność bocznicy	11
2.7.	Wykaz zwrotnic, wykołojnic i skrzyżowań torów	11
2.8.	Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykołojnic do okręgów nastawczych	12
2.9.	Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	12
2.10.	Kolejowe obiekty inżynieryjne	14
2.11.	Przejazdy kolejowo- drogowo i przejścia w poziomie szyn	14
2.12.	Oświetlenie bocznicy kolejowej	15
2.13.	Punkty ładunkowe, urządzenia ładunkowe	15
2.14.	Wagi wagonowe	15
2.15.	Bramy kolejowe	15
2.16.	Skrajnie budowli i taboru, skrajniki	15
2.17.	Sygnały, wskaźniki i tablice	16
2.18.	Urządzenia i środki trakcyjne	17
2.19.	Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony	17
2.20.	Środki łączności	17
3.	ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ, A ZARZĄDCĄ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ	18
4.	WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY	23
4.1.	Podstawianie wagonów na bocznicę	23
4.2.	Liczba obsług i czas ich wykonywania	24
4.3.	Masa hamująca składów manewrowych	24
4.4.	Dopuszczalny nacisk osi na szynę	25
4.5.	Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych	25
4.6.	Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy	25
5.	WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY	26
5.1.	Podział bocznicy na rejony manewrowe	26
5.2.	Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy	26
5.3.	Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej	26
5.4.	Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym	26
5.5.	Sprzęganie i rozprzęganie wagonów, lokomotyw	27
5.6.	Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie	27
5.7.	Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie	27
5.8.	Jazdy manewrowe przez przejazdy kolejowo- drogowo i przejścia dla pieszych w poziomie szyn	27
5.9.	Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzenia hamulców ręcznych lub wyłączenia hamulców zespolonych	28
5.10.	Układanie dróg przebiegu dla jazd manewrowych oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów	28
5.11.	Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem oraz gospodarka płozami hamulcowymi i ich używanie	28
6.	ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ	30
6.1.	Planowanie i organizacja pracy manewrowej	30

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

6.2.	Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.....	30
6.3.	Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy	30
6.4.	Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych	30
6.5.	Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej.	31
7.	ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO	32
7.1.	Przyjmowanie i przekazywanie wagonów na punkcie zdawczo - odbiorczym	32
8.	ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.....	33
8.1.	Ogólne warunki przewozu przesyłek niebezpiecznych	33
8.2.	Wypożyczenie 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 boczniczy.....	41
8.5.	Charakterystyka towaru niebezpiecznego przewożonego na boczniczy 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.	Oględziny 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.	44
10.1.	WARUNKI BHP.....	44
10.2.	OCHRONA PRZECIWPÓŻAROWA.....	45
10.3.	WYMOGI KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZATRUDNIONYCH W TRANSPORCIE KOLEJOWYM NA BOCZNICY	45
10.4.	SZKOLENIE PRACOWNIKÓW	46
10.5.	BADANIA OKRESOWE	46
11.	OBOWIAZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY	47
11.1.	Wspólny Zakres Kompetencji	47
11.2.	Obowiązki pracownika nadzoru służb kolejowych	48
11.3.	Obowiązki nastawniczego	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
11.4.	Obowiązki kierującego manewrami	49
11.5.	Obowiązki automatyka urządzeń srk	49
11.6.	Obowiązki maszynisty pojazdu trakcyjnego	50
12.	POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM.....	51
13.	WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ ORAZ PRZEWÓZNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNIC	54
14.	POSTANOWIENIA KOŃCOWE	55
14.1.	Rozdzielnik regulaminu.	55
14.2.	Obowiązek wprowadzenia zmian i uzupełnień w treści regulaminu.....	55
14.3.	Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.....	55
15.	SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU.....	56
16.	POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI POSTANOWIEŃ REGULAMINU PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ	57
17.	SPIS ZAŁĄCZNIKÓW	58
Załącznik 1	Plan schematyczny boczniczy kolejowej	58
Załącznik 2	Plan schematyczny urządzeń srk na boczniczy kolejowej,	58

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. Podstawa prawna opracowania regulaminu

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2021, poz. 1984);
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 2021 poz. 2351);
4. Rozporządzenie ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 11 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 poz. 101);
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity z dnia 23 stycznia 2015r. Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia z dnia 16 marca 2015 poz. 360) wraz z późniejszymi zmianami;
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2014r. poz. 720);
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016r w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016r. poz. 369);
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie kolejowym (Dziennik Ustaw 2020, poz. 710) 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 bocznic kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz.U.MI.2010.3.8 z 26 lutego 2010r.);
11. Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. poz. 212, z 2015 r.) wraz z późniejszymi zmianami;
12. Obwieszczenie ministra infrastruktury z dnia 8 listopada 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. 2019r. poz. 2373);
13. Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (teks jednolity Dziennik Ustaw 2021 poz. 756);
14. Regulamin dla Międzynarodowego Przewozu Kolejami Towarów Niebezpiecznych (RID), Dziennik Ustaw z dnia 9 sierpnia 1985 r. Nr 34, poz. 158 z późniejszymi zmianami);
15. Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych Załącznik Nr 2 do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS);

16. Instrukcje wewnętrzne:

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

Niezależnie od powyższego w niniejszym regulaminie ujęte są niektóre czynności pracowników licencjonowanego Przewoźnika kolejowego, innych podmiotów korzystających z infrastruktury kolejowej bocznicy 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, bocznic DCT Gdańsk i Gaspol oraz po zatwierdzeniu przez Zarząd Spółki ZMPG S.A., będą miały moc obowiązującą dla pracowników bocznicy „w rejonie torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym”, oraz podmiotów korzystających z infrastruktury torowej bocznicy.

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 Bocznicy powinny ściśle odpowiadać postanowieniom niniejszego regulaminu opracowanego

w oparciu o obowiązujące uregulowania prawne oraz instrukcje wewnętrzne Zarządu Portu Morskiego Gdańsk dla wyjazdu na tory stacji Gdańsk Port Północny oraz regulaminów i instrukcji zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A.

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

1.3. Nazwa i podstawa eksploatacji bocznicy

Bocznica kolejowa:

Rejon Torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym 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 bocznica „tory dojazdowe do terminali towarowych w Porcie Północnym przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny”, w skrócie bocznica „TD”.

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 2021, poz. 1984),
- Świadectwa Bezpieczeństwa Bocznicy wydanego przez Prezesa UTK

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

1.4. Współużytkownicy bocznicy

Bocznica kolejowa rejon „Torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny” nie posiada współużytkowników.

1.5. Przeznaczenie bocznicy

Bocznica przeznaczona jest do przeprowadzania całopociągowych grup pojazdów kolejowych jak i pojedynczych pojazdów kolejowych ze stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny do terminali towarowych znajdujących się na przedłużeniu torów komunikacyjnych bocznicy DCT Gdańsk oraz Gdańskiego Terminalu Gazowego GASPOL S.A.

Do zasadniczych czynności wykonywanych na bocznicy należy:

- umożliwienie ruchu pojazdów kolejowych pomiędzy stacją Gdańsk Port Północny a przyległymi terminalami towarowymi,
- przyjmowania i przekazywania grup pojazdów kolejowych jak i pojedynczych wagonów, przez

terminale towarowe na torach bocznic (na podstawie odrębnych umów) od przewoźników kolejowych lub innych podmiotów obsługujących te terminale- bocznicę oraz umożliwianie dokonywania oględzin wagonów pod względem technicznym i handlowym podczas ich przyjmowania i zdawania,

- wykonywanie obsługi urządzeń srk dla wykonywania czynności manewrowych wynikających z konieczności przemieszczania pojazdów kolejowych w obrębie bocznic,

Bocznica przystosowana jest do pracy przez całą dobę.

Bocznica „Rejon Torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny” wraz z innymi bocznicami ZMPG S.A. stanowi jeden obiekt infrastruktury usługowej, o którym mowa w ust. 2 pkt 7 Załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym tj. „infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów kolejowych”

1.6. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych

Na bocznic „TD” 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 bocznicz kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznicz jest połączona

Bocznicz kolejowa Spółki Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, „Rejon Torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny” jest boczniczą stacyjną, odgałęziającą się od torów stacyjnych stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny linii kolejowej Nr 226 Pruszcz Gdański - Gdańsk Port Północny:

- pierwszy punkt tor nr 901: od rozjazdu nr 177 położonego w torze nr 42a w km 14,828 (wg. kilometracji linii kolejowej nr 226 (początek infrastruktury bocznicz „TD” usytuowany jest na wysokości Tm 94)
- drugi punkt tor nr 147: od rozjazdu nr 182 położonego w torze nr 6c w km 14,905 (wg. kilometracji linii kolejowej nr 226 (początek infrastruktury bocznicz „TD” usytuowany jest na wysokości Tm95).

Koniec torów w zarządzie bocznicz stanowi:

- dla toru nr 901 km 2,286 początek rozjazdu nr 1. Punkt ten stanowi jednocześnie początek bocznicz kolejowej w zarządzie bocznicz DCT Gdańsk,
- dla toru nr 902 km 2,387 początek rozjazdu nr 2. Punkt ten stanowi jednocześnie początek bocznicz kolejowej w zarządzie DCT Gdańsk.

Układ torowy bocznicz przedstawiono na planie schematycznym stanowiącym integralną część niniejszego regulaminu

2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada

Bocznicz stanowi jeden rejon okręg nastawczy i obsługiwana jest z jednego posterunku ruchu, nastawni manewrowej PPT o obsadzie jednoosobowej. Nastawnia usytuowana jest w budynku nastawni GPP bocznicz „Przedsiębiorstwo Przeładunkowo Składowe Port Północny Sp. z o.o. w Gdańsku ul. Budowniczych Portu Północnego.

2.3. Lokalizacja punktu zdawczo - odbiorczego

Bocznicz nie posiada punktów ładunkowych oraz punktów obsługi, z tego tytułu nie ma potrzeby wyznaczania punktów zdawczo- odbiorczych. W przypadku zawarcia odrębnej umowy na korzystanie z torów bocznicz z bocznicami odgałęziającymi się od bocznicz „TD” istnieje możliwość przyjmowania i przekazywania pojazdów kolejowych na torach nr 302 i 303 znajdujących się w trzecim rejonie manewrowym oraz torach nr 704 i 706 znajdujących się w drugim rejonie manewrowym, w miejscu wcześniej uzgodnionym z podmiotem obsługującym te terminale- bocznicę, z tego tytułu nie wyznacza się odrębnego pkt. zdawczo- odbiorczego.

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

Nr toru	Przeznaczenie	Długość całkowita mb			Długość użyteczna mb				Pojemność toru w wagonach o dł. 17m
		Od	Do	mb	Od	Do	N/P	mb	
Pierwszy rejon manewrowy									
901	Komunikacyjny	PR177	PR1	2350,6	Tm 94	PR1	P	2180,2	-
					Tm 901a	PR186	N	2196,2	
Drugi rejon manewrowy									
147	Komunikacyjny	PR 182	PR 700	257,7	Tm 95	PR 700	P	166	-
					Tm 151	U 182	N	197	
702	Komunikacyjny	PR 700	PR 711	766,87	Tm 161	U 710	P	615,94	-
					Tm 171	U 700	N	596,8	
704	Postojowy zdawczo-odbiorczy	PR 701	PR 710	673,27	Tm 162	U 710	P	561,45	33/32
					Tm 172	U 701	N	554,56	
706	postojowy zdawczo-odbiorczy	PR 702	PR 713	729,11	Tm 163	U 711	P	573,93	33/34
					Tm 173	U 702	N	586,33	
708	Komunikacyjny	PR 700	PR 712	735,67	Tm 164	PR 712	P	589,94	-
					Tm 174	U 702	N	602,3	
711	Komunikacyjny	PR 713	PR714	123,68	Tm 176	PR 714	P	121,93	-
					Tm 181	PR 713	N	113,18	
712	zeberkowy	PR 714	KO	266,47	Tm 183	Z1	P	213,83	-
					Z1	U 714	N	219,51	
902	Komunikacyjny	PR 712	PR 2	1380	Tm 175	PR 2	P	1320	-
					Tm 902a	U 712	N	1326	

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

Trzeci rejon manewrowy									
200	Komunikacyjny	PR 714	PR302	428,34	Tm 182	PR 302	P	381,55	-
					PR 302	U 714	N	386,58	
301	Komunikacyjny	PR303	PR308	609,03	U 303	U 307	N/P	484,1	-
302	objazdowy zdawczo-odbiorczy	PR302	PR307	615,62	U 303	U 307	N/P	483,76	28
303	objazdowy zdawczo-odbiorczy	PR302	PR308	653,34	U 302	U 308	N/P	566,69	33
310	Komunikacyjny	PR308	brama	71,91	przejazd	brama	N/P	48	-
Razem		9588,13			-				127

Oznaczenie użytych skrótów:

Pr	- początek rozjazdu	Z 1	- „Stój”	przejazd-	przejazd
brama	- brama	KO	- kozioł oporowy		
Tm	- tarcza manewrowa	N-	długość toru dla kierunku rosnącego kilometraża		
U	- ukres rozjazdu	P-	długość toru dla kierunku malejącego kilometraża		

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 22,5 ton/oś (221Kn) dla torów w 1 i 2 rejonie manewrowym oraz 20,5 ton/oś (196Kn) dla torów w 3 rejonie manewrowym.

2.5. Pochylenie podłużne toru

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
901	od początku rozjazdu nr 186 poziom na długości 32m dalej spadek 1,5‰ na długości 106,6m, dalej wzniesienie 4,0‰ na odcinku 19,5m, następnie spadek 0,01‰ na długości 47,15m dalej wzniesienie 0,01‰ na odcinku 90,27m, dalej na odcinku 683,75m wzniesienie 0,47‰, następnie wzniesienie 2,97‰ na odcinku 314,86m dalej spadek 0,87‰ na odcinku 410,35m, następnie spadek 0,14‰ na odcinku 351,59 dalej do końca toru spadek 2,58‰.	Rmin - 180m
147	od początku rozjazdu nr 182 wzniesienie na długości 91m następnie spadek 1,46‰ na odcinku 109,8m, dalej do końca toru wzniesienie 3,37‰.	Rmin -250m
702	od początku toru do końca toru wzniesienie 0,44‰	Rmin -300m
704	od początku toru do końca toru wzniesienie 0,42‰	Rmin -600m
706	od początku rozjazdu nr 702 do końca rozjazdu nr 713 wzniesienie 0,40‰	Rmin -600m

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

708	od początku rozjazdu nr 702 do końca toru wzniesienie 0,40‰	Rmin -275m
902	od początku toru wzniesienie 2,91‰ na odcinku 320,85m dalej spadek 0,87‰ na odcinku 407,24m, następnie spadek 0,14‰ na odcinku 351,18 dalej do końca toru spadek 2,58‰.	Rmin - 180m
711	od początku toru wzniesienie 0,42‰ na długości 90,83m, dalej do końca toru wzniesienie 0,18‰.	Rmin -300m
200	od początku toru wzniesienie 0,18‰ na długości 64m dalej wzniesienie 1,1‰ na długości 250,4m następnie do końca toru spadek 2,0‰	Rmin -300m
712	od początku rozjazdu nr 714 do końca toru wzniesienie 0,18‰	Rmin -500m
301 302	od początku torów do końca torów spadek 0,5‰	Rmin - 200m
303	od końca rozjazdu nr 302 wzniesienie 2,0‰ na długości 53,18m, następnie do końca torów spadek 0,5‰	Rmin - 300m
310	od początku toru do jego końca spadek 0,5‰	Rmin-310m

2.6. Pojemność bocznic

Ogólna długość torów bocznicowych dla wynosi 9588,13m.

Maksymalna pojemność bocznic liczona w wagonach czteroosiowych przyjmując na jeden wagon długość 17m, jest sumą pojemności torów na które dozwolone jest odstawianie wagonów i wynosi ona 127 wagonów. Nie ma potrzeby uwzględniania rezerwy eksploatacyjnej

2.7. Wykaz zwrotnic, wykolejnic i skrzyżowań torów

Nr rozjazdu/ wykolejn.	Położenie zasadnicze	Sposób nastawiania/ kto obsługuje	Rodzaj, typ, promień, skos	Oświetlona	Uzależniona
1	2	3	4	5	6
700	na tor 702	elektrycznie/ nastawniczy post. PPT	Rz UIC60-300-1:9 prawy	nie	Tak w przekaznikowych urządzeniach srk post. PPT
701	na tor 704		Rz UIC60-190-1:9 lewy		
702	na tor 706		Rz UIC60-190-1:9 lewy		
710	na tor 704		Rz UIC60-190-1:9 lewy		
711	na tor 706		Rz UIC60-190-1:9 lewy		
712	na tor 902		Rz UIC60-190-1:9 prawy		
713	na rozj. 711		Rz UIC60-300-1:9 lewy		
714	na tor. 712		Rz UIC60-190-1:9 lewy		

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

302	na rozj. 303	ręczny / drużyna manewrowa	Rz S 49 1:9 190 prawy	nie	nie
303	na tor 302		Rz S 49 1:9 190 lewy		
307	na tor 301		Rz S 49 1:7,5 190 lewy		
308	na rozj. 307		Rz S 49 1:7,5 190 lewy		

2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych

Wszystkie rozjazdy na bocznicach wchodziły w okręg nastawczy posterunku PPT. Sposób ich przestawiania wskazano w kolumnie 3 tabeli pkt 2.7. Zwrotnice, które zostały przystosowane do obsługi scentralizowanej, nastawiane są z przekaźnikowych urządzeń srk, elektrycznie przez nastawnicę posterunku PPT, natomiast zwrotnice, które nie zostały scentralizowane, obsługiwane są ręcznie przez drużynę manewrową.

2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

I. Nastawnica przekaźnikowa na nastawni „PPT” składa się z pulpitu manipulacyjnego stanowiącego plan świetlny, na którym w schematycznym układzie torów umieszczone są elementy nastawcze.

1. Elementami nastawczymi są:

- a) przyciski tarcz manewrowych: Tm151, Tm161, Tm162, Tm163, Tm164, Tm171, Tm172, Tm173, Tm174, Tm175, Tm176, Tm181, Tm182, Tm183 – koloru białego,
- b) przyciski do nastawiania zwrotnic i wykolejnic: 700, 701, 702, 710, 711, 712/713, 714 – koloru czarnego,
- c) plombowane przyciski pomocnicze do bocznikowania izolacji zwrotnic: Jz700/702, Jz710/713, Jz712, Jz714 – koloru czarnego,
- d) plombowane przyciski awaryjne „Ko” przy rozpruciu rozjazdu: Ko700, Ko701, Ko702, Ko710, Ko711, Ko712/713, Ko714 – koloru czarnego,
- e) liczniki pod przyciskami rejestrujące użycie poszczególnych przycisków zerowania drJt147a, drJz700/702, drJt702, drJt704, drJt706, drJt708, drJz710/713, drJz712, drJt711, drJz714 i liczniki Ko (użycie przycisku Ko – kontrola rozprucia)

II. Sposób sygnalizowania świateł kontrolnych:

1. Plan świetlny przystosowany jest do pracy na półciemno, wykonany jako diodowo – punktowy.

1.1 Stan elementów sygnalizowany jest wyświetleniem lampek odpowiedniego koloru:

- a) żółty- stale włączona sygnalizacja położenia zwrotnic /+/-/ lub /-/-/ przestawianych elektrycznie, zwrotnice nr 700, 701, 702, 710, 711, 712/713, 714
- b) biały:
 - jazda manewrowa dozwolona na sygnalizatorach Tm151, Tm161, Tm162, Tm163, Tm164, Tm171, Tm172, Tm173, Tm174, Tm175, Tm176, Tm181, Tm182, Tm183

- tory i zwrotnice wchodzące w skład aktualnie nastawionej i utwierdzonej drogi przebiegu
 - c) czerwony migający- sygnalizacja rozprucia zwrotnicy nr 700, 701, 702, 710, 711, 712/713, 714
 - d) czerwony ciągły- tory lub zwrotnice zajęte przez tabor
 - e) niebieski- stan zasadniczy tarcz manewrowych Tm151, Tm161, Tm162, Tm163, Tm164, Tm171, Tm172, Tm173, Tm174, Tm175, Tm176, Tm181, Tm182, Tm183
2. Kontrola położenia zwrotnic, gdy nie są zajęte przez tabor i nie znajdują się w utwierdzonej drodze przebiegu, sygnalizowana jest światłem żółtym.
 3. W przypadku nastawienia i utwierdzenia drogi lampki zwrotnicowe i torowe sekcji wchodzących w jej skład, wyświetlają się kolorem białym.
 4. Zajęcie odcinków izolowanych zwrotnicowych i torowych przez tabor lub uszkodzenie w izolowanym obwodzie torowym sygnalizowane jest kolorem czerwonym.
 5. Powtarzacz światła tarcz manewrowych mają formę i kolory światła odpowiadające kolorom rzeczywistym.
 6. Rozprucie zwrotnicy sygnalizowane jest światłem czerwonym migającym obu lampek kontrolnych zwrotnicy.
- III. Sposób obsługi elementów nastawczych.
1. Nastawienie sygnału zezwalającego na tarczach manewrowych odbywa się poprzez naciśnięcie odpowiednich przycisków sygnałowych tarcz manewrowych. Przy wyświetleniu się sygnału zezwalającego na jazdę manewrową następuje równoczesne utwierdzenie tej drogi.
 2. Zwolnienie przebiegu manewrowego odbywa się poprzez wyciągnięcie odpowiednich przycisków sygnałowych tarcz manewrowych. Wyciągnięcie przycisku do góry powoduje również wygaszenie tarczy.
 3. Nastawienie sygnałów na semaforach i tarczach odbywa się równocześnie z ukazaniem się światła na powtarzaczach.
 4. Nastawianie zwrotnic odbywa się przez:
 - naciśnięcie odpowiedniego przycisku - w położenie plusowe (zasadnicze),
 - wyciągnięcie przycisku - w położenie minusowe.
 5. Przystawianie zwrotnicy w przypadku uszkodzenia izolacji (lampki świecą na czerwono) następuje po zerwaniu plomb od przycisku pomocniczego „Jz.” i osobistym przekonaniu się, że zwrotnica jest wolna od taboru i że nic do niej się nie zbliża. Należy obsłużyć przycisk poprzez wyciągnięcie i trzymanie go z równoczesnym obsłużeniem przycisku do przystawiania zwrotnic.
 6. Przyciski „Ko” to przyciski służące do likwidacji rozprucia zwrotnicy. Dla zlikwidowania rozprucia należy użyć przycisku „Ko” równocześnie z przyciskiem odpowiedniej zwrotnicy. Użycie przycisków powinno być poprzedzone sprawdzeniem sytuacji w terenie.
- IV. Urządzenia dodatkowe:
1. Zwrotnice przestawiane ręcznie wyposażone zostały w wskaźniki zwrotnicowe natomiast zwrotnice przestawiane elektrycznie nie posiadają wskazanych wskaźników.
 2. Wszystkie rozjazdy scentralizowane ogrzewane są elektrycznie. Sterowanie (załączanie) ogrzewaniem następuje zgodnie z instrukcją obsługi tych urządzeń stanowiącej załącznik nr 7 do

niniejszego regulaminu.

3. O usterkach w działaniu urządzeń grzewczych nastawniczy powiadamia pracownika nadzoru służb kolejowych bocznicy odpisując ten fakt w dzienniku telefonicznym R-138.
4. Każdorazowe załączenie i wyłączenie ogrzewania oraz występujące usterki nastawniczy zobowiązany jest odnotować w Księżce ogrzewania rozjazdów. Zapisy powinny zawierać datę, godzinę włączenia i wyłączenia, występujące nieprawidłowości w działaniu, wykonane zgłoszenia do pracownika nadzoru służb kolejowych bocznicy oraz fakt usunięcia usterek.

2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne

Na bocznicy znajdują się następujące obiekty inżynieryjne:

- w km 0,184 znajduje się wiadukt drogowy nad torami 147 i 901,
- w km 1,161 znajduje się wiadukt drogowy nad torami 901, 902 i 711,
- w km 1,700 znajduje się wiadukt drogowy nad torami 901 i 902
- w km 1,981 znajduje się taśmociąg nad torami 301, 302 i 303,
- w km 2,080 – 2,137 toru nr 901 znajduje się ścianka z grodzic stalowych

2.11. Przejazdy kolejowo- drogowe i przejścia w poziomie szyn

Na terenie Bocznicy usytuowane są następujące przejazdy kolejowo- drogowe:

- w lokacie 1,041 przejazd kat „F”, przez tory 901, 902 i 706
- w lokacie 1,397 przejazd kat „F” przez tor 712
- w lokacie 1,541 przejazd kat „F” przez tor 200
- w lokacie 2,307 przejazd kat „F” przez tor 310

Ustala się następujące zasady jazd manewrowych przez przejazdy i przejścia, które odbywają się pod osłoną drużyny manewrowej oraz w przypadku spychania grupy manewrowej.

- 1) ruch kolejowy (manewry) przez przejazdy kolejowe wykonywać dopiero po zatrzymaniu ruchu kołowego i pieszego po stwierdzeniu, że nie ma przeszkód do uruchomienia pojazdu kolejowego. Należy przy tym przestrzegać następujących zasad:
 - a) zatrzymanie ruchu drogowego w porze dziennej odbywa się przez podniesienie ręki z tarczką sygnałową (czerwony, okrągły środek-biała obwódka) do góry w kierunku nadjeżdżającego pojazdu drogowego /sygnał D7 "Stój"/,
 - b) zatrzymanie ruchu drogowego w porze nocnej odbywa się przez poruszanie uniesionej w górę latarki ręcznej z czerwonym światłem, zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu drogowego.
- 2) przed przejazdem manewrującego taboru przez przejazd drogowy lub przejście bez rogatek, gdy skład jest ciągniony przez lokomotywę, należy dawać sygnał „BACZNOŚĆ”. Prędkość należy ograniczyć do **3 km/h** i bacznie obserwować przejazd, tak, aby w razie zauważenia przeszkody do jazdy, natychmiast zatrzymać tabor.
- 3) w razie pchania taboru kolejowego manewrowy powinien dodatkowo znajdować się na pierwszym pojeździe kolejowym lub poprzedzać go, oraz podawać odpowiednie sygnały ostrzegawcze, tzn. sygnał „STÓJ” dla pojazdów drogowych oraz sygnał „DO MNIE”, na podstawie którego uruchamiana jest jazda grupy manewrowej.

- 4) wagony należy ustawiać w odległości nie mniejszej niż 10 m od skrajnych krawędzi przejazdu znajdującego się w danym torze.
- 5) niezwłocznie należy przerwać manewry celem przepuszczenia pociągu ratunkowego, straży pożarnej, i innych pojazdów sygnalizujących, że są w akcji.
- 6) ostona przejazdu kolejowego przy zamierzonej jeździe przez przejazd należy do obowiązków drużyny manewrowej - ustawiacza lub manewrowego na polecenie ustawiacza.

Wszystkie przejazdy sygnalizowane są dla pojazdów kolejowych wskaźnikami „W6b”.

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

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

2.12. Oświetlenie boczniczy kolejowej

Tory boczniczy posiadają oświetlenie elektryczne.

Sterowanie i oświetleniem następuję w sposób automatyczny lub ręczny. System sterujący oświetleniem znajdują się na nastawni PPT i nastawiany jest w tryb automatycznym lub ręcznym stosownie do potrzeb, przez nastawniczego tego posterunku. Ograniczeń, co do pory dnia, nocy, warunków atmosferycznych obsługi boczniczy ze względu na jej oświetlenie nie ma.

2.13. Punkty ładunkowe, urządzenia ładunkowe

Nie dotyczy, bocznicza nie posiada punktów ładunkowych.

2.14. Wagi wagonowe

Bocznicza nie posiada wag wagonowych.

2.15. Bramy kolejowe

Na terenie boczniczy znajduje się brama kolejowa, dwuskrzydłowa o szerokości 5 metrów, zamykająca wjazd na obszar boczniczy, usytuowana w torze nr 310 w km 2.358 stanowiąca jednocześnie punkt styku boczniczy- terminalem GASPOL S.A.

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

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

2.16. Skrajnie budowli i taboru, skrajniki

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

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

Skrajnia taboru jest to zarys figury płaskiej, stanowiący podstawę do określenia największych dopuszczalnych wymiarów taboru w przekroju poprzecznym - skrajnia A wg PN-EN 15273-3

Po torze o prześwicie 1435 mm maksymalna skrajnia ładunkowa wynosi

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

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

Na boczniczy brak jest skrajników.

2.17. Sygnały, wskaźniki i tablice

Bocznicza wyposażona jest w:

- 14 tarcz manewrowych sterowanych przez nastawniczego posterunku PPT oraz 2 tarcze manewrowe Tm94 i Tm 95 sterowane z komputerowych urządzeń srk przez dyżurnego ruchu posterunku GPA stacji Gdańsk Port Północny. Na obszarze boczniczy usytuowane są również 2 unieważnione wskaźnikami W31 sygnalizatory w zarządzie PKP PLK S.A. tj. semafor L² i tarcza manewrowa Tm 93 usytuowane przy torze nr 901. Dodatkowo przed rozjazdem nr 1 w zarządzie boczniczy DCT Gdańsk zostały ustawione stałe tarcze manewrowe nr Tm 901a oraz przed rozjazdem nr 2 w zarządzie boczniczy DCT Gdańsk została ustawiona stała tarcza manewrowa nr Tm 902a.
- Sygnały Z1 „Stój” - tor 712.
- Sygnały D1 „Stój” - na bramie do boczniczy GASPOL S.A. i dwie przenośne do awaryjnego osygnalizowania toru (rozjazdu zamkniętego)

Nr tarczy	Usytuowanie	Nr tarczy	Usytuowanie
1	2	1	2
Tm 95	przy torze nr 147 (sterowana przez dyżurnego ruchu posterunku GPA)	Tm 94	przy torze nr 901 (sterowana przez dyżurnego ruchu posterunku GPA)
Tm 151	przy torze nr 147a	Tm 161 i Tm 171	przy torze nr 702
Tm 162, Tm172	przy torze nr 704	Tm 163, Tm173	przy torze nr 706
Tm 164, Tm174	przy torze nr 708	Tm 176, Tm181	przy torze nr 711
Tm 175	przy torze nr 902	Tm 183	przy torze nr 712
Tm 182	przy torze nr 200	-	-

Inne wskaźniki, tarcze i sygnały zamknięcia toru

Na terenie boczniczy zostały ustawione:

- wskaźniki Wz określające położenie zwrotnic rozjazdów,
- wskaźniki W6b „Dać wielokrotny sygnał baczność”- przed przejazdami kolejowymi w poziomie szyn,
- wskaźniki ukresu W17 oznaczający miejsce, do którego wolno zająć tor taborem,

- Wskaźnik W 23 "Wskaźnik odcinka izolowanego przed początkiem odcinka torowego i zwrotniczowego wyposażonego w urządzenie kontroli niezajętości torów i rozjazdów,
- sygnały zamknięcia toru Z1 zostały ustawione z prawej strony toru 712 zakończonego kozłem oporowym, w miejscu, gdzie rozpoczyna się odcinek zasypywany piaskiem (poduszka piaskowa),
- " tarcze zatrzymania D1 „Stój" stosowane są na skrzydłach bramy ograniczających wjazd na teren bocznicz oraz doraźnie w przypadku zamknięcia toru, rozjazdu czy wykonywania robót torowych, które uniemożliwiają prowadzenie ruchu kolejowego po danym torze (rozjeździe)

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

Zwrotnice rozjazdów w trzecim rejonie manewrowym bocznicz „TD" wyposażone są w atrapy wskazujące ich położenie.

2.18. Urządzenia i środki trakcyjne

Bocznicz nie posiada własnych pojazdów trakcyjnych (lokomotywy manewrowej). Podstawianie i zabieranie pojazdów kolejowych na przyległe bocznicz oraz tory zdawczo- odbiorcze odbywa się lokomotywami przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznicz.

2.19. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony

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

2.20. Środki łączności

Dla porozumiewania się pracowników bocznicz z pracownikami PKP PLK S.A. służy łączność telefoniczna stacjonarna, komórkowa oraz radiotelefoniczna.

ZMPG S.A. posiada wydzielony kanał radiowy, przeznaczony dla realizacji pracy manewrowej. Drużyny manewrowe i lokomotywy przewoźników pracujące na bocznicz muszą być wyposażone w radiotelefony przenośne przystosowane i włączone do pracy w tą sieć. Dla porozumiewania się pracowników bocznicz z pracownikami przewoźnika kolejowego służy również łączność telefoniczna stacjonarna i komórkowa.

Bocznicz posiada własną sieć telefoniczną łączności wewnętrznej oraz łączność zapowiadawczą pomiędzy;

- posterunkiem nastawni manewrowej PPT, a nastawnią GPA st. Gdańsk Port Północny.
- posterunkiem nastawni manewrowej PPT, a nastawnią manewrową GPP.

Dla porozumiewania się pracownikami bocznicz kolejowej DCT Gdańsk oraz GASPOL służy łączność telefoniczna stacjonarna i łączność GSM.

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

1. Prowadzenie ruchu kolejowego między bocznicą „TD” następuje w sposób określony w Regulaminie technicznym posterunków ruchu stacji kolejowej PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny oraz Regulaminach Pracy bocznic DCT Gdańsk oraz GASPOL .
2. Pociągi towarowe z wagonami przeznaczonymi do terminali towarowych- bocznic znajdujących się na przedłużeniu torów komunikacyjnych bocznicy ZMPG S.A. kończą i rozpoczynają bieg na stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny. Następnie drużyna manewrowa przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznicę przedstawia je torami komunikacyjnymi na tory zdawczo- odbiorcze terminali DCT Gdańsk oraz GASPOL.
3. Ustawiacz przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznicę zobligowany jest uzgodnić jazdy ze wskazaniem na jaki tor bocznicy skład ma być podstawiony:
 - torem nr 901 z dyżurnym ruchu posterunku GPA, oraz zwrotniczym posterunku DCT-1,
 - torem nr 147 z dyżurnym ruchu posterunku GPA, nastawniczym posterunku PPT bocznic „TD”. oraz zwrotniczym posterunku DCT-1 w przypadku jazdy na terminal DCT Gdańsk.,
4. Jazdy pojazdów kolejowych poprzez infrastrukturę kolejową bocznic „TD” jadących do bocznic DCT Gdańsk odbywają się zasadniczo po torze nr 901 natomiast z bocznic DCT Gdańsk do stacji PKP PLK S.A. po torze nr 902 i dalej torami grupy 702-708 na tor nr 147.
5. W przypadkach awaryjnych oraz wynikających z potrzeb eksploatacyjnych ruch ten może być prowadzony dwukierunkowo po torach nr 901 i 902. O fakcie takim należy powiadomić drużynę manewrową.
6. W przypadku braku obsady posterunku DCT-1 ruch pojazdów kolejowych do bocznic DCT Gdańsk prowadzony może być wyłącznie torem nr 147 i dalej torami grupy 702-708 na tor 902 i odwrotnie.
7. Odstępstwo od powyższego może być wprowadzone w czasie prowadzenia robót w oparciu o uzgodniony z PKP PLK S.A. oraz DCT Gdańsk regulamin tymczasowy wprowadzony na czas realizacji prac.
8. **Prowadzenie ruchu kolejowego (jazdy manewrowych) pomiędzy stacją Gdańsk Port Północny torem nr 901 do bocznic kolejowej DCT Gdańsk.**
 - 1) W prowadzeniu jazd manewrowych pomiędzy stacją Gdańsk Port Północny, a bocznicą kolejową DCT Gdańsk torem 901 bocznic „TD” uczestniczą, posterunek dyżurnego ruchu „GPA” stacji Gdańsk Port Północny i posterunek DCT- 1 bocznic DCT Gdańsk. Posterunki czynne całodobowo.
 - 2) Prowadzenie jazd manewrowych (w tym lokomotyw luzem) pomiędzy posterunkiem ruchu stacji Gdańsk Port Północny „GPA”, a posterunkiem DCT-1 odbywa się na podstawie telefonicznego uzgadniania ruchu pojazdów kolejowych, w sposób analogiczny do prowadzenia ruchu jak na szlakach jednotorowych o ruchu dwukierunkowym.
 - 3) Do prowadzenia ww. jazd manewrowych stosuje się dokumentację „Dziennik jazd manewrowych prowadzony na druku Dziennika ruchu R – 146” lub jego elektroniczny odpowiednik, które prowadzą dyżurny ruchu nastawni „GPA” stacji Gdańsk Port Północny i zwrotniczy posterunku DCT-1. Uzgodnienia wszystkich jazd manewrowych pomiędzy ww.

posterunkami muszą być odnotowane obustronnie zapisami w prowadzonym na posterunkach „Dzienniku jazd manewrowych”.

- 4) Uzgodnienia powyższych jazd manewrowych pomiędzy posterunkiem „GPA” a posterunkiem DCT-1 odbywa się za pomocą łączności stacjonarnej lub w sytuacjach awaryjnych – komórkowej.
- 5) Składy(grupy) manewrowe ze stacji Gdańsk Port Północny na bocznice kolejową DCT Gdańsk są pchane (na bocznicę brak możliwości oblotu lokomotyw). Dopuszcza się ciągnięcie składów manewrowych ze stacji obsługującej Gdańsk Port Północny i bocznicę „TD” w kierunku bocznic kolejowej DCT Gdańsk. Powyższy sposób obsługi możliwy jest tylko i wyłącznie przy otrzymaniu każdorazowo zgody od użytkownika bocznic kolejowej na taką jazdę od DCT Gdańsk przed rozpoczęciem ruchu manewrowego.
- 6) Składy (grupy) manewrowe z bocznic DCT Gdańsk na stację Gdańsk Port Północny są ciągnięte.
- 7) Przed przystąpieniem do wykonywania pracy manewrowej związanej z wyprawianiem i przyjmowaniem pojazdów kolejowych (wagonów) z i na bocznice kolejową DCT Gdańsk, kierownik manewrów licencjonowanego przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznicę ma obowiązek omówić plan pracy manewrowej z dyżurnym ruchu posterunku „GPA” i zwrotniczym posterunku DCT-1 oraz powiadomić o tym pracownika Biura Kolejowego DCT Gdańsk.
- 8) Drogi przebiegu dla jazd manewrowych na stacji Gdańsk Port Północny do i z kierunku bocznic DCT Gdańsk przygotowywane są przez dyżurnego ruchu posterunku „GPA”.
- 9) Wyjazd grupy manewrowej lub lokomotywy luzem z torów stacji Gdańsk Port Północny na tor 901 następuje na sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” podany na sygnalizatorze odnoszącym się do danego toru lub po otrzymaniu radiotelefonicznego zezwolenia od dyżurnego ruchu posterunku „GPA” na uruchomienie grupy manewrowej i pominięcie sygnału „Jazda manewrowa zabroniona” na stosownym sygnalizatorze.
- 10) Wszystkie pojazdy kolejowe z napędem (lokomotywy) przewoźników kolejowych lub innych podmiotów obsługujących bocznicę winne być wyposażone w sprawne radiotelefony sieci manewrowej. Przed uruchomieniem grupy manewrowej maszynista pojazdu kolejowego z napędem zobligowany jest do sprawdzenia prawidłowości ich działania z dyżurnym ruchu posterunku GPA.
- 11) Przed stykiem, z prawej strony rozjazdu nr 1 z kierunku toru nr 901, ustawiono tarczę manewrową kształtową Tm901a stale wskazującą sygnał M1 „Jazda manewrowa zabroniona”. Obowiązuje bezwzględny nakaz zatrzymania na wysokości tarczy manewrowej kształtowej stale wskazującej sygnał M1 przed rozjazdem nr 1. Manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza tarczę manewrową kształtową Tm901a wskazującą sygnał M1 „Jazda manewrowa zabroniona” – gdy zwrotniczy posterunku DCT-1 da pozwolenie na minięcie sygnału M1 „Jazda manewrowa zabroniona”, a ponadto nada sygnał Rm1 „Do mnie”.
- 12) Wjazd na rozjazd nr 1 z kierunku toru nr 901 i dalej na tory zdawczo- odbiorcze bocznic możliwy jest po spełnieniu warunków wskazanych w RPB DCT Gdańsk.
- 13) Wyjazd z torów bocznic kolejowej DCT Gdańsk w kierunku stacji Gdańsk Port Północny torem nr 901 realizowany może być dopiero po uzyskaniu przez zwrotniczego posterunku

DCT-1 zgody na taką jazdę od dyżurnego ruchu posterunku GPA stacji Gdańsk Port Północny.

- 14) Wjazd na tory stacji PKP Gdańsk Port Północny z toru nr 901 następuje na sygnał podany na tarczy manewrowej Tm 94 „Jazda manewrowa dozwolona” przez dyżurnego ruchu posterunku „GPA” lub po otrzymaniu radiotelefonicznego zezwolenia od dyżurnego ruchu posterunku „GPA” na uruchomienie grupy manewrowej i pominięcie sygnału „Jazda manewrowa zabroniona” na Tm94.
9. **Prowadzenie ruchu kolejowego (jazd manewrowych) torem nr 902 bocznicą „TD” z bocznica kolejową DCT Gdańsk**
 - 1) Prowadzenie jazd manewrowych (w tym lokomotyw luzem) pomiędzy posterunkiem DCT-1 a posterunkiem PPT, odbywa się na podstawie telefonicznego uzgadniania ruchu pojazdów kolejowych, w sposób analogiczny do prowadzenia ruchu, jak na szlakach jednotorowych o ruchu dwukierunkowym.
 - 2) Do prowadzenia w/w jazd manewrowych stosuje się dokumentację „Dziennik jazd manewrowych prowadzony na druku Dziennika ruchu R – 146” lub jego elektronicznego odpowiednika, które prowadzą nastawniczy posterunku PPT bocznic kolejowej „TD” i zwrotniczy posterunku DCT-1 bocznic kolejowej DCT Gdańsk. Uzgodnienia wszystkich jazd manewrowych pomiędzy ww. posterunkami muszą być odnotowane obustronnie zapisami w prowadzonym na posterunkach „Dzienniku jazd manewrowych”.
 - 3) Uzgodnienia powyższych jazd manewrowych pomiędzy posterunkiem „PPT”, a posterunkiem „DCT-1” odbywa się za pomocą łączności stacjonarnej lub w sytuacjach awaryjnych – komórkowej.
 - 4) Wyjazd z torów bocznic kolejowej DCT Gdańsk w kierunku bocznic „TD” i dalej stacji Gdańsk Port Północny 902 realizowany może być dopiero po spełnieniu warunków wskazanych w RPB DCT Gdańsk.
 - 5) Wjazd na tory 702-708 bocznic „TD” z toru dojazdowego nr 902 następuje na sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” podany na tarczy manewrowej Tm 175 przez nastawniczego posterunku „PPT” lub na radiotelefoniczne zezwolenie na uruchomienie grupy manewrowej i pominięcie sygnału „Jazda manewrowa zabroniona” na stosownym sygnalizatorze wydane przez nastawniczego posterunku PPT.
 - 6) Składy (grupy) manewrowe z bocznic kolejowej DCT Gdańsk na bocznica kolejową „TD” są ciągnięte.
 - 7) Składy(grupy) manewrowe z bocznic kolejowej „TD” na bocznica kolejową DCT Gdańsk są pchane (na bocznic brak możliwości oblotu lokomotyw).
 - 8) Wyjazd grupy (składów) manewrowej lub lokomotywy luzem z torów bocznic „TD” na tor 902 następuje na sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” podany na sygnalizatorze odnoszącym się do danego toru lub na radiotelefoniczne zezwolenie na uruchomienie grupy manewrowej i pominięcie sygnału „Jazda manewrowa zabroniona” na stosownym sygnalizatorze wydane przez nastawniczego posterunku PPT.
 - 9) Wszystkie pojazdy kolejowe z napędem (lokomotywy) przewoźników kolejowych lub innych podmiotów obsługujących bocznic winne być wyposażone w sprawne radiotelefony w zakresie częstotliwości obowiązującej na bocznicach ZMPG SA. Przed uruchomieniem grupy manewrowej maszynista pojazdu kolejowego z napędem zobligowany jest do sprawdzenia prawidłowości ich działania z nastawniczym posterunku „PPT”.

- 10) Przed stykiem, z prawej strony rozjazdu nr 2 z kierunku toru nr 902, ustawiono tarczę manewrową kształtową Tm902a stale wskazującą sygnał M1 „Jazda manewrowa zabroniona”. Obowiązuje bezwzględny nakaz zatrzymania na wysokości tarczy manewrowej kształtowej stale wskazującej sygnał M1 przed rozjazdem nr 2. Manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza tarczę manewrową kształtową Tm902a wskazującą sygnał M1 „Jazda manewrowa zabroniona” – gdy zwrotniczy posterunku DCT-1 da pozwolenie na minięcie sygnału M1 „Jazda manewrowa zabroniona”, a ponadto nada sygnał Rm1 „Do mnie”.
- 10. Prowadzenie ruchu kolejowego (jazd manewrowych) pomiędzy posterunkiem PPT torem nr 147 w i z kierunku stacji Gdańsk Port Północny.**
- 1) Prowadzenie jazd manewrowych (w tym lokomotyw luzem) pomiędzy posterunkiem PPT i posterunkiem ruchu GPA stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny, odbywa się na podstawie telefonicznego uzgadniania ruchu pojazdów kolejowych, w sposób analogiczny do prowadzenia ruchu, jak na szlakach jednotorowych o ruchu dwukierunkowym.
 - 2) Do prowadzenia w/w jazd manewrowych stosuje się dokumentację „Dziennik jazd manewrowych prowadzony na druku Dziennika ruchu R – 146” lub jego elektronicznego odpowiednika, które prowadzą dyżurny ruchu posterunku GPA oraz nastawniczy posterunku PPT boczniczy kolejowej „TD”. Uzgodnienia wszystkich jazd manewrowych pomiędzy ww. posterunkami muszą być odnotowane obustronnie zapisami w prowadzonym na posterunkach „Dzienniku jazd manewrowych”.
 - 3) Uzgodnienia powyższych jazd manewrowych pomiędzy posterunkiem „PPT”, a posterunkiem „GPA” odbywa się wyłącznie za pomocą łączności stacjonarnej.
 - 4) Wyjazd na tor nr 147 boczniczy „TD” z torów nr 702-708 w kierunku stacji Gdańsk Port Północny następuje na sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” podany na stosownej tarczy manewrowej przez nastawniczego posterunku „PPT” lub na radiotelefoniczne zezwolenie na uruchomienie grupy manewrowej i pominięcie sygnału „Jazda manewrowa zabroniona” na stosownym sygnalizatorze wydane przez nastawniczego posterunku PPT.
 - 5) Wjazd na tory stacji PKP Gdańsk Port Północny z toru nr 147 następuje na sygnał podany na tarczy manewrowej Tm 95 „Jazda manewrowa dozwolona” przez dyżurnego ruchu posterunku „GPA” lub po otrzymaniu radiotelefonicznego zezwolenia od dyżurnego ruchu posterunku „GPA” na uruchomienie grupy manewrowej i pominięcie sygnału „Jazda manewrowa zabroniona” na Tm95.
 - 6) Wyjazd grupy manewrowej lub lokomotywy luzem z torów stacji Gdańsk Port Północny na tor 147 następuje na sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” podany na sygnalizatorze odnoszącym się do danego toru lub po otrzymaniu radiotelefonicznego zezwolenia od dyżurnego ruchu posterunku „GPA” na uruchomienie grupy manewrowej i pominięcie sygnału „Jazda manewrowa zabroniona” na stosownym sygnalizatorze.
 - 7) Wszystkie pojazdy kolejowe z napędem (lokomotywy) przewoźników kolejowych lub innych podmiotów obsługujących bocznicę winne być wyposażone w sprawne radiotelefony sieci manewrowej. Przed uruchomieniem grupy manewrowej maszynista pojazdu kolejowego z napędem zobligowany jest do sprawdzenia prawidłowości ich działania z dyżurnym ruchu posterunku GPA.
 - 8) Wjazd grupy (składów) manewrowej lub lokomotywy luzem na tory 702-708 boczniczy „TD” następuje na sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” podany na Tm 151 lub na radiotelefoniczne zezwolenie na uruchomienie grupy manewrowej i pominięcie sygnału „Jazda manewrowa zabroniona” na tym sygnalizatorze wydane przez nastawniczego posterunku PPT.

- 9) Wszystkie pojazdy kolejowe z napędem (lokomotywy) przewoźników kolejowych lub innych podmiotów obsługujących bocznice winne być wyposażone w sprawne radiotelefony w zakresie częstotliwości obowiązującej na bocznicach ZMPG SA. Przed uruchomieniem grupy manewrowej maszynista pojazdu kolejowego z napędem zobligowany jest do sprawdzenia prawidłowości ich działania z nastawniczym posterunkiem „PPT”.
11. Układanie dróg przebiegu na torach bocznicy w drugim rejonie manewrowym należy do obowiązków nastawniczego posterunku PPT bocznicy „TD”. Układanie dróg przebiegu w trzecim rejonie manewrowym (rozjazdy ręczne) należy do drużyny manewrowej. Po zakończeniu pracy manewrowej w tym rejonie rozjazdy ręczne należy pozostawić w położeniu zasadniczym, tzn. przeciwwaga częścią koloru czarnego powinna być przełożona w kierunku do gruntu.
12. Trzeci rejon manewrowy obsługiwany jest jedną lokomotywą i jedną drużyną manewrową. Dodatkowo tory drugiego i trzeciego rejonu manewrowego mogą być obsługiwane ciągnikiem szynowo-drogowym typu C120 należącym do użytkownika bocznicy GASPOL.
13. Wagony podstawiane na bocznice i zabieranie z bocznicy nie są grupowane.
14. Przed rozpoczęciem wykonywania ruchu kolejowego (manewrów) przez drużynę manewrową użytkownika bocznicy kolejowej Gdański Terminal Gazowy GASPOL S.A. ciągnikiem szynowo-drogowym typu C120 na grupie torów nr 301, 302, 303, 310, 200 w rejonie manewrowym nr III, lub 702- 708 w rejonie manewrowym II, wyznaczony pracownik terminala GASPOL obowiązkowo uzgadnia realizację tych manewrów z nastawniczym nastawni manewrowej PPT bocznicy „TD” zajęcie w/w grupy torów
15. Po uzgodnieniu powyższych prac manewrowych nastawniczy nastawni manewrowej PPT bocznicy „TD” wstrzymuje ruch kolejowy (manewry) innych grup manewrowych na II i III lub tylko III rejonie manewrowym w zależności od miejsca, do którego prowadzone będą prace manewrowe ciągnikiem szynowo-drogowym. Zabezpiecza możliwość wjazdu w dany rejon manewrowy poprzez zastosowanie środków pomocniczych na urządzeniach srk, dając jednocześnie zezwolenie na wykonywanie pracy manewrowej przez drużynę manewrową użytkownika bocznicy kolejowej GASPOL S.A. ciągnikiem szynowo-drogowym typu C120.
16. Nastawniczy nastawni manewrowej PPT bocznicy „TD” powyższe odnotowuje w Dzienniku telefonicznym R-138, a wyznaczony pracownik bocznicy GASPOL powyższe odnotowuje w prowadzonej dokumentacji Terminala.
17. Po zakończeniu wykonywania ruchu kolejowego (manewrów) ciągnikiem szynowo-drogowym typu C120, wyznaczony pracownik GASPOL powiadamia nastawniczego posterunku nastawni manewrowej PPT bocznicy „TD” o zakończeniu manewrów w III rejonie manewrowym i zjechaniu ciągnika z torów na plac na terenie terminala. Wyznaczony pracownik GASPOL powyższe odnotowuje w prowadzonej dokumentacji Terminala, a nastawniczy nastawni manewrowej PPT bocznicy „TD” powyższe odnotowuje w Dzienniku telefonicznym R-138. Dopiero po uzyskaniu takiej informacji następuje zdjęcie środków pomocniczych zastosowanych dla uniemożliwienia jazd w III rejon manewrowy.
18. Granicą wykonywania manewrów dla ciągnika szynowo drogowego typu C120 jest Tm 95 usytuowana w II rejonie manewrowym. Jazda ciągnikiem szynowo-drogowym za Tm 95 i dalej w kierunku stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny jest zabroniona.

4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY

4.1. Podstawianie wagonów na bocznicę

1. Organizacjajazd manewrowych w całym okręgu nastawczym należy do obowiązków nastawniczego nastawni PPT.
2. Dojazd do torów bocznicynastępuje na zasadach ujętych w części 3 niniejszego regulaminu.
3. Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod nadzorem kierującego manewrami, ustawiacza.
4. Teren całej bocznicystanowi jeden okręg nastawczy. Jazdy manewrowe w drugim rejonie manewrowym odbywają się na przebiegi zorganizowane, na sygnały wyświetlane na tarczach manewrowych. Układanie dróg przebiegu w trzecim rejonie manewrowym (rozjazdy ręczne) należy do drużyny manewrowej.
5. Kierujący manewrami wykonuje pracę samodzielnie lub za pomocą przydzielonych mu manewrowych, którzy razem stanowią drużynę manewrową.
6. Ustawiacz odpowiedzialny jest za bezpieczne, celowe i terminowe wykonanie pracy manewrowej.
7. Lokomotywa lub grupa manewrowa może być uruchomiona tylko na podstawie sygnałów przewidzianych Instrukcją wewnętrzną określającą warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.
8. Dla jazd manewrowych lokomotyw luzem nie pilotowanych w drugim rejonie manewrowym, obowiązują bezpośrednio sygnały podane przez nastawniczego na tarczach manewrowych.
9. Przed podaniem sygnału na uruchomienie taboru, kierujący manewrami powinien osobiście przekonać się czy nie ma przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu lub pracowników czy innych osób postronnych. Ponadto powinien sprawdzić, czy został podany właściwy sygnał na urządzeniach sygnałowych. W przypadku układania dróg przebiegu dla jazdy manewrowej przez drużynę manewrową ustawiacz powinien osobiście upewnić się o właściwym jej ułożeniu. Podczas wykonywania pracy manewrowej należy posługiwać się sygnałami i przyborami sygnałowymi przewidzianymi w Instrukcji wewnętrznej określającą warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.
10. Pracą manewrową każdej lokomotywy manewrowej kieruje ustawiacz. Jest on zobowiązany zapoznać maszynistę i podległych mu (przydzielonych do drużyny) manewrowych z planem pracy manewrowej oraz upewnić się o zrozumieniu przez wszystkich wydanych poleceń.
11. Jeżeli maszynista stwierdzi nieprawidłowość (sytuację) zagrażającą bezpieczeństwu ruchu kolejowego lub pracowników, zobowiązany jest zatrzymać pracę lokomotywy i o przeszkodzie poinformować kierującego manewrami.
12. W czasie wykonywania pracy manewrowej kierujący pracą manewrową powinien zwracać uwagę na poniższe kwestie:
 - prawidłowe nastawienie zwrotnic i wykolejnic, szczególnie obsługiwanych ręcznie,
 - bezpieczeństwo innych pracowników i osób przebywających w rejonie wykonywanej pracy,
 - czy są wolne ukresy przy stojącym na sąsiednich torach taborze,
 - stan taboru przed jego uruchomieniem, czy pod kołami nie znajdują się płozy hamulcowe lub inne przeszkody,
 - sprzęganie i rozprzęganie taboru odbywać się może tylko na postoju,

13. Ustawiacz w czasie wykonywania pracy manewrowej winien znajdować się w takim miejscu, aby był widoczny przez maszynistę i manewrowych, a sam ogarniał wzrokiem jak największą część manewrującego taboru. W łuku drużyna manewrowa powinna znajdować się po wewnętrznej stronie łuku, nawet wtedy, gdy stanowisko maszynisty znajduje się po przeciwnej stronie.
14. Przy dojeżdżaniu do stojących pojazdów kolejowych należy zmniejszyć prędkość do takiej, aby nie spowodować uruchomienia stojących pojazdów kolejowych.
15. Wszelkie ruchy manewrowe na terenie boczniczy mogą być wykonywane tylko sposobem odstawczym. Wykonywanie pracy manewrowej odrzutem jest zabronione.
16. Zdawanie i odbieranie pojazdów kolejowych przez przewoźnika kolejowego lub inny podmiot obsługujący bocznicę dla terminala- boczniczy GASPOL S.A. trzeci rejon manewrowy na torze 302 i 303 boczniczy oraz 704 i 706 drugi rejon manewrowy odbywa się na podstawie odrębnej umowy, w miejscu uprzednio ustalonym. Nie ma możliwości realizacji tych czynności w pierwszym rejonie manewrowym.
17. Pojazdy kolejowe pozostawione na torach boczniczy muszą być zabezpieczone przed zbiegnięciem zgodnie z pkt.5.12 niniejszego regulaminu.

4.2. Liczba obsługa i czas ich wykonywania

Obsługa boczniczy dokonywana jest operatywnie w miarę przybywania pociągów do stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny. Częstotliwość obsługi wyznacza również technologia prowadzonej pracy w oknach załadunkowych boczniczy DCT Gdańsk.

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[^]) i wymaganym procencie masy hamującej (P_w), oblicza się według wzoru:

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

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:

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

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

7. Wymagany procent wymaganej masy hamującej na bocznicę wynosi 6.

4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę

Największy dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 20.0 t/oś. w obrębie III rejonu manewrowego i 22,5 t/oś w obrębie I i II rejonu manewrowego

4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

Biorąc pod uwagę pochylenia podłużne i minimalne promienie łuków na torach bocznic „TD” oraz dopuszczalne naciski osi taboru na szyny, dopuszcza się do kursowania po torach bocznic wszystkich rodzajów wagonów dopuszczonych do kursowania po torach PKP PLK S.A., za wyjątkiem wagonów platform z zagłębioną podłogą typów 418Z i 423Z, po torach nr 901 i 902 dla których minimalny dopuszczalny promień tuku toru wynosi R_{min}=200m;

Na teren Bocznic, w trzecim rejonie manewrowym nie dopuszcza się wjazdu oraz wykonywania pracy manewrowej lokomotywami spalinowymi typu ciężkiego (powyżej 80 ton), jak ST43, ST44, SM48, M62, JT42C itp.

4.6. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznic

Bocznic nie posiada własnej lokomotywy manewrowej, gdzie podstawianie i zabieranie wagonów odbywa się lokomotywą licencjonowanego przewoźnika kolejowego, wobec czego nie ma żadnych ograniczeń w zakresie jazdy lokomotyw przewoźnika po torze bocznic.

5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY

5.1. Podział boczniczy na rejony manewrowe

Układ torowy boczniczy dzieli się na dwa rejony manewrowe.

Rejon I- tor komunikacyjny nr 901,

Rejon II - tor nr 147, 702, 704, 706, 708, 711, 712, 902,

Rejon III - tor nr 200, 301, 302, 303, 310.

5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach boczniczy

Maksymalna prędkość kursowania pojazdów kolejowych(taboru) po torach komunikacyjnych boczniczy wynosi **25 km /h** z wyłączeniem torów nr 301 i 310 oraz przy wykonywaniu manewrów z towarem niebezpiecznym, z wyjątkiem oznaczonych nalepkami nr 8,15 według RID oraz cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego, dla których obowiązują prędkości mniejsze.

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

Prędkość jazd manewrowych ogranicza się dla wszystkich torów:

- do **10 km/h** przy wykonywaniu manewrów z towarem niebezpiecznym, z wyjątkiem oznaczonych nalepkami nr 8,15 według RID oraz cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego
- do **5 km/h** przy spychania składu manewrowego przez przejazdy kolejowo-drogowe, jeździe składu manewrowego wagonami naprzód poprzedzanego przez pracownika, gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie oraz wykonywaniu manewrów z pojazdami kolejowymi oznaczonymi nalepkami nr 8,15 według RID oraz cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego,
- do **3 km/h** podczas dojazdu lokomotywy lub grupy manewrowej do stojących wagonów a także w czasie wystąpienia niekorzystnych warunków atmosferycznych oraz jeździe przez przejazd drogowy lub przejście bez rogatek.

5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

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

5.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym

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

W przypadku wykonywania manewrów ciągnikiem szynowo-drogowym typu C120, wagony

wprowadzane na bocznicę GASPOL z grupy torów nr 301, 302, 303 muszą być pchane, natomiast wagony zabierane z w/w boczniczycy muszą być ciągnione.

5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów, lokomotyw

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

5.6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie

Drużynę trakcyjną lokomotywy manewrowej stanowi maszynista, który powinien posiadać przy sobie stosowne dokumenty do prowadzenia pojazdu kolejowego (licencję i świadectwo maszynisty oraz upoważnienie do wykonywania czynności).

Lokomotywa powinna być wyposażona w gaśnicę p.poż. i płozę hamulcową.

5.7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie

Drużyna manewrowa prowadząca obsługę boczniczycy zasadniczo jest jednoosobowa, którą stanowi kierownik manewrów (ustawiacz). W uzasadnionych przypadkach, jak zwiększenie pracy eksploatacyjnej można wprowadzić dwuosobowe wykonywanie tej pracy tj. ustawiacz + manewrowy.

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

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

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

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

W porze zimowej należy zwrócić uwagę na stan żłobków, czy swoim zanieczyszczeniem nie

zagrożają ruchowi taboru.

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

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

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

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

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

1. Zwrotnice, które zostały przystosowane do obsługi scentralizowanej (drugi rejon manewrowy), nastawiane są z nastawni przekaźnikowej PPT, elektrycznie przez nastawniczego tego posterunku, natomiast zwrotnice, które nie zostały scentralizowane (trzeci rejon manewrowy), obsługiwane są przez drużynę manewrową.
2. Po wykonaniu pracy manewrowej zwrotnice powinny być przestawione do położenia zasadniczego. Za prawidłowe nastawienie zwrotnic podczas pracy manewrowej ponosi odpowiedzialność pracownik, który je obsługuje.
3. Nie wolno przestawiać zwrotnicy tuż przed zbliżającym się taboru.
4. Drużyna manewrowa winna zwracać uwagę czy zwrotnice dla manewrującego taboru są właściwie nastawione i czy tabor skierowany jest na właściwy tor zgodnie z przeznaczeniem.

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

Do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy używać hamulców ręcznych, płozów hamulcowych odpowiednich do typu szyn oraz klinów drewnianych. Na torach 704 i 706 bocznicy należy używać uniwersalnych płozów hamulcowych typu PL-3 malowanych na kolor pomarańczowy a na torach zdawczo-odbiorczych 302 i 303 drewnianych lub gumowych klinów. W miejscach postoju wagonów z towarami niebezpiecznymi i towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka zabrania się używania metalowych płoz hamulcowych!

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

Odstawione na postój wagony bądź grupy wagonów po ukończeniu manewrów lub podstawione na punkt ładunkowy powinny być połączone sprzęgami śrubowymi i zabezpieczone przed

zbiegnięciem przez zahamowanie hamulcem ręcznym skrajnych wagonów w każdej grupie, bądź pojedynczo stojącego wagonu. Jeżeli brak jest hamulca ręcznego w wagonie, to w to miejsce wkładamy płóz hamulcowy lub klin hamulcowy.

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

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

Do eksploatacji zgodnie z potrzebami należy wydać 6 sztuki płozów ponumerowanych kolejno od 1 do 6 dla drugiego rejonu manewrowego oraz 4 sztuki klinów ponumerowanych kolejno od 1 do 4 dla trzeciego rejonu manewrowego.

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

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

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

Płozy hamulcowe na terenie boczniczy znajdują się na ławie płozowej przy torze 704.

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

Za należyte zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest kierownik manewrów.

6. ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

6.1. Planowanie i organizacja pracy manewrowej

1. Bocznicza stanowi jeden okręg nastawczy. Jazdy manewrowe w drugim rejonie manewrowym odbywają się na przebiegi zorganizowane, na sygnały wyświetlane na tarczach manewrowych. Organizacja pracy w trzecim rejonie manewrowym oraz układanie dróg przebiegu należy do drużyny manewrowej.
2. Koordynacjajazd manewrowych w całym okręgu nastawczym należy do obowiązków nastawniczego nastawni PPT.
3. Organizacja pracy manewrowej podczas obsługi Boczniczy należy do obowiązków kierownika manewrów, gdzie pracą manewrową wykonywaną przy pomocy lokomotywy manewrowej kieruje ustawiacz.
4. Przed wykonywaniem pracy manewrowej kierownik manewrów ma obowiązek omówić plan pracy manewrowej z maszynistą lokomotywy manewrowej.
5. Pracę manewrową należy wykonywać zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu.
6. Przy prowadzeniu manewrów kierujący manewrami stale winien zwracać szczególną uwagę na:
 - czy spod kół wagonów usunięto płozy lub inne przeszkody;
 - aby wagony nie były przetaczane w stanie zahamowanym.
7. Przed planowaną jazdą na bocznicę, ustawiacz przewoźnika kolejowego powinien powiadomić o tym nastawniczego posterunku PPT
8. Przy dojeżdżaniu do stojących wagonów należy zmniejszyć prędkość do takiej, aby nie spowodować uruchomienia stojących wagonów.
9. Drużyna trakcyjna i manewrowa ma obowiązek obserwowania, czy droga przebiegu jest właściwie ułożona i nie ma innych zagrożeń i przeszkód do jazdy.
10. 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 boczniczy należy:

- wykonywanie prac manewrowych w zależności od zaistniałych potrzeb.

6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy

Nie dotyczy, bocznicza nie posiada punktów ładunkowych.

6.4. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych

1. Szczególną ostrożność należy zachować w warunkach złej widoczności (złe warunki

atmosferyczne - burza, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), a szczególnie na całej długości frontu ładunkowego. Przed zamierzonym wykonywaniem manewrów należy ostrzec zatrudnionych w tych rejonach ludzi.

2. W warunkach złej widoczności prędkość taboru po torach bocznicowych należy ograniczyć **do 3 km/h**, z tym że przed pchanym lub ciągnionym taborem będzie szedł ustawiacz lub manewrowy z przyborami sygnałowymi i będzie zwracał baczną uwagę, czy nie ma przeszkód do dalszej jazdy taboru. Maszynista lokomotywy oraz drużyna manewrowa powinna zachować jak największą ostrożność, nie wychylać się, nie przebywać na stopniach taboru od strony budowli oraz zwracać uwagę na ludzi znajdujących się w sąsiedztwie torów.
3. W okresie przygotowania bocznicy do zimy, powinny być wykonywane roboty związane z zabezpieczeniem stałych urządzeń kolejowych przed skutkami opadów śnieżnych i mrozów, a w szczególności:
 - wykonywanie niezbędnych odwodnień stałych i prowizorycznych rowów odwadniających, oczyszczenie urządzeń odwadniających /studzienek/ i naprawy odwodnienia torów i rozjazdów,
 - ustawienie przenośnych zasłon przeciwsnieżnych w miejscach narażonych na zawianie śniegiem,
 - dostarczenie na wyznaczone miejsca odpowiedniej ilości piasku do posypywania rejonów objętych manewrami, dróg dojścia do miejsc i stanowisk pracy,
 - uprzątnięcie 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 ręce.
5. po sprzęgnięciu lub rozsprzęgnięciu niezwłocznie wyjść z pomiędzy pojazdów kolejowych (wagonów).
6. pracownicy drużyny manewrowej nie mogą wskakiwać na stopień lub zeskakiwać ze stopnia pojazdu kolejowego (wagonu) będącego w ruchu.
7. nie wolno przechodzić pod pojazdami kolejowymi (wagonami) stojącymi, będącymi w ruchu, po zderzakach i sprzęgach.

8. Chodzić należy po międzytorzach lub obok toru. Przed każdym wejściem na tor przy jego przechodzeniu należy zwracać uwagę czy nie zbliża się pojazd kolejowy.
9. Przechodzić przed stojącymi pojazdami kolejowymi (wagonami) w odległości nie mniejszej niż 10 m.
10. Przed jadącymi pojazdami kolejowymi (wagonami) nie wolno wchodzić na tor.
11. Pracownicy zespołu kolejowego muszą stosować się do wszystkich rygorów i zasad bezpieczeństwa pracy, jakie obowiązują na bocznicach,
12. Każdy pracownik odpowiedzialny jest bezpośrednio za zachowanie bezpieczeństwa osobistego przy poruszaniu się po torach podczas wykonywania ruchu kolejowego.

7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO

7.1. Przyjmowanie i przekazywanie wagonów na punkcie zdawczo - odbiorczym

Na bocznicach zasadniczo nie odbywa się przekazywanie wagonów.

Istnieje możliwość przekazywania wagonów przeznaczonych dla terminala-boczniczy GASPOL S.A. (i odwrotnie) na torach zdawczo- odbiorczych boczniczy ZMPG S.A. nr 704, 706, 302 i 303 po zawarciu odrębnej umowy pomiędzy zarządcą boczniczy ZMPG S.A. a GASPOL S.A.. Obsługa torów zdawczo- odbiorczych odbywa się pojazdem trakcyjnym przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznicę.

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

8. ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

8.1. Ogólne warunki przewozu przesyłek niebezpiecznych

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

Klasa 1 Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi

Klasa 2 Gazy

Klasa 3 Materiały zapalne ciekłe

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

Klasa 4.2 Materiały podatne na samozapalenie

Klasa 4.3 Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy palne

Klasa 5.1 Materiały utleniające

Klasa 5.2 Nadtlenki organiczne

Klasa 6.1 Materiały trujące

Klasa 6.2 Materiały zakaźne

Klasa 7 Materiały promieniotwórcze

Klasa 8 Materiały żrące

Klasa 9 Różne materiały i przedmioty niebezpieczne.

A. Klasyfikacja towarów niebezpiecznych

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

Grupa pakowania określa stopień natężenia stwarzanego zagrożenia:

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

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

B. Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TWR)

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

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

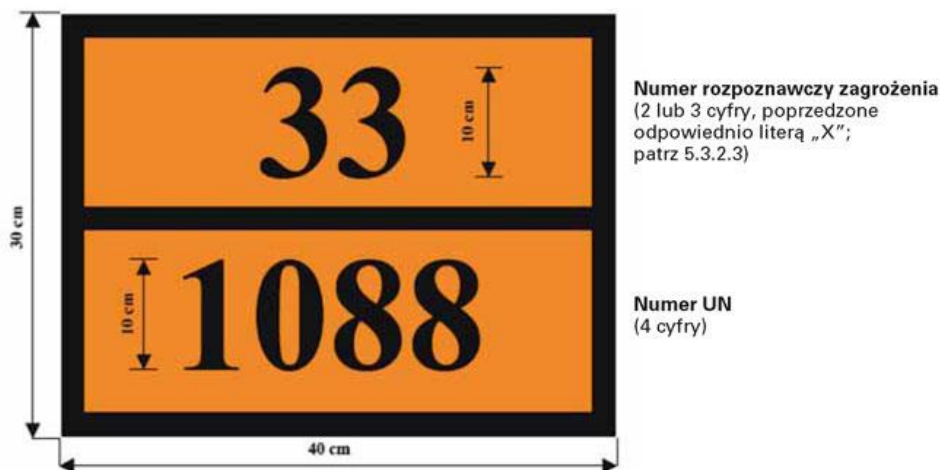
8.2. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego

A. Zasady oznakowania taboru

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

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

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



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

B. Nalepki ostrzegawcze

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

Wzory nalepek zgodnie z RID pkt. 5.2.2.2.

Zagrożenie klasy 1

Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym



(Nr 1)

Podklasy
1.1, 1.2 i 1.3



(Nr 1.4)

Podklasa 1.4



(Nr 1.5)

Podklasa 1.5



(Nr 1.6)

Podklasa 1.6

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

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

Zagrożenie klasy 2

Gazy



(Nr 2.1)

Gazy palne



(Nr 2.2)

Gazy niepalne, nietrujące



(Nr 2.3)

Gazy trujące

Zagrożenie klasy 3

Materiały zapalne ciekłe



(Nr 3)

Zagrożenie klasy 4.1

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



(Nr 4.1)

Zagrożenie klasy 4.2

Materiały podatne na samozapalenie



(Nr 4.2)

Zagrożenie klasy 4.3

Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy palne



(Nr 4.3)

Zagrożenie klasy 5.1

Materiały utleniające



(Nr 5.1)

Zagrożenie klasy 5.2

Nadtlenki organiczne



(Nr 5.2)

Zagrożenie klasy 6.1

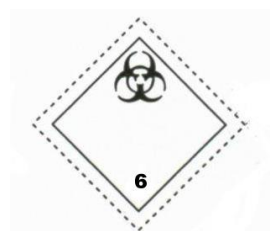
Materiały trujące

Zagrożenie klasy 6.2

Materiały zakaźne



(Nr 6.1)



(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

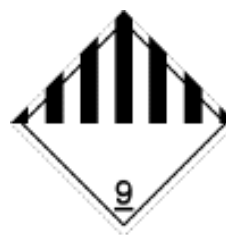
Zagrożenie klasy 8
 Materiały żrące



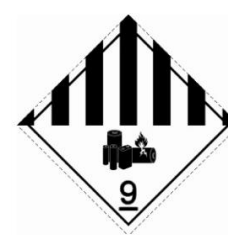
(Nr 8)

Zagrożenie klasy 9

Różne materiały i przedmioty niebezpieczne



(Nr 9)

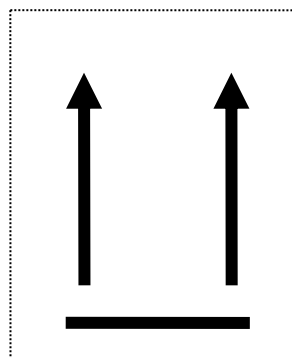
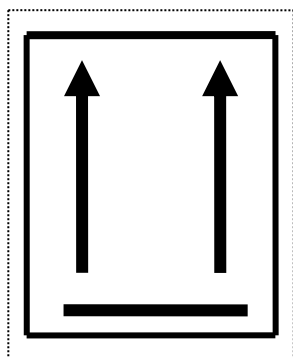


(Nr 9A)

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 z towarami niebezpiecznymi w opakowaniach wewnętrznych zawierających nie więcej niż 120 ml każde, zaopatrzonych w wystarczającą ilość materiału absorpcyjnego pomiędzy opakowaniem wewnętrznym i zewnętrznym, dla wchłonięcia całej ciekłej zawartości; c) opakowaniach zewnętrznych z materiałami zakaźnymi klasy 6.2 w naczyniach pierwotnych o zawartości nie większej niż 50 ml każde; d) sztukach przesyłek Typ IP-2, Typ IP-3, Typ A, Typ B(U), Typ B(M) lub Typ C, z materiałami promieniotwórczymi klasy 7; e) opakowaniach zewnętrznych z przedmiotami szczelnymi w każdym położeniu (np. alkohol lub rtęć w termometrach, pojemniki aerosolowe, itp.), lub f) opakowaniach zewnętrznych z towarami niebezpiecznymi w szczelnie zamkniętych opakowaniach wewnętrznych zawierających nie więcej niż 500 ml każde. Na sztukę przesyłki, oznakowaną zgodnie z tymi zapisami, nie powinny być nanoszone strzałki dla innych celów, jak tylko dla wskazania prawidłowego ustawienia sztuki przesyłki.



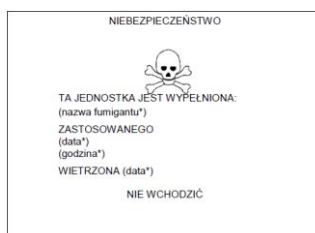
10. Znak dla materiałów o podwyższonej temperaturze .



11. Znak dla materiałów zagrażających środowisku.



12. Znak ostrzegawczy fumigacji.



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



14. Znak dla akumulatorów litowych.



15. Znaki dotyczące manewrowania.



(Nr 13)

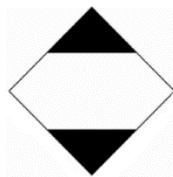
Ostrożnie przetaczać



(Nr 15)

Zakaz odrzutu i staczania

16. Znak dotyczący przewozu towarów niebezpiecznych w ilościach ograniczonych.



8.3. Prowadzenie manewrów z pojazdami kolejowymi, wagonami zawierającymi towary niebezpieczne

1. Ruch kolejowy (manewry) pojazdami kolejowymi (wagonami) załadowanymi towarami niebezpiecznymi należy ograniczyć do niezbędnych potrzeb. Ruch kolejowy (manewry) należy wykonywać w obecności kierownika manewrów (drużyna manewrowa w składzie: ustawiacz i manewrowy, lub sam ustawiacz) i powiadomić drużynę trakcyjną.
2. 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.

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

3. 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 dwuosiowe lub jeden wagon cztero- lub więcej osiowy.
6. Prędkość jazdy manewrowych z pojazdami kolejowymi z towarem niebezpiecznym nie powinna przekraczać 10 km/h; Przy przetaczaniu wagonów z towarami niebezpiecznymi oznaczonymi nalepkami ostrzegawczymi nr 8 i 15 oraz cystern oznaczonych pasami koloru pomarańczowego, zgodnie z Regulaminem międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącym załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674), zwanym dalej „Regulaminem RID”, prędkość jazdy manewrowych nie powinna przekraczać 5 km/h.
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 kolejami towarów niebezpiecznych (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2020 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 kolejami towarów niebezpiecznych;
- doradztwo w zakresie czynności związanych z przewozem kolejami 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

Na terenie bocznicy „TD” Nie prowadzi się przeładunku towarów niebezpiecznych, realizowany jest przejazd pojazdów kolejowych jadących z towarem niebezpiecznym do bocznicy DCT Gdańsk oraz Gaspol. Przez teren bocznicy TD przewożone są towary niebezpieczne wszystkich klas. Towary te posiadają następujące właściwości zagrożeń:

- Mogą mieć różne właściwości i wywoływać różne efekty, takie jak wybuch masowy, rozrzut odłamków, pożar, świecenie, huk lub dym.
- Są wrażliwe na wstrząsy i/lub uderzenie i/lub ciepło.
- Zagrożenie wybuchem.
- Mogą znajdować się pod ciśnieniem.
- Zagrożenie uduszeniem.
- Zagrożenie poparzeniem lub odmrożeniem.
- Zagrożenie wybuchem przy podgrzewaniu.-
- Zagrożenie zatruciem.

- Zagrożenie pożarem.
- Zapalne lub palne, może zapalić się od źródła ognia, iskry lub płomienia.-
- Może zawierać materiały samoreaktywne podatne na rozkład egzotermiczny wskutek dostarczenia ciepła, kontaktu z innymi materiałami (takimi jak kwasy, związki metali ciężkich, aminy), tarcia lub uderzenia.
- W wyniku rozkładu może wydzielać szkodliwe i zapalne gazy lub pary lub może nastąpić samozapłon.
- Zagrożenie wybuchem materiałów wybuchowych odczuwalnych przy ubytku środka odczulającego.
- Zagrożenie samozapłonem w przypadku uszkodzenia sztuki przesyłki lub uwolnienia się materiału.
- Mogą silnie reagować z wodą.
- Zagrożenie gwałtowną reakcją, zapłonem lub wybuchem, w przypadku kontaktu z materiałem palnym lub zapalnym.
- Zagrożenie rozkładem egzotermicznym w podwyższonej temperaturze, kontaktu z innymi materiałami (takimi jak kwasy, związki metali ciężkich i aminy), tarcia lub uderzenia.
- Zagrożenie zatruciem inhalacyjnym, kontaktowym lub w skutek połknięcia.
- Zagrożenie dla środowiska wodnego i kanalizacji.
- Zagrożenie zakażeniem.
- Może wywołać ciężkie zachorowania u ludzi i u zwierząt
- Zagrożenie napromieniowaniem wewnętrznym i zewnętrznym.
- Zagrożenie reakcją łańcuchową.
- Zagrożenie poparzeniem chemicznym.
- Mogą gwałtownie reagować ze sobą, z wodą i z innymi materiałami.
- Uwolnione materiały mogą wydzielać żrące pary.

Z uwagi na mnogość przewożonych towarów w regulaminie nie wskazujemy ich charakterystyki. Posterunek ruchu na boczniczy został wyposażony w wyciągi z kart charakterystyki substancji i preparatów chemicznych towarów przewożonych na boczniczy.

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

1. Pracownicy, których obowiązki dotyczą przewozu towarów niebezpiecznych, powinni zostać przeszkoleni w zakresie wymagań związanych z takim przewozem, odpowiednio do ich odpowiedzialności i zakresu obowiązków - zgodnie z działem 1.3 RID/Zał. 2 do SMGS uwzględniając elementy zapewnienia bezpieczeństwa przy przewozie TWR - zgodnie z działem 1.10 RID/Zał. 2 do SMGS.
2. Przed wejściem w życie zmian do przepisów RID/Zał. 2 do SMGS dodatkowemu przeszkoleniu w zakresie zmian podlegają pracownicy wyznaczeni do prowadzenia zagadnień przewozu towarów niebezpiecznych.
3. Do realizacji obowiązku szkolenia z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych stosuje się system pouczeń okresowych i doraźnych.
4. Szkolenie z zakresu bezpieczeństwa dotyczące zagrożeń stwarzanych przez towary niebezpieczne, odpowiednio do stopnia ryzyka utraty zdrowia lub narażenia, spowodowanych wypadkiem przy przewozie towarów niebezpiecznych, z uwzględnieniem ich załadunku i rozładunku realizowane jest w ramach okresowych szkoleń BHP pracowników.
5. Pracownik otrzymuje zaświadczenie o uczestnictwie w szkoleniu.

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 11 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 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:

- uzgodnić zamknięcie z nastawniczym posterunkiem PPT,
- należyście osłonić miejsce robót przez wystawienie w osi toru przenośnej tarczy zatrzymania D1 "STÓJ" w odległości 100 m od przeszkody (jeżeli brak jest tej odległości to bezpośrednio za ukresem rozjazdu prowadzącego na dany tor);
- zwrotnicę prowadzącą na tor, gdzie prowadzone są roboty należy ustawić w położeniu ochronnym;
- wszelkie prace związane z konserwacją i remontem toru należy wykonać w oparciu o wymogi prawa budowlanego i Instrukcję utrzymania nawierzchni kolejowych,
- po zakończeniu robót kierujący robotami (toromistrz) obowiązany jest sprawdzić stan torów i

skrajni taboru oraz zgłosić nastawniczemu posterunku PPT zakończenie robót i usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót oraz zbędnych przedmiotów z toru i terenu przyległego. Usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót dozwolone jest po całkowitym zakończeniu robót oraz po sprawdzeniu stanu toru i skrajni, i należy do obowiązków pracownika wystawiającego. Nad bezpieczeństwem pracowników wykonujących prace torowe czuwa prowadzący roboty kierownik robót. Przy przewidzianym zamknięciu toru przenośną tarczą zatrzymania D1 „STÓJ” ustawia kierownik robót. O ile nieprzewidziane zamknięcie toru jest na punkcie zdawczo - odbiorczym, zarządca boczniczy ma obowiązek powiadomienia o tym fakcie przewoźnika kolejowego lub inne podmioty obsługujące bocznicę oraz dyżurnego ruchu posterunku GPA stacji Gdańsk Port Północny.

9.4. Ogłędziny zewnętrzne oraz konserwacja rozjazdów

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

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

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

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

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

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

10.1. WARUNKI BHP

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

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

Odpowiedzialnym za stan BHP na boczniczy jest kierownictwo spółki.

Pracodawca w szczególności zobowiązany jest:

- organizować pracę w sposób zapewniający bezpieczne i higieniczne warunki pracy,
- zapewnić przestrzeganie w zakładzie pracy przepisów oraz zasad bezpieczeństwa i higieny pracy, wydawać polecenia usunięcia uchybień w tym zakresie oraz kontrolować wykonanie

tych poleceń,

- zapewniać wykonanie nakazów, wystąpień, decyzji i zarządzeń wydawanych przez organy nadzoru nad warunkami pracy,
- zapewniać wykonanie zaleceń społecznego inspektora pracy,

Czynniki wpływające na bezpieczeństwo pracy:

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

10.2. OCHRONA 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 bocznicach oraz przy utrzymaniu torów i rozjazdów muszą posiadać wymaganą kategorię zdrowia oraz egzaminy kwalifikacyjne na właściwe stanowisko zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 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 poz. 101).

Wymogi pod względem egzaminów kwalifikacyjnych:

1. Obsługa posterunku nastawczego:
 - nastawniczy; egzamin kwalifikacyjny na nastawniczego lub dyżurnego ruchu;
2. Konserwacja i utrzymanie urządzeń srk:
 - automatyk; egzamin kwalifikacyjny na automatyka

Ponadto pracownicy zatrudnieni w transporcie kolejowym podlegają w okresach 4-letnich egzaminom okresowym przed Komisją, której przewodniczącego powołuje Dyrektor Oddziału UTK 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

10.4. SZKOLENIE PRACOWNIKÓW

Każdy pracownik zatrudniony w transporcie kolejowym na boczniczy podlega pouczeniom okresowym z zagadnień eksploatacji pojazdów szynowych, inżynierii ruchu i ekspedycyjno-przewozowych, w zależności od zajmowanego stanowiska i wykonywanych czynności. Dla każdego pracownika należy założyć rejestr egzaminów, który należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi regulatorami prawnymi.

Dla udokumentowania szkoleń okresowych, upoważniony pracownik, dla każdej grupy pracowników zaprowadza (na każdy rok kalendarzowy) oddzielne wykazy pracowników podlegających pouczeniom oraz dzienniki pouczeń, w których instruktor przeprowadzający pouczenia odnotowuje obecność pracowników na pouczeniach oraz tematykę omawianych zagadnień.

Do przeprowadzania szkoleń okresowych z pracownikami związanych z transportem kolejowym na boczniczy, należy zatrudnić instruktorów o wysokich kwalifikacjach zawodowych i znajomości zagadnień fachowych.

10.5. BADANIA OKRESOWE

1. Pracownicy zatrudnieni w transporcie kolejowym na bocznicach podlegają badaniom okresowym oraz ocenie zdolności fizycznej i psychicznej 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).
2. Nastawniczy (dyż ruchu):
 - raz na dwa lata
3. Automatyk
 - raz na dwa lata

Uwaga:

Niezależnie od określonych wyżej terminów badań okresowych lekarz dokonujący badań może przyspieszyć termin następnych badań. Do zaleceń lekarza zakład pracy musi się zastosować.

11. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY

11.1. Wspólny Zakres Kompetencji

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

11.2. Obowiązki pracownika nadzoru służb kolejowych

Do obowiązków pracownika nadzoru służb kolejowych bocznicy 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 bocznicy.
- 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 Bocznicy.

11.3. Obowiązki nastawniczego

1. Wykonuje czynności zgodnie z Regulaminem pracy bocznicy kolejowej oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i instrukcjami wewnętrznymi bocznicy.
2. Jest odpowiedzialny za bezpieczne prowadzenie pracy manewrowej w swoim okręgu nastawczym.
3. Prowadzi Dziennik jazd manewrowych, dziennik rozmów telefonicznych, książkę kontroli urządzeń srk E-1758, dziennik oględzin rozjazdów D-831.
4. Osobiście obsługuje urządzenia sterowania ruchem kolejowym i stosuje zamknięcia pomocnicze.
5. Czuwa nad bezpieczeństwem pracowników wykonujących roboty na torach i w rozjazdach.
6. Zapobiega uszkodzeniom taboru, ładunków oraz wypadkom z ludźmi i taborem.
7. Po zgłoszeniu się do pracy przyjmuje do wiadomości stan rozjazdów i torów na Bocznicy.
8. Przed przyjęciem dyżuru sprawdza stan zajętości torów na bocznicy. Ponadto sprawdza czy tabor nie wystaje poza ukresy, według wskazań pulpitu.
9. Przed przyjęciem dyżuru sprawdza stan urządzeń s.r.k., stan liczników i plomb.
10. Obsługuje urządzenia łączności.
11. Zwraca uwagę na sygnały podawane przez innych pracowników oraz na sygnały kierowane do niego, zgłasza się niezwłocznie na wołanie drogą radiotelefoniczną lub telefoniczną.
12. W czasie manewrów czuwa nad bezpieczeństwem ruchu, a w razie grożącego niebezpieczeństwa obowiązany jest zatrzymać pracę manewrową.
13. Osobiście uwzględnia z dyżurnym ruchu GPA jazdy grup zdawczych do i z bocznicy. Wszystkie uzgodnienia zapisuje w dzienniku jazd manewrowych
14. Sprawdza działanie zwrotnic, w czasie mrozów i opadów atmosferycznych, dokonując w stosownych do panujących warunków odstępach czasu, prób należytego funkcjonowania.
15. Wyraża zgodę na wykonanie robót w torach i urządzeniach skr.
16. Zabrania się nastawniczemu oddalania się z nastawni przed zakończeniem dyżuru i przekazaniem go zmiennikowi. Fakt przekazania dyżuru musi być odnotowany w dzienniku

- jazd manewrowych i dzienniku rozmów telefonicznych R-138.
17. Zabezpiecza zamknięciem pomocniczym przyciski zwrotnicowe przed mimowolnym przełożeniem w przypadkach, gdy na rozjazdach lub w torach pracują ludzie a przełożenie rozjazdu mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa pracowników.
 18. Nastawniczy ma obowiązek utrzymania pomieszczenia nastawni w należytej czystości.
 19. Wykonuje inne polecenia przełożonych

11.4. Obowiązki kierującego manewrami

W czasie wykonywania pracy kierownik manewrów zobowiązany jest:

kierować pracą manewrową w zgodzie z wymogami niniejszego Regulaminu, Instrukcji wewnętrznej określającej warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A. i zasadami BHP, w przypadku odstawienia taboru 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 nastawniczego posterunku PPT układanie drogi przebiegu przy rozjazdach ręcznych na terenie bocznicy celem podstawienia lub zabrania pojazdów kolejowych.

11.5. Obowiązki automatyka urządzeń srk

1. Ponosi pełną odpowiedzialność za sprawne działanie urządzeń srk, gwarantujących bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego.
2. Sprawdza okresowo i dokonuje napraw urządzeń srk zgodnie z instrukcjami wewnętrznymi.
3. Utrzymuje w pełnej sprawności urządzenia sygnalizacyjne, przekaźnikowe i zwrotnicowe.
4. Odpowiada za:
 - należyte zamocowanie napędów zwrotnic,
 - właściwe wskazania sygnałów na sygnalizatorach,
 - gotowość techniczną zwrotnic, szczególnie w okresie zimy.
5. Przeprowadza drobne naprawy na gruncie i w nastawni PPT,
6. Przed przystąpieniem do robót uzgadnia powyższe z nastawniczym posterunku PPT i dokonuje stosownych zapisów w II części książki E1758.
7. Sprawdza zapisy w książce kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym E-1758 na nastawni PPT.
8. Zgłasza pracownikowi nadzoru służb kolejowych przypadki nieprawidłowej obsługi urządzeń srk przez personel wykonawczy.
9. Dokonuje oględzin rozjazdów, fakt przeprowadzenia ww. oględzin wraz ze stwierdzonymi usterkami podczas oględzin zapisuje w Dzienniku oględzin rozjazdów D-831.
10. Zobowiązany jest organizować pracę w taki sposób, aby utrudnienia w pracy eksploatacyjnej, podczas robót w urządzeniach, trwały jak najkrócej, a w miarę możliwości w przerwach eksploatacyjnych.

11. Wykonuje pracę w taki sposób, aby nie spowodować zagrożenia bezpieczeństwa własnego i innych pracowników.
12. Opuszcza miejsce pracy dopiero po zakończeniu naprawy lub za zgodą przełożonego, jeżeli naprawa nie została zakończona.
13. Po dokonaniu naprawy sprawdza działanie naprawianych lub konserwowanych urządzeń.
14. Powiadamia nastawniczego posterunku PPT o zakończeniu prac i dokonuje stosownych zapisów.

11.6. Obowiązki maszynisty pojazdu trakcyjnego

Do obowiązków maszynisty 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.

Maszynista powinien wykonywać ruchy manewrowe na polecenie ustawiacza, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami instrukcji wewnętrznej określającej warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A. 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 bocznicach kolejowych.

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 – wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem:

z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi, lub powodujący zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą zdarzenie, na co najmniej 2 miliony EURO, mający oczywiście wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem.

Incydent – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pojazdów kolejowych i 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.

Bocznica kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych 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 firmy 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

Nastawniczy posterunku PPT, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu powinien:

- wezwać pogotowie ratunkowe, jeżeli są ofiary w ludziach albo poszkodowani,
- wezwać zakładową lub państwową straż pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego i pierwszej pomocy medycznej, a w szczególności w przypadku:
 - o uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - o pożaru lub wybuchu,
 - o zaważenia lub zalania wodą obiektu budowlanego,
 - o wykolejenia wagonu z towarem niebezpiecznym,
 - o niekontrolowanego uwolnienia się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania,
- zamknąć tor,
- przekonać się, czy na sąsiednich torach może odbywać się ruch kolejowy, a jeżeli ruch nie może się odbywać należy tor zamknąć i osygnalizować oraz powiadomić o tym fakcie dyżurnego ruchu posterunku „GPA” stacji Gdańsk Port Północny,
- zgłosić zdarzenie właściwej terytorialnie komendzie policji,
- zgłosić niezwłocznie zdarzenie dyspozytorom innych jednostek organizacyjnych, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu. Powiadomiony o zdarzeniu informuje osoby(ę) dyżurującą(ą), uprawnioną do prac w komisji kolejowej której(ych) obowiązkiem jest niezwłocznie udać się na miejsce zdarzenia.

O wypadku powinien również niezwłocznie powiadomić:

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

- 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, pkbwk@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 BOCZNIC

Wykaz numerów telefonicznych wybranych stanowisk:

Pracownik nadzoru służb kolejowych	58 -737 99 04 58 -737 99 05
Nastawniczy posterunku PPT	58 -737 71 16
Zwrotniczy posterunku DCT-1	887 476 651

PKP PLK S.A.

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

Numery przewoźników obsługującego bocznicę:

Telefony alarmowe :

- Numer alarmowy..... - 112
- Policja - 997
- Straż pożarna - 998
- Pogotowie ratunkowe - 999

14. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

14.1. Rozdzielnik regulaminu.

Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej ZMPG S.A. rejon „Torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny” opracowano w 8-ciu jednobrzmiących egzemplarzach, które otrzymują:

- | | |
|---|------------------|
| 1. Zarząd Portu Morskiego Gdańsk | - 2 egzemplarze; |
| 2. UTK | -1 egzemplarz; |
| 3. PKP PLK S.A. ZLK w Gdyni | -1 egzemplarz; |
| 4. DCT Gdańsk | -1 egzemplarz; |
| 5. GASPOL | - 1 egzemplarz; |
| 6. PKP PLK S.A. Sekcja Eksploatacji w Gdyni | -1 egzemplarz. |
| 7. Przewoźnik obsługujący bocznicę | - 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 oraz zarządcami bocznic DCT Gdańsk i GASPOL.

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 bocznicę.

14.3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania

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

15. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU

Lp.	Nr str. rozdział, podrozdział	Treść wniesionej zmiany, uzupełnienia dotyczy	Obowiązuje od dnia	Data i podpis wprowadzając ego zmiany
1	2	3	4	5

**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. SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

1. Plan schematyczny boczniczy kolejowej,
2. Plan schematyczny urządzeń srk na boczniczy kolejowej,

ZESTAWIENIE ROZJAZDÓW		
Nr rozjazdu	Rodzaj, typ, skos, promień, kierunek	Mb
700	Rz UIC60-300-1:9 prawy	33,23
701	Rz UIC60-190-1:9 lewy	27,14
702	Rz UIC60-190-1:9 lewy	27,14
710	Rz UIC60-190-1:9 lewy	27,14
711	Rz UIC60-190-1:9 lewy	27,14
712	Rz UIC60-190-1:9 prawy	27,14
713	Rz UIC60-300-1:9 lewy	33,23
714	Rz UIC60-190-1:9 lewy	27,14
302	Rz S49-190-1:9 prawy	27,14
303	Rz S49-190-1:9 lewy	27,14
307	Rz S49-190-1:7,5 lewy	25,22
308	Rz S49-190-1:7,5 lewy	25,22

ZESTAWIENIE TORÓW							
Nr toru	Długość całkowita		mb	Długość użyteczna			mb
	Od	Do		Od	Do	N/P	
147	PR182	PR700	257,7	Tm 95	PR700	P	166
				Tm 151	U182	N	197
901	PR177	PR1	2350,6	Tm 94	PR1	P	2180,2
				Tm 901a	PR186	N	2196,2
702	PR700	PR712	766,87	Tm161	U710	P	615,94
				Tm171	U700	N	596,8
704	PR701	PR710	673,27	Tm162	U710	P	561,45
				Tm172	U701	N	554,56
706	PR702	PR713	729,11	Tm163	U711	P	573,93
				Tm173	U702	N	586,33
708	PR700	PR711	735,67	Tm164	PR712	P	589,94
				Tm174	U702	N	602,3
902	PR712	PR2	1380	Tm175	PR2	P	1320
				Tm 902a	U712	N	1326
711	PR713	PR714	123,68	Tm176	PR714	P	121,93
				Tm181	PR713	N	113,18
712	PR714	KO	266,47	Tm183	Z1	P	213,83
				Z1	U714	N	219,51
200	PR 714	PR302	428,34	Tm182	PR302	P	381,55
				PR302	U714	N	386,58
301	PR303	PR308	609,03	U303	U307	N/P	484,1
302	PR302	PR307	615,62	U303	U307	N/P	483,76
303	PR302	PR308	653,34	U302	U308	N/P	566,69
310	PR308	brama	71,91	przejazd	brama	N/P	48

ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.
80-955 Gdańsk, ul. Zamknięta 18
REGON 141902

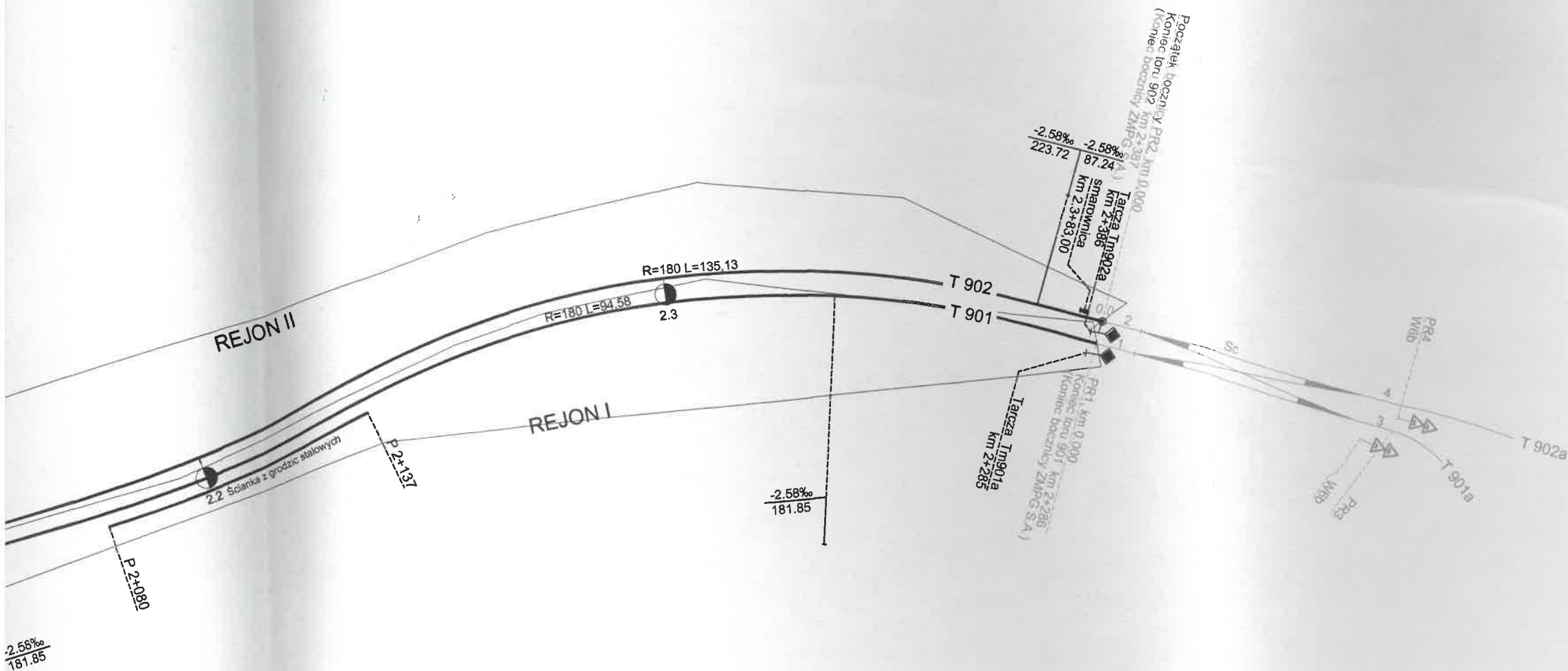
WICEPREZES ZARZĄDU
DS. INFRASTRUKTURY
Kamil Tarczewski

WICEPREZES ZARZĄDU
DS. FINANSOWYCH
Stawomir Michalewski

*uzg. pool w zgłoszeniu pool
infrastruktury*

ZASTĘPCA DYREKTORA
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. ds. Eksploatacji
ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH W GDYNI
81-333 Gdynia, ul. Morska 24
Adam Zdrojew

PLAN SCHEMATYCZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A. REJON TORÓW DOJAZDOWYCH DO TERMINALI TOWAROWYCH W PORCIE PÓŁNOCNYM PRZY STACJI PKP PLK GDAŃSK PORT PÓŁNOCNY		Skala: 1:100
Opracował: <i>Kamila Dylinska</i>	Data: 6.04.2022r.	Podpis: <i>Dylinska</i>



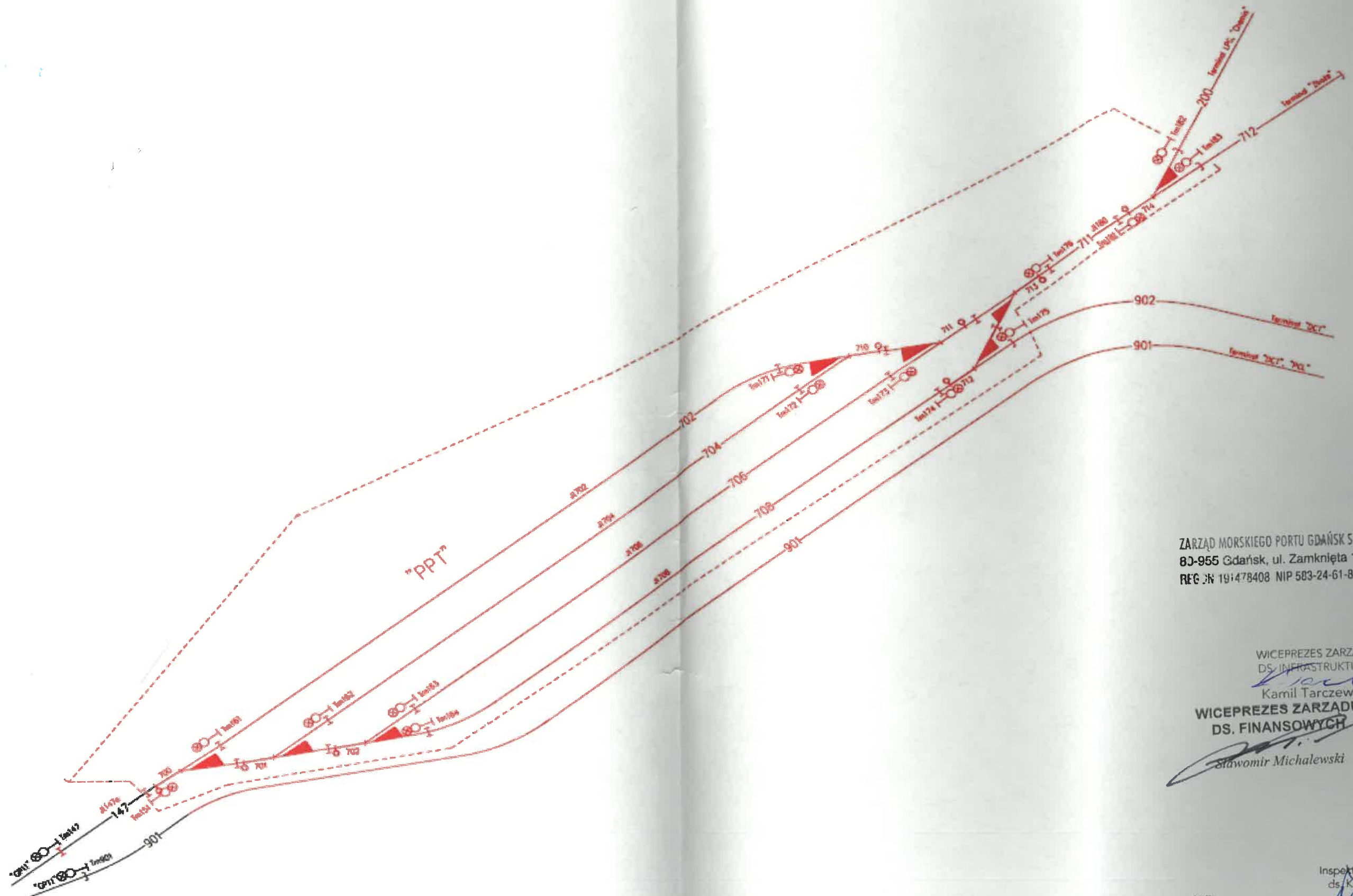
ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.
80-955 Gdańsk, ul. Zamknięta 18
NIP 525-200-0000, REGON 141133

WICEPREZES ZARZĄDU
DS. INFRASTRUKTURY
Kamil Tarczewski

WICEPREZES ZARZĄDU
DS. FINANSOWYCH
Sławomir Michalewski

PLAN SCHEMATYCZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A. REJON TORÓW DOJAZDOWYCH DO TERMINALI TOWAROWYCH W PORCIE PÓŁNOCNYM PRZY STACJI PKP PLK GDAŃSK PORT PÓŁNOCNY		Skala: 1:1000
Opracował: <i>Krzysztof Bylin'ska</i>	Data: 6.04.2022 r.	Podpis: <i>Bylin'ska</i>

PLAN SCHEMATYCZNY URZĄDZEŃ SRK NA BOCZNICY KOLEJOWEJ ZMPG S.A.
REJON „TORÓW DOJAZDOWYCH DO TERMINALI TOWAROWYCH W PORCIE PÓŁNOCNYM PRZY STACJI
PKP PLK GDAŃSK PORT PÓŁNOCNY”
OKRĘG NASTAWCZY „PPT”



ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.
80-955 Gdańsk, ul. Zamknięta 18
REGON 191478408 NIP 583-24-61-866

WICEPREZES ZARZĄDU
DS. INFRASTRUKTURY
Kamil Tarczewski
WICEPREZES ZARZĄDU
DS. FINANSOWYCH

Sławomir Michalewski

Uzgodnił:

Inspektor Nadzoru
ds. Kolejowych
mgr inż. Michał Zarychta
nr. kol. nr POM. 0372/WBK/16