



EKSPLOATACJA
PORT GDAŃSKI

REGULAMIN

PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

Portu Gdańskiego Eksploatacja S.A.
w rejonach Nabrzeży
Wiślanego i Szczecińskiego

Uzgodnił:

dnia 2021 r.

Zatwierdził:

dnia 2021 r.

Regulamin sporządzono w pięciu jednobrzmiących egzemplarzach.

Regulamin zawiera 66 stron

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego”**

SPIS TREŚCI

1.	POSTANOWIENIA OGÓLNE	4
1.1.	PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA REGULAMINU.....	4
1.2.	CEL OPRACOWANIA I ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU	5
1.3.	NAZWA I PODSTAWA EKSPLOATACJI BOCZNICY	6
1.4.	WSPÓŁUŻYTKOWNICY BOCZNICY	7
1.5.	PRZEZNACZENIE BOCZNICY	7
1.6.	ZAKRES STOSOWANIA WŁASNYCH PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH.....	7
2.	OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ	8
2.1.	POŁOŻENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ ZE WSKAZANIEM MIEJSCA ODGAŁĘZIENIA OD LINII KOLEJOWEJ, Z KTÓRĄ BOCZNICA JEST POŁĄCZONA.....	8
2.2.	OKRĘGII NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA.....	8
2.3.	LOKALIZACJA PUNKTU ZDAWCZO – ODBIORCZEGO	8
2.4.	TORY BOCZNIOWE, ICH UKŁAD, NUMERACJA, PRZEZNACZENIE, DŁUGOŚĆ OGÓLNA I UŻYTECZNA	8
2.5.	POCHYLENIE PODŁUŻNE TORU	11
2.6.	POJEMNOŚĆ BOCZNICY	12
2.7.	WYKAZ ZWROTNIC, WYKOLEJNIC I SKRZYŻOWAŃ TORÓW	13
2.8.	PRZYPORZĄDKOWANIE ZWROTNIC ROZJAZDÓW I WYKOLEJNIC DO OKRĘGÓW NASTAWCZYCH	15
2.9.	URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM	15
2.10.	KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE	15
2.11.	PRZEJAZDY KOLEJOWO- DROGOWE I PRZEJŚCIA W POZIOMIE SZYN	15
2.12.	OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ	15
2.13.	PUNKTY ŁADUNKOWE, URZĄDZENIA ŁADUNKOWE	17
2.14.	WAGI WAGONOWE	17
2.15.	BRAMY KOLEJOWE	18
2.16.	SKRAJNIE BUDOWLI I TABORU, SKRAJNIKI.....	18
2.17.	SYGNAŁY, WSKAŹNIKI I TABLICE	19
2.18.	URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE	19
2.19.	TABOR KOLEJOWY WŁASNY LUB DZIERŻAWIONY	20
2.20.	ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI	20
2.21.	INNE URZĄDZENIA NA BOCZNICY	20
3.	ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ, A ZARZĄDCĄ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ	22
3.1.	ZASADNICZY SPOSÓB OBSŁUGI BOCZNICY W SYTUACJACH NORMALNEJ PRACY EKSPLOATACYJNEJ.....	22
3.2.	ZASADNICZY SPOSÓB OBSŁUGI BOCZNICY W SYTUACJACH KONIECZNOŚCI URUCHOMIENIA POSTERUNKU P11.....	22
4.1.	PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ	23
4.2.	LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH WYKONYWANIA	23
4.3.	MASA HAMUJĄCA SKŁADÓW MANEWROWYCH	24
4.4.	DOPUSZCZALNY NACISK OSI NA SZYNĘ.....	24
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 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.	PRZETACZANIE TABORU KOLEJOWEGO SIŁĄ LUDZKĄ, PRZY UŻYCIU CIĄGNIKÓW DROGOWYCH LUB PODCIĄGAREK WAGONÓW	28
5.11.	UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA JAZD MANEWROWYCH ORAZ PRZEKŁADANIE ZWROTNIC ROZJAZDÓW	32

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego”**

5.12.	ZABEZPIECZENIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM ORAZ GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYWANIE.....	32
6.	ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	35
6.1.	PLANOWANIE I ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ.....	35
6.2.	ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ.....	36
6.3.	CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH BOCZNICY.....	36
6.4.	PRACA MANEWROWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH	37
6.5.	WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ I OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH	37
6.6.	WARUNKI PRZEJAZDU OBOK DŹWIGÓW, ORAZ OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH	38
7.	ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO	40
7.1.	PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO – ODBIORCZYM	40
7.2.	PRZEKAZYWANIE WAGONÓW Z BOCZNICY.....	40
7.3.	REKLAMACJE W STOSUNKU DO PRZEWOŹNIKA.....	41
8.	ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWÓZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH	42
8.1.	OGÓLNE WARUNKI PRZEWÓZU PRZESYŁEK NIEBEZPIECZNYCH.....	42
8.2.	WYPOSAŻENIE I OZNAKOWANIE TABORU KOLEJOWEGO	43
8.3.	PROWADZENIE MANEWRÓW Z POJAZDAMI KOLEJOWYMI, WAGONAMI ZAWIERAJĄCYMI TOWARY NIEBEZPIECZNE ...	49
8.4.	ZADANIA DORADCY DS. PRZEWÓZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH BOCZNICY.....	50
8.5.	WYMAGANIA ZWIĄZANE ZE SZKOLENIEM PRACOWNIKÓW Z ZAKRESU PRZEWÓZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.....	51
8.6.	CHARAKTERYSTYKA TOWARU NIEBEZPIECZNEGO PRZEWOŻONEGO NA BOCZNICY ORAZ SPOSÓB WYŁADUNKU TEGO TOWARU.....	51
10.	WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY.	54
10.1.	WARUNKI BHP	54
10.2.	OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA	55
10.3.	WYMOGI KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZATRUDNIONYCH W TRANSPORCIE KOLEJOWYM NA BOCZNICY.....	55
10.4.	SZKOLENIE PRACOWNIKÓW	56
10.5.	BADANIA OKRESOWE	56
11.	OBOWIAZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY	57
11.1.	WSPÓLNY ZAKRES KOMPETENCJI.....	57
11.2.	OBOWIAZKI PRACOWNIKA NADZORU SŁUŻB KOLEJOWYCH	58
11.3.	OBOWIAZKI EKSPEDYTORA SŁUŻB KOLEJOWYCH BOCZNICY	58
11.4.	OBOWIAZKI PROWADZĄCEGO POJAZD TRAKCYJNY	58
11.5.	OBOWIAZKI KIERUJĄCEGO MANEWRAMI	59
12.	POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM.....	60
12.1.	ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU;	61
12.2.	POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU ZDARZENIA	61
13.	WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ ORAZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ.....	63
14.	POSTANOWIENIA KOŃCOWE	64
14.1.	ROZDZIELNIK REGULAMINU.	64
14.2.	OBOWIAZEK WPROWADZENIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU.....	64
14.3.	OBOWIAZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA.....	64
15.	SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU.....	65
16.	POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI POSTANOWIEŃ REGULAMINU PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ.	66
17.	ZAŁĄCZNIK NR 1 – PLAN SCHEMATYCZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ	66

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. Podstawa prawna opracowania regulaminu

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

14. Regulamin dla Międzynarodowego Przewozu Kolejami Towarów Niebezpiecznych (RID), Dziennik Ustaw z dnia 9 sierpnia 1985 r. Nr 34, poz. 158 z późniejszymi zmianami);
15. Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych Załącznik Nr 2 do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS);
16. Instrukcje wewnętrzne:
 - Instrukcja o prowadzeniu ruchu kolejowego i sygnalizacji na bocznicach eksploatowanych przez Port Gdański Eksploatacja Sp. z o.o. - PGE-R,
 - Instrukcja utrzymania nawierzchni kolejowej użytkownika bocznicy Port Gdański Eksploatacja Sp. z o.o. - PGE-D,
 - Instrukcja zasad i utrzymania pojazdów trakcyjnych użytkownika bocznicy kolejowej Port Gdański Eksploatacja Sp. z o.o. - PGE-M
 - Instrukcja o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych obowiązująca na bocznicach eksploatowanych przez Port Gdański Eksploatacja Sp. z o.o. - PGE-N
 - Instrukcja wewnętrzna o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach w zarządzie spółki Port Gdański Eksploatacja S.A.

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

Postanowienia regulaminu po uzgodnieniu przez Zakład Linii Kolejowych w Gdyni oraz po zatwierdzeniu przez Zarząd Spółki Port Gdański Eksploatacja, będą miały moc obowiązującą dla pracowników bocznic kolejowej PGE „Rejon Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego” i podmiotów obsługujących bocznicę.

1.2. Cel opracowania i zakres obowiązywania regulaminu

Celem opracowania niniejszego regulaminu jest określenie podstawowych norm i zasad bezpieczeństwa przy czynnościach związanych z wykonywaniem manewrów, obsługą punktów za i wyładunku wagonów, organizacją pracy i nadzoru w transporcie kolejowym, utrzymaniem urządzeń stałych na bocznicach.

W regulaminie zamieszczono szczegółowe postanowienia dotyczące pracy na bocznicach w oparciu o warunki miejscowe oraz rozporządzenie ministra właściwego ds. transportu w sprawie określenia ogólnych zasad i warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz obowiązku opracowania przez zarządców, przewoźników kolejowych, innych podmiotów obsługujących bocznicę i użytkowników bocznic kolejowych szczegółowych przepisów wewnętrznych w tym zakresie

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,

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego”**

- 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 Portu Gdańskiego Eksploatacja S.A. dla wyjazdu na tory stacji Gdańsk Zaspas Towarowa 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:

Port Gdański Eksploatacja S.A.
Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego”.

Siedziba Spółki:

Port Gdański Eksploatacja S.A.
ul. Roberta de Plelo 6
80-548 Gdańsk

W dalszej części regulaminu nazywana bocznica Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego”.

Bocznica eksploatowana jest na podstawie:

- Umowy Dzierżawy Nr HU-233/DZ/2014 z dnia 29.09.2014r. zwarta z Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A. a Port Gdański Eksploatacja S.A. na dzierżawę gruntu oraz Infrastruktury Kolejowej,
- Umowy Nr 51/203/122/02/21003351/16 z dnia 09.12.2016 wraz z Aneksami od 1 do 6 - zawartej z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na świadczenie usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz usług dodatkowych: dostęp do terminali towarowych w zakresie dotyczącym przejazdu d/z punktu ładunkowego bocznic w Gdańsku, Porcie Północnym, Gdańsku Kanale Kaszubskim, Gdańsku Zaspie Towarowej i rejonie Gdańsk Wiślany, dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów, korzystanie z torów Zarządy dla postoju taboru kolejowego
- Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2020, poz. 1043 z dnia 15.06.2020r wraz z późniejszymi zmianami)
- Ustawy 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.);
- Świadectwa Bezpieczeństwa Bocznicy wydanego przez Prezesa UTK

niniejszego regulaminu oraz zawartych umów z licencjonowanymi przewoźnikami kolejowymi.

1.4. Współużytkownicy bocznic

Współużytkowników bocznic nie ma.

1.5. Przeznaczenie bocznic

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

- przyjmowanie składów całopociągowych i pojedynczych wagonów od przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę oraz oględziny wagonów pod względem technicznym i handlowym podczas przyjmowania,
- przestawianie wagonów (grup zdawczych) z torów zdawczo-odbiorczych na tory ładunkowe bocznic,
- podstawianie i zabieranie wagonów na i z punktów ładunkowych,
- dokonywanie czynności ładunkowych na wyznaczonych punktach,
- przygotowanie wagonów gotowych do zabrania po ukończeniu czynności ładunkowych,
- formowanie grup zdawczych i przestawianie ich na tory zdawczo-odbiorcze,
- wykonywanie innych prac manewrowych wynikających z konieczności przemieszczania pojazdów kolejowych w obrębie bocznic,
- przekazywanie wagonów przewoźnikowi kolejowemu.

Bocznica przystosowana jest do pracy przez całą dobę.

1.6. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych

Na bocznic kolejowej Spółki Port Gdański Eksploatacja, rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego” w zakresie utrzymania i eksploatacji infrastruktury kolejowej i prowadzenia ruchu kolejowego, obowiązują przepisy wewnętrzne wykazane punkcie 1.1 niniejszego regulaminu.

2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

2.1. Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznic jest połączona

Bocznic kolejowa Spółki Port Gdański Eksploatacja, rejon “Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego” jest bocznicą stacyjną, usytuowaną po północno-wschodniej stronie torów stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Zasp Towarowa, na końcu linii kolejowej nr 722 Gdańsk Zasp Towarowa- Gdańsk Wiślany.

Bocznic bierze swój początek na końcu toru dojazdowego nr 201 (łączącego stacje Gdańsk Zasp Towarowa- Gdańsk Wiślany) położonego na linii kolejowej nr 722 Gdańsk Zasp Towarowa- Gdańsk Wiślany (koniec linii kolejowej, początek toru bocznic) w km 1,841. Punkt styku zarządców PKP PLK oraz bocznic PGE usytuowany jest na wysokości końca przejazdu kolejowo- drogowego z ulicą Wielopole (brak rozjazdu odgałęziającego) stanowiącej jednocześnie początek toru komunikacyjnego nr 316 bocznic (koniec toru 201, początek toru 316).

Koniec bocznic (punkt styku zarządców PKP PLK stacji Gdańsk Wiślany oraz bocznic PGE) usytuowany jest na wysokości końca płyty żelbetowej w torach nr 613 i 614 w km 0,564 wg. kilometracji bocznic.

Dodatkowo od toru nr 610 stacji Gdańsk Wiślany w zarządzie PKP PLK S.A. odgałęzia się na rozjeździe nr 307 w km 0,927 tor nr 612 będący częścią składową bocznic Port Gdański Eksploatacja, rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego”.

2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada

Bocznic nie posiada stałych posterunków technicznych, w przypadku potrzeby zwiększenia możliwości obsługi torów bocznic doraźnie uruchamiany może być posterunek zwrotnicowski P11. Zasady otwarcia tego posterunku oraz sposób prowadzenia ruchu przy otwarciu tego posterunku wskazano w rozdziale 3. Układ torowy bocznic rejon “Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego” składa się czterech rejonów manewrowych i torów dojazdowych. Granice tych rejonów przedstawiono w dalszej części niniejszego regulaminu. Układ torowy bocznic przedstawiono na planach schematycznych stanowiących integralną część niniejszego regulaminu.

2.3. Lokalizacja punktu zdawczo – odbiorczego

Torami zdawczo-odbiorczymi na bocznic są:

- a) Nabrzeże Wiślane tory nr 614, 612, 302, 303, 304, 309, 311, 326, 327, 329 i 335,
- b) Nabrzeże Szczecińskie tory nr 318 i 319.

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego”**

Operacje zdawania i odbierania pojazdów kolejowych na i z Bocznicy odbywa się na powyższych torach (grupy pojazdów zdawane lub odbierane) w miejscu wcześniej uzgodnionym z podmiotem obsługującym bocznicę.

Zdawanie i przyjmowanie wagonów, może odbywać się również na torach stacji Gdańsk Wiślany nr 604 i 608 usytuowanych w rejonie tej stacji.

Każdorazowe podstawienie wagonów na tory zdawczo-odbiorczy tej stacji wymaga uzgodnienia wyznaczonego pracownika przewoźnika kolejowego z pracownikiem nadzoru służb kolejowych bocznicy oraz dyżurnym ruchu posterunku Zp stacji Gdańsk Zaspa Towarowa i odwrotnie.

Ze względu na obowiązującą organizację ruchu kolejowego, nie zastosowano tablic określających punkty zdawczo-odbiorcze czy zakazu wjazdu lokomotyw przewoźnika kolejowego

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

Nr toru	Przeznaczenie	Długość toru w metrach						Pojemność toru w wagonach o dł. 17m
		Całkowita			Użyteczna			
		od	do	m	od	do	m	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Tory dojazdowe do bocznicy								
613	Komunikacyjny (w zarządzie PGE)	PR 330	PR 301	303,67	Przejazd	P. B.	145,48	-
	Komunikacyjny (w zarządzie PKP PLK)				P. B.	PR 301	97,74	-
614	Ładunkowy Zdawczo-odbiorczy (w zarządzie PGE)	PR 330	PR 25	304,32	Przejazd	P. B.	327,49	19
	Komunikacyjny (w zarządzie PKP PLK)				P. B.	PR 300	41,22	-
316	Komunikacyjny	PR 330	P. B.	508,45	Przejazd	PR 340	149,3	-
W rejonie manewrowym I								
612	trakcyjny ładunkowy zdawczo-odbiorczy	PR 307	KO	977,36	Wk22	brama	814,89	47
W rejonie manewrowym II								
302	ładunkowo-wagowy zdawczo-odbiorczy	PR 328	PR 315	512,60	U 328	U 315	340,66	20
303	komunikacyjny zdawczo-odbiorczy	PR 326	PR 136	433,06	U 326	PR 316	327,39	-

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego”**

304	objazdowy, odstawczy, zdawczo- odbiorczy	PR 327	ŚR 321	365,85	U 327	U321	286,16	16
305	komunikacyjny	PR 329	PR 328	80,40	U 329	PR 328	40,40	-
306	żeberkowy	PR 333	KO	122,83	U 329	Z1	21,50	-
321	żeberkowy	ŚR 321	KO	123,1	U 321	Z1	89,22	-
323	łącznikowy	PR 321	PR 312	168,78	U 319	U 312	78,14	-
327	ładunkowy zdawczo- odbiorczy	PR 316	PR 313	281,02	U 316	U 313	190,94	11
328	komunikacyjny	PR 315	PR 313	221,26	U 314	U 313	99,36	-
329	ładunkowy zdawczo- odbiorczy	PR 314	KO	554,63	U 314	Z1	510,2	30
332	ładunkowy zdawczo- odbiorczy	PR 313	KO	54,23	U 313	Z1	17	-
W rejonie manewrowym III								
307	komunikacyjny	PR 333	PR 331	230,21	Przejazd	PR 332	82,24	-
309	ładunkowy zdawczo- odbiorczy	PR 332	PR 323	412,18	U 332	U 323	327,76	19
311	ładunkowo- objazdowy zdawczo- odbiorczy	PR 331	PR 324	253,45	PR 331	PR 324	253,45	14
311a	żeberkowy	PR 331	KO	102,83	U 331	Z1	57,5	-
312	ładunkowy	PR 324	KO	548,6	U 324	Z1	508,6	29
322	łącznikowy	PR 319	PR 312	125,85	U 319	U 312	40,52	-
325	komunikacyjny	PR 323	PR 310	357,87	U 319	U 310	225,24	-
326	ładunkowy zdawczo- odbiorczy	PR 312	PR 310	187,72	PR 312	U 310	145,94	8
335	żeberkowy ładunkowy zdawczo- odbiorczy	PR 310	KO	181,75	PR 310	Z 1	175	10
W rejonie manewrowym IV								
317	komunikacyjny	PR 333	PR 336	148,78	Wk 335	U 336	85,58	-
318	ładunkowy zdawczo- odbiorczy	PR 336	PR 338	282,93	U 336	U 338	191,69	11
318a	żeberkowy	PR 338	KO	29	PR 338	Z1	25	-
319	ładunkowy zdawczo- odbiorczy	PR 336	PR 337	220,81	U 336	PR 337	173,91	11
319a	żeberkowy	PR 337	KO	90,01	U 337	Z1	41,5	-
Razem w zarządzie PGE				8395,48			5682,21	244

Oznaczenie użytych skrótów:

U - ukres rozjazdu

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego”**

- PR - początek rozjazdu
KT - koniec toru
ŚR - środek rozjazdu Rkpd
KO - koziół oporowy
Z 1 - „Stój”
Wk - wykolejnica
P.B. - początek bocznicy

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

2.5. Pochylenie podłużne toru

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
W rejonie Nabrzeża Wiślanego		
316	od początku bocznicy w poziomie na długości 299,03metrów, dalej na długości 22,46m spadek 0,89‰, dalej wzniesienie 1,83‰ na długości 60m, dalej wzniesienie 1,00‰ na długości 21m następnie do końca toru wzniesienie 2,27‰	Rmin – 190m
612	od początku rozjazdu nr 307 spadek 0,47‰ na długości 79 metrów, dalej spadek 0,6‰ na dł. 35,18m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 290m
613	od początku rozjazdu nr 330 wzniesienie 0,2‰ na długości 41,35m, dalej spadek 0,99‰ na dł. 50,52m, następnie do końca toru tor w poziomie	Rmin – 190m
614	od początku rozjazdu nr 340 poziom następnie na długości 22,46m spadek 0,89‰, dalej wzniesienie 1,67‰ na długości 59,95m, dalej poziom na długości 31,97m następnie wzniesienie 0,11‰ na dł. 91,45m, dalej wzniesienie 0,29‰ na dł. 34,81m następnie wzniesienie 0,25‰ na dł. 78,65m dalej do końca toru tor w poziomie	Rmin – 190m
302	poziom na całej długości toru	Rmin – 220m
303	od początku rozjazdu nr 326, spadek 0,38‰ na długości 398m, dalej do końca toru, wzniesienie 1,4‰	Rmin – 400m
304	poziom na całej długości toru	Rmin – 370m
305	poziom na całej długości toru	Tor prosty
306	poziom na całej długości toru	Rmin – 292m
307	poziom na całej długości toru	Rmin – 190m
309	poziom na całej długości toru	Rmin – 280m
311	poziom na całej długości toru	Tor prosty
311a	poziom na całej długości toru	Rmin – 200m

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego”**

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
312	poziom na całej długości toru	Rmin – 400m
316	od początku boczniczy w poziomie na długości 261 metrów, dalej wzniesienie 1‰ na dł. 100m, następnie wzniesienie 2,27‰ na dł. 118m, dalej do końca toru, wzniesienie 3,82‰	Rmin – 250m
321	poziom na całej długości toru	Rmin – 220m
322	poziom na całej długości toru	Rmin – 220m
323	poziom na całej długości toru	Rmin – 220m
325	poziom na całej długości toru	Tor prosty
326	poziom na całej długości toru	Rmin – 230m
327	od początku rozjazdu nr 316, spadek 1,4‰ na długości 174m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 300m
328	od początku rozjazdu nr 315, spadek 1,4‰ na długości 94m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 200m
329	od początku rozjazdu nr 314, spadek 1,4‰ na długości 27m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 300m
332	poziom na całej długości toru	Rmin – 179m
335	poziom na całej długości toru	Tor prosty
W rejonie Nabrzeża Szczecińskiego		
317	poziom na całej długości toru	Rmin – 172m
318	poziom na całej długości toru	Rmin – 480m
318a	poziom na całej długości toru	Rmin – 180m
319	poziom na całej długości toru	Rmin – 500m
319a	poziom na całej długości toru	Tor prosty

Minimalne promienie łuków wynoszą:
na Nabrzeżu Wiślanym – 179 m w torze nr 332,
na Nabrzeżu Szczecińskim – 172 m w torze nr 317.

2.6. Pojemność boczniczy

Ogólna długość budowlana torów bocznicowych (bez rozjazdów) wynosi 8395,48 m w tym długość użyteczna torów bocznicowych wynosi 5682,21m.

Maksymalna pojemność boczniczy liczona w wagonach czteroosiowych przyjmując na jeden wagon długość 17m, jest sumą pojemności torów na które dozwolone jest odstawianie wagonów i wynosi 284 wagony. Do wyliczenia pojemności boczniczy nie uwzględniono torów dojazdowych, komunikacyjnych, żeberkowych oraz torów, na których nie przewidziano możliwości odstawiania wagonów.

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

$$P_n = 244 \text{ wagonów} * 0,6 = 146 \text{ wagonów}$$

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego”**

Obowiązującą pojemnością bocznicy jest pojemność normalna (eksploatacyjna) liczona w pojazdach kolejowych (wagonach) fizycznych, czyli wynosi ona 146 wagonów.

2.7. Wykaz zwrotnic, wykolejnic i skrzyżowań torów

Nr zwrotn.	Położenie zasadnicze	Rodzaj, promień, typ, skos	Sposób przekładania	Oświetlo na tak/nie	Uzależniona	Uwagi
Tory dojazdowe do bocznicy						
307 (PKP PLK)	na tor 610	Rz 49E1 300 1:9 lewy	ręcznie	nie	tak z Wk 22	na gruncie PKP S.A.
300 (PKP PLK)	na tor 614a	Rz 49E1 300 1:9 prawy	ręcznie	nie	tak z Rz 302 ^c /d (-)	na gruncie PKP S.A.
301 (PKP PLK)	na rozj. 302	Rz 49E1 300 1:9 prawy	ręcznie	nie	tak z Wk 330	na gruncie PKP S.A.
330	na tor 613	Rz 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	tak z Wk 330	
333	na tor 307	Rz 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	tak z Wk 333	-
335	na tor 316	Rz 190 1:9 prawy S49	ręcznie	nie	tak z Wk 335	-
Wk 22	nałożona	-	ręcznie	nie	Tak z Rz 307 klucz u dyż. ruchu. post. „Zp”	-
Wk 340	nałożona	-	ręcznie	nie	Tak z Rz 340 klucz u dyż. ruchu. post. „Zp”	
Wk 330	nałożona	-	ręcznie	nie	Tak z Rz 330 klucz u dyż. ruchu. post. „Zp”	Wk podwójna
Wk 333	nałożona	-	ręcznie	nie	Tak z Rz 333 klucz u dyż. ruchu. post. „Zp”	-
Wk 335	nałożona	-	ręcznie	nie	tak z Rz 335 klucz u dyż. ruchu. post. „Zp”	-
W rejonie manewrowym II						
313	na tor 328	Rz 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	nie	-

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego”**

Nr zwrotn.	Położenie zasadnicze	Rodzaj, promień, typ, skos	Sposób przekładania	Oświetlo na tak/nie	Uzależniona	Uwagi
314	na tor 328	Rz 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	nie	-
315	na tor 302	Rz 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	nie	-
316	na rozj. 315	Rz 190 1:9 prawy S49	ręcznie	nie	nie	-
318	na rozjazd 321 ^{a/b}	Rz 205 1:9 lewy S42II	ręcznie	nie	nie	zam. na zamek. trzp. w położeniu na roz, 321
321	z toru 321 na tor 305	Rkpd 190 1:9 S49	ręcznie	nie	nie	zam. na zamek. trzp. w położeniu na tor 304
326	na tor 302	Rz 190 1:9 prawy S49	ręcznie	nie	nie	-
327	na rozj. 326	Rz 190 1:9 prawy S49	ręcznie	nie	nie	-
328	na tor 305	Rz 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	nie	zam. na zamek. trzp. w położeniu na roz, 327
329	na tor 306	Rz 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	nie	zam. na zamek. trzp. w położeniu na tor 305
W rejonie manewrowym III						
310	na tor 325	Rz 190 1:7 prawy S42	ręcznie	nie	nie	typu portowego
312	na tor 322	Rz 190 1:7 prawy S42	ręcznie	nie	nie	typu portowego
319	na tor 326	Rz 205 1:9 lewy S42II	ręcznie	nie	nie	-
323	na tor 128	Rz 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	nie	typu portowego
324	na tor 312	Rz 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	nie	typu portowego
331	na tor 311a	Rz 190 1:9 prawy S49	ręcznie	nie	nie	-
332	na rozj. 331	Rz 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	nie	-
W rejonie manewrowym IV (rejon Nabrzeża Szczecińskiego)						
336	na tor 319	Rz 190 1:9 prawy S49	ręcznie	nie	nie	-

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego”**

Nr zwrotn.	Położenie zasadnicze	Rodzaj, promień, typ, skos	Sposób przekładania	Oświetlo na tak/nie	Uzależniona	Uwagi
337	na tor 319a	Rz 190 1:9 prawy S49	ręcznie	nie	nie	-
338	na tor 318	Rz 190 1:9 prawy S49	ręcznie	nie	nie	-

2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych

Bocznicą nie posiada stałych posterunków technicznych, w przypadku potrzeby zwiększenia możliwości obsługi torów bocznic doraźnie uruchamiany może być posterunek zwrotnicowski P11. Nie wydzielono na niej odrębnych okręgów nastawczych. Podział rozjazdów do poszczególnych rejonów manewrowych wskazano pkt. 2.7

2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

Rozjazdy znajdujące się na bocznicie obsługiwane są ręcznie. Wskaźniki zwrotnicowe, wykolejnicowe, tarcze zatrzymania D1 „Stój” oraz tarcze zaporowe Z1 „Stój”, ustawione przed kozłami oporowymi oraz pomostem wagi na terenie bocznic są nieoświetlone.

Tory i rozjazdy nie posiadają izolacji torowej i zwrotnicowej.

W torach nr 612, 614, 305, 306, 307 i 317 zabudowane zostały wykolejnice zabezpieczające tory komunikacyjne bocznic przed niekontrolowanym przemieszczaniem się pojazdów kolejowych. Wykolejnice te zamykane są na klucz. Po ich otwarciu uwalniane są klucze od zamków założonych w powiązanych rozjazdach, umożliwiając obsługę tych rozjazdów. Klucze od tych wykolejnic w zależności od potrzeb pracownik przewoźnika kolejowego pobiera za pokwitowaniem od dyżurnego ruchu „Zp” stacji Gdańsk Zaspą Towarową. Nie dotyczy to przypadku, gdy dla potrzeb związanych z zwiększoną pracą eksploatacyjną otwarty zostaje doraźnie posterunek P11.

2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne

Na terenie bocznic nie ma obiektów inżynieryjnych.

2.11. Przejazdy kolejowo- drogowe i przejścia w poziomie szyn

Na terenie bocznic, układ torowy znajduje się następujące przejazdy kolejowo- drogowe stanowiące jednopoziomowe skrzyżowanie drogi kołowej z następującymi torami:

- kat „A” w km 0,054 (wg. km toru 316) z torem 316,
- kat „A” w km 0,299 (wg. km toru 316) z torem 614 i 316,
- kat „D” w km 0,352 (wg. km toru 316) z torem 614, 316, 318 i 319
- kat „D” w km 0,018 (wg. kilometracji toru 613) z torem 613 i 307,

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego”**

- kat „D” w km 0,062.9 (wg. kilometracji toru 613) z torem 613, 305 i 306,
- kat „D” w km 0,147.5 (wg. kilometracji toru 613) z torem 613
- kat „D” w km 0,748 (wg. kilometracji toru 612) z torem 612,
- kat „D” w km 0,850 (wg. kilometracji toru 612) z torem 612,
- kat „D” w km 0,111.73 (wg. km toru 302) – z torem 302, 303 i 304,
- kat „D” w km 0,217 (wg. km toru 302) – z torem 302, 303 i 304,
- kat „D” w km 0,350,07 (wg. km toru 302) – z torem 302, 303
- kat „D” w km 0,085 (wg. km toru 327) – z torem 327, 328
- kat „D” w km 0,249 (wg. km toru 327) – z torem 327, 328 i 329,
- kat „D” w km 0,248 (wg. km toru 329) – z torem 329, 332,
- kat „D” w km 0,301 (wg. km toru 329) – z torem 329,
- kat „D” w km 0,449 (wg. km toru 329) – z torem 329,

Przejazdy kolejowo- drogowe kategorii „A” i „D” oraz dodatkowo niektóre drogi wewnątrzzakładowe, po których mogą się poruszać pojazdy drogowe użytkowników zewnętrznych (innych podmiotów) są osygnalizowane z obydwu stron, dla pojazdów drogowych, znakiem G3 i G4 - krzyżami "św. Andrzeja".

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

W części torów bocznicy, które wyłożone są płytami betonowymi oraz zaasfaltowanymi po których realizowany jest ruch kołowy, kierujący pojazdem kolejowym z napędem zobowiązany jest do zachowania szczególnej ostrożności i podawania sygnału baczność przy realizacji przejazdów. Dodatkowo przy pchaniu pojazdów kolejowych obowiązują zasada poprzedzania spychanego składu przez pracownika drużyny manewrowej w odległości 20-30 metrów, ostrzegającego pieszych i pojazdy drogowe o ruchu taboru. W przypadku zauważenia przeszkody należy bezwzględnie zatrzymać grupę manewrową. Dalsza jazda następuje po jej usunięciu.

Ustala się następujące zasady jazd manewrowych przez przejazdy kolejowo- drogowe kategorii „A”, które odbywają się pod osłoną drużyny manewrowej:

- 1) ruch kolejowy (manewry) przez przejazdy kolejowo- drogowe 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 kolejowo- drogowy lub przejście bez rogatek, gdy skład jest ciągniony przez lokomotywę, należy dawać sygnał

„BACZNOŚĆ”. Prędkość należy tak regulować 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 10m od skrajnych krawędzi przejazdu znajdującego się w danym torze.
- 5) niezwłocznie należy przerwać manewry celem przepuszczenia pogotowia ratunkowego, straży pożarnej, i innych pojazdów sygnalizujących, że są w akcji.
- 6) osłona przejazdu kolejowo- drogowego przy zamierzonej jeździe przez przejazd należy do obowiązków drużyny manewrowej - ustawiacza lub manewrowego na polecenie ustawiacza.

2.12. Oświetlenie boczniczy kolejowej

Oświetlanie torów bocznicowych odbywa się za pomocą lamp elektrycznych zapewniających dobrą widoczność. Czas oświetlenia torów zależy od pory roku i aktualnych warunków widoczności, załączanie oświetlenia następuje samoczynnie przy użyciu wyłącznika zmierzchowego lub załączane jest przez wyznaczonego pracownika. Istnieje możliwość zmiany natężenia oświetlenia, przy użyciu indywidualnych przycisków ręcznych w zależności od aktualnych potrzeb w czasie wykonywania pracy manewrowej.

2.13. Punkty ładunkowe, urządzenia ładunkowe

Przy torach za i wyładunkowych znajdują się utwardzone place składowe, których odbywa się załadunek i wyładunek wagonów o łącznej powierzchni 131 000m²

Na terenie boczniczy znajdują się rampy magazynowe (magazyny) nr 11, 12, 15, 17 i 18N oraz Elewator 2.

Rozładunek i załadunek wagonów odbywają się przy użyciu samojezdnych urządzeń ładunkowych będących na wyposażeniu boczniczy suwnic bramowych usytuowanych nad torami 311, 312, 318 i 319 oraz żurawi usytuowanych nad torami 311 i 312.

Wszystkie suwnice posiadają napęd elektryczny. Obsługa tych urządzeń odbywa się przez pracowników posiadających stosowne kwalifikacje.

W torach nr 305 i 306 zainstalowane są grawitacyjne urządzenia do rozładunku wagonów i pojazdów samochodowych z zboże.

Na Nabrzeżach stosowane są również urządzenia ładunkowe ruchome, które nie posiadają możliwości bezpośredniego przeładunku wagon – statek, stosowany jest przeładunek; wagon kolejowy – plac składowy, plac składowy – statek i odwrotnie.

Do urządzeń ruchomych znajdujących się na boczniczy, zalicza się również ciągniki drogowe oraz przyczepy niskopodwoziowe służące do przemieszczania ładunków po terenie portu.

Bocznica wyposażona jest dodatkowo w samojezdny sprzęt rozładunkowy.

Technologia rozładunku jak i załadunku przy wykorzystaniu urządzeń ładunkowych na bocznicę została ujęta w odrębnych opracowaniach.

2.14. Wagi wagonowe

Bocznica posiada jedną wagę wagonową usytuowaną w torze 302.

Parametr wagi	
Nośność	120 ton
Długość pomostu	20 m
Szerokość pomostu	3m
Czas ważenia	7 sek.
Zainstalowana na torze nr	302

Prędkość przejazdu taboru przez wagę 3km/h.

Przejazd obok sygnału Z1 „Stój, wjazd zabroniony” i wjazd na pomost wagi a także wszelkie ruchy manewrowe na wadze mogą być realizowane wyłącznie po otrzymaniu od kierownika manewrów zgody na taką jazdę oraz sygnału ręcznego Rm 1 „do mnie” lub Rm 2 „ode mnie”.

2.15. Bramy kolejowe

Na terenie bocznicę znajdują się następujące bramy kolejowe:

- brama nr 1 stanowiąca element ogrodzenia w torze nr 316 w km 0,436,
- brama nr 2 stanowiąca element ogrodzenia w torze nr 317 w km 0,087,

Bramy te są dwu skrzydłowe, otwierana ręcznie, skrzydła posiadają zabezpieczenie przed samo zamknięciem się w trakcie jazdy taboru. Na bramach (na skrzydłach) od strony zewnętrznej i wewnętrznej bocznicę znajdują się tarcze zatrzymania D1 “Stój”.

Każdorazowy przejazd przez powyższe bramy może odbyć się za zgodą pracownika ochrony. Otwieranie i zamykanie bram należy do obowiązków pracowników ochrony. Ustawiacz przewoźnika, bocznic lub innego podmiotu obsługującego bocznicę przed wjazdem przez bramę upewnia się czy brama jest otwarta i zabezpieczona przed przypadkowym zamknięciem. O planowanej obsłudze torów bocznicę oraz potrzebie otwarcia bramy pracownika ochrony powiadamia ekspedytor służb kolejowych bocznicę.

W końcowej części toru nr 612 znajduje się wyłączony z eksploatacji garaż lokomotyw. Garaż ten posiada bramę zamykającą wjazd. Brama ta otwierana jest ręcznie przez uprawnionego pracownika. Bramy ta, posiada zabezpieczenie przed samo zamknięciem w trakcie jazdy pojazdu kolejowego oraz urządzenia ryglujące uniemożliwiające ich samoczynne otwarcie na skutek ruchu taboru czy też wiatru. Na bramie znajduje się tarcza zatrzymania „D-1” wskazujące sygnał D1 „Stój”.

2.16. Skrajnie budowli i taboru, skrajniki

Istniejąca skrajnia budowli na obszarze całej boczniczy jest zgodna z normą PN-69/K-02057B. Wymiary skrajni budowli w kierunku pionowym liczy się w [mm] od powierzchni główki szyny, a w kierunku poziomym - od osi toru.

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

Po torze o prześwicie 1435 mm maksymalna skrajnia ładunkowa wynosi:

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

Dla zachowania bezpieczeństwa ruchu w obrębie boczniczy oraz na 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

W układzie torowym boczniczy nie ma semaforów i tarcz manewrowych.

Inne wskaźniki, tarcze i sygnały zamknięcia toru

Na terenie boczniczy zostały ustawione:

- wskaźniki określające położenie zwrotnic rozjazdów,
- wskaźniki W6b „Dać sygnał baczność” – przed przejazdami kolejowymi w poziomie szyn,
- wskaźniki ukresu W17 oznaczający miejsce, do którego wolno zająć tor taborem,
- sygnały zamknięcia toru Z1 zostały ustawione z prawej strony wszystkich torów zakończonych kozłami oporowym, w miejscu, gdzie rozpoczyna się odcinek zasypyany piaskiem (poduszka piaskowa) przed kozłami oporowymi lub bezpośrednio przed kozłem oporowym na torach bez poduszki piaskowej oraz przed pomostem wagi kolejowej,
- tarcze zatrzymania D1 „Stój” stosowane są doraźnie w przypadku zamknięcia toru, rozjazdu czy wykonywania robót torowych, które uniemożliwiają prowadzenie ruchu kolejowego po danym torze (rozjeździe) oraz na bramie ograniczającej wjazd na teren boczniczy.

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

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

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

Zwrotnice rozjazdów oraz wykolejnice na terenie boczniczy wyposażone są w atrapy wskazujące ich położenie.

Ponadto Zarządca bocznicy posiada na wyposażeniu cztery przenośne tarcze zatrzymania D 1 „STÓJ” (po dwie dla każdego nabrzeża), służące do osygnalizowania toru (w całości lub jego części) albo rozjazdów w przypadku wystąpienia usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego na obszarze bocznicy.

2.18. Urządzenia i środki trakcyjne

Do obsługi bocznicy zatrudniane są pojazdy trakcyjne przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę.

Na torach bocznicy, jak i również torach PKP PLK S.A. stacji Gdańsk Zaspas Towarowa nie ma wymogu stosowania wieloosobowej obsady pojazdu trakcyjnego. Obsadę pojazdu kolejowego z napędem stanowi maszynista.

2.19. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony

Bocznica nie posiada własnych wagonów. Środki trakcyjne zostały ujęte w pkt. 2.18

2.20. Środki łączności

Bocznica nie posiada osobnej łączności telefonicznej – wewnętrznej. Dla porozumiewania się pracowników bocznicy z pracownikami posterunku nastawczego stacji Gdańsk Zaspas Towarowa oraz z pracownikami przewoźnika kolejowego lub innych podmiotów obsługujących bocznicę służy łączność telefoniczna stacjonarna i komórkowa.

2.21. Inne urządzenia na bocznicy

W celu zapewnienia niezbędnych warunków do realizacji zadań w zakresie ochrony granicy państwowej w torze nr 316 zabudowana została bramka radiometryczna, mająca za zadanie wykrywanie materiałów emitujących promieniowanie gamma-neutronowe w kontenerach umieszczonych na pojazdach kolejowych jadących z nabrzeża Wiślanego oraz nabrzeża Szczecińskiego w kierunku stacji Gdańsk Zaspas Towarowa i dalej kierunek kraj. W przypadku wzbudzenia alarmu bramki radiometrycznej przez przejeżdżający skład pojazdów kolejowych informacja o konieczności jego zatrzymania i cofnięcia na teren Nabrzeża Szczecińskiego lub Wiślanego, przekazywana jest do dyżurnego ruchu stacji Gdańsk Zaspas Towarowa „Zp” oraz Ekspedytora służb kolejowych PGE S.A. przez Służbę Dyżurną Placówki Straży Granicznej w Gdańsku (Specjalistę Koordynatora Portu Morskiego). Po otrzymaniu ww. informacji, dyżurny ruchu posterunku „Zp” stacji PKP PLK Gdańsk Zaspas Towarowa nakazuje zatrzymanie pociągu (przy pomocy urządzeń łączności) oraz poleca ustawiaczowi jego cofnięcie na bocznicę, w rejon Nabrzeża Szczecińskiego lub nabrzeża Wiślanego w zależności od miejsca wyjazdu. Specjalista-Koordynator Portu Morskiego Placówki Straży Granicznej w

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego”**

Gdańsku dla potwierdzenia alarmu wysyła niezwłocznie funkcjonariusza- radiometrystę celem przeprowadzenia kontroli pojazdów kolejowych przy pomocy ręcznych przyrządów pomiarowych. W zależności od jej wyników podejmowane są dalsze decyzje dotyczące cofniętego składu. W przypadku niepotwierdzenia się sygnału wskazanego przez bramkę radiometryczną, informację o tym Specjalista-Koordynator Portu Morskiego Placówki Straży Granicznej w Gdańsku niezwłocznie przekazuje telefonicznie dyżurnemu ruchu posterunku „Zp” oraz Ekspedytorowi służb kolejowych PGE S.A. Na tej podstawie dyżurny ruchu posterunku „Zp” wydaje ustawiaczowi (przy pomocy urządzeń łączności) zezwolenie na powrót pociągu zdawczego do stacji Gdańsk Zaspą Towarową.

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

1. Prowadzenie ruchu kolejowego między bocznicą a stacją kolejową PKP PLK SA. Gdańsk Zaspas Towarowa następuje w sposób określony w Regulaminie Technicznym posterunku „Zp” stacji kolejowej PKP PLK S.A. Gdańsk Zaspas Towarowa.
2. Wagony przeznaczone na bocznicę oraz zdane z bocznic są pozostawiane lub zabierane przez licencjonowanych przewoźników kolejowych lub inne podmioty na torach wskazanych w pkt 2.3 niniejszego regulaminu.
3. Ruch lokomotywy i jazdy grup manewrowych (zdawczych) między bocznicą, a stacją PKP Gdańsk Zaspas Towarowa prowadzony jest na zasadach jazd manewrowych na podstawie opracowanego przez zarządcę infrastruktury (PKP PLK) rozkładu jazdy.

3.1. Zasadniczy sposób obsługi bocznic w sytuacjach normalnej pracy eksploatacyjnej

1. Obsługa bocznic następuje po wcześniejszym uzgodnieniu przez przedstawicieli przewoźników kolejowych oraz pozostałych operatorów bocznic korzystających z ciągu bocznic stacji Gdańsk Wiślany planu obsługi bocznic z Dysponentem kolejowym P.G. Eksploatacja S.A.. Dotyczy to wszystkich przewoźników uprawnionych do korzystania z bocznic.
2. Ustawiacz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę zobligowany jest uzgodnić wszelkie jazdy w obrębie stacji Gdańsk Wiślany z dyżurnym ruchu posterunku „Zp” stacji Gdańsk Zaspas Towarowa oraz z Dysponentem kolejowym P.G. Eksploatacja S.A. wskazując jakie grupy torów i w jakiej kolejności będzie obsługiwał. Następnie pobiera on od dyżurnego ruchu posterunku „Zp” stacji Gdańsk Zaspas Towarowa w zależności od potrzeb i za pokwitowaniem klucze od wykołajnic zamykających poszczególne grupy torów, tj. Wk 340/340(+) Zw (302^c/_d+) dla grupy torów dojazdowych w przypadku konieczności wjazdu na tor 614, Wk 22/307(+) dla pierwszego rejonu manewrowego, Wk 330/330(-) dla drugiego rejonu manewrowego, Wk333/333(-) dla trzeciego rejonu manewrowego i Wk335/335(-) dla czwartego rejonu manewrowego.
3. Kierownik manewrów po otrzymaniu sygnału zezwalającego na jazdę manewrową zezwala na uruchomienie grupy manewrowej i realizuje jazdę torem nr 201/316 do przejazdów kolejowo- drogowych kat „A” gdzie następuje zatrzymanie składu i dokonuje na miejscu strzeżenia tych przejazdów. Po zjeździe z przejazdu kolejowo- drogowego pociągu kontynuuje jazdę do stacji Gdańsk Wiślany, gdzie następuje zatrzymanie składu. Po zatrzymaniu grupy manewrowej dokonuje on obsługi wykołajnic oraz zwrotnic dla rejonów manewrowych które będzie obsługiwał a następnie wjeżdża na wyznaczony tor bocznic.
4. Po zakończeniu pracy manewrowej kierownik manewrów uzgadnia przy użyciu środków łączności z dyżurnym ruchu posterunku „Zp” stacji Gdańsk Zaspas Towarowa jazdę do tej stacji. Po uzyskaniu takiej zgody przywraca rozjazdy zamykane na klucz do

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego”**

właściwego położenia, nakłada na tor wykolejnice i zamyka je, a klucze po zjeździe na stację Gdańsk Zaspas Towarowa zdaje dyżurnemu ruchu posterunku „Zp”.

5. Pozostałe rozjazdy na bocznicy należy przywrócić do położenia zasadniczego, tzn. przeciwwaga częścią koloru czarnego powinna być przełożona w kierunku do gruntu,”
6. Dla przejazdu powrotnego do stacji Gdańsk Wiślany w sposób analogiczny jak w punkcie 6 dokonuje się strzeżenia przejazdów kategorii „A”.
7. Organizacja pracy manewrowej na terenie bocznicy należy do Dysponenta kolejowego PGE S.A., natomiast wykonywanie pracy manewrowej odbywa się pod kierunkiem ustawiacza.
8. Wagony przeznaczone na bocznice mogą być zarówno ciągnięte jak i pchane z torów stacji PKP PLK Gdańsk Zaspas Towarowa. Zasada ta dotyczy również wagonów zabieranych z bocznicy.
9. Jeżeli pojazd kolejowy z napędem ma pozostać na bocznicy, to kierownik manewrów pobierający klucze zobowiązany jest po wjeździe tego pojazdu na tory jednego z rejonów manewrowych bocznicy przywrócić rozjazdy i wykolejnice do położenia zasadniczego, a klucz od wykolejnic zdać dyżurnemu ruchu posterunku „Zp” stacji Gdańsk Zaspas Towarowa za pokwitowaniem w dzienniku telefonicznym (klucze może zdać także uprawniony pracownik PGE S.A.). Jednocześnie kierownik manewrów lub uprawniony pracownik PGE S.A. poświadcza, iż tory dojazdowe do bocznicy Rejon Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego są wolne od taboru. Fakt ten dyżurny ruchu odnotowuje w R-146 wpisując przybycie do tej stacji wraz z informacją w rubryce uwagi, iż pojazd kolejowy z napędem od grupy pojazdów kolejowych pozostaje na bocznicy w rejonie manewrowym nr
10. Powyższa informacja, pozwala na wyprawienie do stacji Gdańsk Wiślany kolejnej grupy pojazdów kolejowych.
11. Dla umożliwienia prowadzenia prac manewrowych w rejonie stacji Gdańsk Wiślany przy zajęciu pojazdami kolejowymi z napędem poszczególnych rejonów manewrowych zezwala się na pobieranie przez kierownika manewrów grupy pojazdów kolejowych jadących do stacji Gdańsk Wiślany lub uprawnionego pracownika PG Eksploatacja S.A. kluczy od wykolejnic zabezpieczających wjazd z poszczególnych torów grupy bocznicy PGE „Rejon Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego”, od dyżurnego ruchu posterunku „Zp” stacji Gdańsk Zaspas Towarowa za pokwitowaniem w dzienniku telefonicznym. Dyżurny ruchu przy przekazaniu kluczy od poszczególnych rejonów manewrowych informuje ich o fakcie pozostawiania pojazdów kolejowych z napędem w danym rejonie manewrowym za podpisem w dzienniku telefonicznym. Kierownik manewrów zobligowany jest do uzgodnienia otwarcia wykolejnic oraz realizacji pracy manewrowej w rejonie manewrowym zajętych z kierownikiem manewrów grupy pozostającej w danym rejonie manewrowym.
12. Jeżeli zaistnieje konieczność wyjazdu pozostawionego pojazdu kolejowego z napędem z bocznicy na tory stacji PKP PLK Gdańsk Zaspas Towarowa, to fakt ten kierownik manewrów zgłasza do dyżurnego ruchu posterunku „Zp” stacji Gdańsk Zaspas

Towarowa. Dyżurny ruchu uzgadnia taką jazdę z wyznaczonym pracownikiem bocznicy. Fakt ten zobowiązani są oni odnotować w prowadzonej dokumentacji. Kierownik manewrów lub uprawniony pracownik PGE S.A. po takim uzgodnieniu za pokwitowaniem pobiera klucze od stosownej wykolejnicy lub zwrotnic zabezpieczającej wjazd na dany rejon manewrowy. Następnie udaje się na bocznicę gdzie obsługuje wykolejnice i rozjazdy. Dalsze postępowanie odbywa się analogicznie do przedstawionego w ppkt.3

3.2. Zasadniczy sposób obsługi bocznicy w sytuacjach konieczności uruchomienia posterunku P11

1. Tymczasowy posterunek bocznicowy „P11”, uruchomiony zostaje ze względu na konieczność przeprowadzenia zwiększonej ilości grup pojazdów kolejowych jadących ze stacji PKP PLK Gdańsk Zaspas Towarowa torem 201 i dalej torem 316 w zarządzie PGE S.A. Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego” na tory tej bocznicy jak i bocznic „SPEED” i „ORLEN” odgałęziających się od torów stacji Gdańsk Wiślany.
2. Obsadę posterunku „P11” przez pracowników posiadających stosowne kwalifikację zapewnia zarządca bocznicy PGE S.A. Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego”.
3. Uruchomienie posterunku bocznicowego „P11” odbywa się po uzgodnieniu przez PGE takiej potrzeby z PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni.
4. Ruch pojazdów kolejowych pomiędzy stacją Gdańsk Zaspas Towarowa a posterunkiem bocznicowym „P-11” odbywa się zgodnie z rozkładem jazdy na zasadziejazd manewrowych.
5. Posterunek „Zp” jak i „P11” wyposażone muszą być w dzienniki jazd manewrowych oparte o dziennik ruchu R-146.
6. Otwarcie i zamknięcie wskazanego posterunku dyżurny ruchu posterunku „Zp” oraz pracownik posterunku „P11” odpisują przez całą szerokość wskazanego dziennika.
7. Pracownik posterunku „P11” (posiadający stosowne kwalifikację) jest koordynatorem pracy manewrowej dla bocznicy PGE S.A. Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego” jak i dla bocznic odgałęziających się od stacji Gdańsk Wiślany i tej stacji.
8. Przed otwarciem posterunku „P11” pracownik obsługi tego posterunku pobiera od dyżurnego ruchu posterunku „Zp” stacji Gdańsk Zaspas Towarowa za pokwitowaniem w dzienniku jazd manewrowych klucze od wykolejnic i zwrotnic zamykających poszczególne grupy torów, tj. Wk 340/340(+) Zw (302^c/d+) dla grupy torów dojazdowych, Wk 22/22(+) dla pierwszego rejonu manewrowego, Wk 330/330(-) dla drugiego rejonu manewrowego, Wk333/333(-) dla trzeciego rejonu manewrowego i Wk335/335(-) dla czwartego rejonu manewrowego. Po zamknięciu tego posterunku pracownik obsługi zdaje wskazane klucze za odpisem w dzienniku jazd manewrowych dyżurnemu ruchowi posterunku „Zp” stacji Gdańsk Zaspas Towarowa.
9. Zamknięcie posterunku „P11”, jest możliwe po zjeździe ze stacji Gdańsk Wiślany wszystkich pojazdów kolejowych z napędem do stacji Gdańsk Zaspas Towarowa (z torów

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego”**

stacji Gdańsk Wiślany oraz torów 316 i 201). Istnieje możliwość pozostawienia pojazdów kolejowych z napędem na torach poszczególnych rejonów manewrowych bocznicy PGE S.A. Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego” pod warunkiem, iż znajdują się one za zamkniętymi wykolejnicami tych rejonów a przy zdaniu kluczy dyżurnemu ruchu posterunku „Zp” stacji Gdańsk Zaspas Towarowa pracownik obsługi posterunku „P11”, potwierdzi ten fakt odpisem w dzienniku jazd manewrowych. Wyjazd wskazanych pojazdów z poszczególnych rejonów manewrowych do stacji Gdańsk Zaspas Towarowa w czasie zamknięcia posterunku „P11” odbywa się na zasadach wskazanych w punkcie 3.1 Regulaminu Pracy Bocznicy PGE S.A. Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego” oraz RT posterunku „Zp”, stacji Gdańsk Zaspas Towarowa.

10. Realizacja przejazdu grupy manewrowej lub pojazdu trakcyjnego luzem z torów stacji Gdańsk Zaspas Towarowa następuje po uzgodnieniu przez dyżurnego ruchu posterunku „Zp” takiej jazdy z pracownikiem posterunku „P11”, za odpisem takich przejazdów w dzienniku jazd manewrowych. Grupa pojazdów kolejowych lub lokomotywa luzem jadącą do stacji Gdańsk Wiślany posiada nr nieparzysty (zgodny z rozkładem jazdy) natomiast jadących w przeciwnym kierunku otrzymuje nr parzysty (zgodny z rozkładem jazdy). Obowiązuje wpisywanie w prowadzonym dzienniku jazd manewrowych „drogi wolnej”, czasu odjazdu oraz godziny przyjazdu (z sygnałami końcowymi). Powyższa informacja, pozwala na wyprawienie do stacji Gdańsk Wiślany lub odwrotnie kolejnej grupy pojazdów kolejowych lub samego pojazdu kolejowego z napędem.
11. Obsługa rozjazdów ręcznych oraz wykolejnic w rejonie głowicy rozjazdowej usytuowanej przy odgałęzieniu od torów PKP PLK bocznicy PGE S.A. Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego” oraz głowicy rozjazdowej stacji Gdańsk Wiślany od strony stacji Gdańsk Zaspas Towarowa należy do obowiązków pracownika posterunku „P11”.
12. Grupa manewrowa lub pojazd trakcyjny luzem realizujący jazdę ze stacji Gdańsk Zaspas Towarowa do ciągu bocznic położonych przy stacji Gdańsk Wiślany po wyjeździe ze stacji Gdańsk Zaspas Towarowa realizuje jazdę torem nr 201/316 do styku przedglicowego rozjazdu nr 340 gdzie następuje jej zatrzymanie. Dalsza jazda na bocznicę lub w rejon stacji Gdańsk Wiślany może nastąpić dopiero po otrzymaniu sygnału manewrowego „Rm-1 do mnie” podanego przez pracownika posterunku „P11”.
13. Grupa manewrowa lub pojazd trakcyjny luzem mające jechać ze stacji Gdańsk Wiślany lub z bocznicy Nabrzeże Wiślane do stacji Gdańsk Zaspas Towarowa, mogą zostać uruchomione dopiero po otrzymaniu sygnału manewrowego „Rm-1 do mnie” podanego przez pracownika posterunku „P11”.
14. Dyżurny ruchu posterunku „Zp” stacji Gdańsk Zaspas Towarowa zobligowany jest do informowania drużyny pociągowej jadącej do ciągu bocznic położonych przy stacji Gdańsk Wiślany rozkazem pisemnym „S” o:
 - fakcie uruchomienia tymczasowego posterunku bocznicowego „P11”,
 - możliwości jazdy do styku przedglicowego rozjazdu nr 340 gdzie następuje zatrzymanie składu i jej dalszego kontynuowania w kierunku stacji Gdańsk Wiślany dopiero po otrzymaniu sygnału „Rm-1 do mnie” podanego przez pracownika tego

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego”**

posterunku,

- obowiązku przestrzegania poleceń związanych z prowadzoną pracą manewrową w obrębie stacji Gdańsk Wiślany oraz ciągu bocznic wydawanych przez pracownika posterunku „P11”, będącego koordynatorem pracy manewrowej,
 - zjeździe do stacji Gdańsk Zaspas Towarowa po otrzymaniu zgody na realizację takiej jazdy wydanej przez pracownika posterunku „P11” oraz sygnału „Rm-1 do mnie” podanego przez tego pracownika.
15. Koordynacja pracy manewrowej na terenie bocznic należy do obowiązków pracownika posterunku bocznicowego „P -11”, natomiast wykonywanie pracy manewrowej odbywa się pod kierunkiem ustawiacza.
16. Wagony przeznaczone na bocznicę mogą być zarówno ciągnięte jak i pchane z torów stacji PKP PLK Gdańsk Zaspas Towarowa. Zasada ta dotyczy również wagonów zabieranych z bocznic.

4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY

4.1. Podstawianie wagonów na bocznice

1. Organizacja pracy manewrowej podczas obsługi torów zdawczo-odbiorczych bocznic, należy do obowiązków kierownika manewrów przewoźnika kolejowego lub podmiotu zewnętrznego obsługującego bocznice.
2. Pracą manewrową wykonywaną przy pomocy lokomotywy manewrowej kieruje ustawiacz lub inny uprawniony pracownik.
3. Pracę manewrową należy wykonywać zgodnie z postanowieniami Instrukcji o prowadzeniu ruchu kolejowego i sygnalizacji na bocznicach eksploatowanych przez Port Gdański Eksploatacja Sp. z o.o. - PGE-R
4. Obsługa bocznic odbywa się lokomotywą i drużyną manewrową zgodnie z Regulaminem technicznym posterunku ruchu PKP PLK S.A. stacji Gdańsk Zaspas Towarowa.
5. W sprawach ruchu kolejowego między stacjami Gdańsk Zaspas Towarowa i a bocznicą PGE S.A. Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego” obowiązują zasady przyjęte jak dla jazdy manewrowych.
6. Dojazd do torów bocznic następuje na zasadach ujętych w pkt. 3 niniejszego regulaminu.
7. Przy prowadzeniu manewrów kierujący manewrami stale winien zwracać szczególną uwagę na:
 - czy na torze nie ma pojazdów, postronnych osób lub innych przeszkód;
 - czy w bezpośrednim sąsiedztwie torów nie są ułożone materiały mogące spowodować uszkodzenie lub wykołowanie taboru lub też mogły być powodem wypadku;
 - czy z pod kół pojazdów kolejowych usunięto płozy lub inne przeszkody;
 - aby pojazdy kolejowe nie były przetaczane w stanie zahamowanym.
8. Przy dojeżdżaniu do stojących pojazdów kolejowych należy zmniejszyć prędkość do takiej, aby nie spowodować uruchomienia stojących pojazdów kolejowych.
9. Wszelkie ruchy manewrowe na terenie bocznic mogą być wykonywane tylko sposobem odstawczym. Wykonywanie pracy manewrowej odrzutem jest zabronione.
10. Zdawanie i odbieranie pojazdów kolejowych przez przewoźnika kolejowego lub inny podmiot obsługujący bocznicę odbywa się na torach zdawczo-odbiorczych. Pojazdy Kolejowe podstawione na tory zdawczo – odbiorcze muszą być ze sobą sprzęgnięte i zabezpieczone przed zbiegnięciem zgodnie z pkt.5.12 niniejszego regulaminu.
11. W czasie obsługi torów bocznic przez lokomotywę i drużyną manewrową przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznicę, należy bezwzględnie:
 - ostrzec pracowników bocznic o mającej nastąpić obsłudze;
 - przerwać wszelkie prace ładunkowe;
 - odsunąć sprzęt i urządzenia ładunkowe i naprawcze poza skrajnię toru.

4.2. Liczba obsługa i czas ich wykonywania

1. Poszczególne rejony manewrowe boczniczy zasadniczo mogą być obsługiwane tylko jedną lokomotywą przez jeden podmiot. Podczas obsługi boczniczy zabronione jest wykonywanie jakichkolwiek czynności manewrowych i innych przy taborze kolejowym. Obowiązują postanowienia ujęte w rozdziale 3.
2. Ilość i czas obsługa boczniczy lokomotywą przewoźników kolejowych uzależniona jest od rzeczywistych potrzeb.

4.3. Masa hamująca składów manewrowych

1. Przy nieobsadzonych hamulcach dozwolone jest przetaczanie 12 wagonów. Jeżeli liczba wagonów przekracza podaną wielkość to powinien być obsługiwany jeden hamulec ręczny lub dwa wagony z czynnym hamulcem zespolonym na każdą rozpoczętą dziesiątkę wagonów.
2. Pojazdem trakcyjnym można przetaczać tabor w granicach siły pociągowej tego pojazdu.
3. Na bocznicę podstawia się pojazdy kolejowe zgrupowane w pojedyncze grupy wagonów, a każde podstawianie lub zabieranie wagonów odbywa się na załączonym hamulcu zespolonym.
4. Dla każdej grupy manewrowej należy obliczyć wymaganą masę hamującą w celu upewnienia się, że rzeczywista masa hamująca nie jest mniejsza od wymaganej.
5. 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.

6. Jeżeli rzeczywista masa hamująca jest mniejsza od wymaganej masy hamującej i nie można włączyć odpowiedniej liczby czynnych hamulców, należy zmniejszyć ogólną masę grupy manewrowej odpowiednio do posiadanej rzeczywistej masy hamującej. Masę ogólną (M_o), jaką może zabrać przy posiadanej rzeczywistej masie hamującej (M_{hr}) i wymaganym procencie masy hamującej (P_w), oblicza się według wzoru:

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

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

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

8. Jeżeli części 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 na hamulcach zespolonych jest nadmiar masy hamującej, pochylenia na szlakach nie przekraczają 10 % i część składu pociągu na hamulcach ręcznych ma co najmniej 3/4 masy hamującej, wymaganej dla tej części składu- rzeczywista masa hamująca części składu na hamulcach ręcznych może być zwiększona najwyżej o tyle ton, ile wynosi nadmiar masy hamującej w części składu pociągu na hamulcach zespolonych.

4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę

Największy dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 196KN/20.0 t/oś.

4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

Biorąc pod uwagę pochylenia podłużne i minimalne promienie łuków na torach bocznic PGE S.A. Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego” 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, dla których minimalny dopuszczalny promień łuku toru wynosi $R_{min}=200m$;

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

4.6. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznic

W przypadku obsługi bocznic przez lokomotywę przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu należy przestrzegać następujących zasad:

1. o wjeździe i pracy na torach bocznic lokomotywy przewoźnika kolejowego lub innych podmiotów decyduje pracownik nadzoru służb kolejowych bocznic,
2. wjazd lokomotywy manewrowej podmiotu zewnętrznego luzem lub z wagonami z torów stacji Gdańsk Zaspas Towarowa na tory bocznic i jazda powrotna oraz jazdy po torach bocznic, do czasu złożenia egzaminów autoryzacyjnych przez maszynistę i ustawiacza przewoźnika, mogą się odbywać tylko z pilotem,
3. pilotem może być ustawiacz, manewrowy, maszynista lub toromistrz P.G. Eksploatacja. posiadający znajomość warunków lokalnych bocznic. Przed wykonaniem zamierzonej jazdy, pilot omawia z maszynistą i kierownikiem manewrów przewoźnika lub innych podmiotów plan pracy manewrowej, informując o warunkach lokalnych, układzie torów bocznic, rozmieszczeniu sygnalizatorów oraz miejscach wymagających zachowania szczególnej ostrożności.

5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY

5.1. Podział boczniczy na rejony manewrowe

Tory boczniczy składają się z czterech rejonów manewrowych oraz torów dojazdowych. W każdym rejonie manewrowym może zasadniczo pracować tylko jedna lokomotywa manewrowa.

I - rejon manewrowy obejmuje tor nr 612

II- rejon manewrowy obejmuje tory nr 302,303,304,305,306,321,323,327,328,329, 332,

III-rejon manewrowy obejmuje tory nr 307,309,311,311a,312,322,325,326, 335,

IV-rejon manewrowy obejmuje tory nr 317,318,318a,319,319a,

Grupa torów dojazdowych obejmuje tor nr 316, 613 i 614.

Dla umożliwienia prowadzenia prac manewrowych dla pojazdu kolejowego z napędem znajdującego się za zamkniętymi wykolejnicami w rejonie manewrowym II lub III istnieje możliwość przejazdów pomiędzy tymi rejonami przez rozjazdy nr 312 i 321. Dla ich realizacji wymagane jest uzgodnienie takich jazd z ekspedytorem służb kolejowych P.G. Eksploatacja (który informuje o tym fakcie w przypadku planowanych jazd na te rejony grup manewrowych ze stacji Gdańsk Wiślany dyżurnego ruchu stacji Gdańsk Zaspą Towarową).

W przypadku gdy w rejonie II lub III znajduje się już grupa manewrowa kierownik manewrów mający potrzebę przejazdu z jednej grupy manewrowej na drugą zobligowany jest do uzgodnienia z kierującym tymi manewrami zasad przejazdu pomiędzy rejonami manewrowymi.

5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach boczniczy

Maksymalna prędkość kursowania pojazdów kolejowych(taboru) po torze nr 316 (komunikacyjnym) boczniczy wynosi **15 km**

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

Prędkość jazd manewrowych ogranicza się 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 do **3 km/h** podczas dojazdu lokomotywy lub grupy manewrowej do stojących wagonów, w czasie wystąpienia niekorzystnych warunków atmosferycznych a także przy jeździe przez wagę na torze 302.

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 bocznicy zasadniczo powinna być usytuowana z czoła lub z końca składu manewrowego w zależności od potrzeb związanych z obsługą bocznicy. W uzasadnionych eksploatacyjnie przypadkach w czasie wykonywania pracy manewrowej lokomotywa manewrowa bocznicy może znajdować się pomiędzy pojazdami kolejowymi pod warunkiem, że przed lokomotywą znajdować się będzie nie więcej niż dwa pojazdy kolejowe, a za lokomotywą jeden, lub odwrotnie.

5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów, lokomotyw

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

5.6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie

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

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

5.7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie

Drużyna manewrowa prowadząca obsługę bocznicy jest jednoosobowa, którą stanowi kierownik manewrów (ustawiacz).

Kierownik manewrów powinien posiadać:

- upoważnienie do wykonywania czynności,
- zezwolenie na przebywanie na obszarze kolejowym zarządcy infrastruktury,
- dokumentację zdania-przyjęcia wagonów,
- 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 i przejścia dla pieszych w poziomie szyn

Manewry przez przejazdy kolejowo- drogowe należy wykonywać ze szczególną ostrożnością. Przed przejazdem przez przejazdy wewnętrzne- technologiczne, gdy skład jest ciągniony przez lokomotywę, należy dawać sygnał „BACZNOŚĆ” i bacznie obserwować przejazd, tak, aby w razie zauważenia przeszkody do jazdy, natychmiast zatrzymać tabor.

W razie pchania taboru przez przejazd wewnętrzny- technologiczny 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.

W porze zimowej należy zwrócić uwagę na stan żłobków, czy swoim zanieczyszczeniem nie zagrażają ruchowi taboru.

Wagony należy ustawiać w odległości nie mniejszej niż 10m od skrajnych krawędzi przejazdu znajdującego się w danym torze.

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

Ośłona przejazdu kolejowego przy zamierzonej jeździe przez przejazd należy do obowiązków drużyny manewrowej - ustawiacza lub manewrowego na polecenie ustawiacza.

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

Bez obsadzenia hamulców ręcznych w jednej grupie można przetaczać najwyżej 2 wagony.

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

W wyjątkowych przypadkach, gdy natychmiastowe użycie pojazdu kolejowego z napędem nie jest możliwe, pracę manewrową w ograniczonym /do najbardziej niezbędnych potrzeb/ zakresie, można wykonać siłą ludzką. Nadzór nad tymi manewrami i kierowanie nimi należy do ustawiacza lub manewrowego, wyznaczonego przez ustawiacza, przy zachowaniu następujących zasad:

- przetaczać można tylko pojedyncze wagony i tylko na torach o pochyleniu do 2,5%,
- szybkość przetaczanych wagonów powinna być tak regulowana, aby w razie potrzeby wagon mógł być natychmiast zatrzymany,
- pracowników zatrudnionych doraźnie przy przetaczaniu wagonów należy uprzednio pouczyć o sposobie przetaczania i zachowania niezbędnych warunków ostrożności,
- przy wykonywaniu manewrów siłą ludzką, pracownicy nie powinni znajdować się ani przed, ani za wagonami; nie wolno pchać wagonu za zderzaki idąc środkiem toru, ani ciągnąć przetaczanego wagonu; wagon należy popychać przy narożnikach idąc obok niego, przy czym należy uważać, aby przy podstawieniu wagonu pod dźwigi, zasobniki,

pracownicy zajęci dosuwaniem wagonu nie znajdowali się między wagonem a stopą dźwigu, zasobnikiem lub inną budowlą,

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

Przetaczanie wagonów pojazdem drogowym realizowane jest wyłącznie w przypadku braku innych środków trakcyjnych pozwalających na przestawianie pojazdów kolejowych. Prace te prowadzone są pod kierownictwem kierującego manewrami (kierowca drogowego pojazdu silnikowego nie może wykonywać czynności kierownika manewrów lub manewrowego) z przestrzeganiem poniższych przedstawionych zasad:

1. Pojazd drogowy używany do wykonywania manewrów musi być w nienagannym stanie technicznym. Podczas ciągnięcia pojazd ten musi znajdować na poboczu toru, w odległości nie mniejszej niż 1,5m od zewnętrznej strony główki szyny.
2. Droga, po której porusza się pojazd kołowy winna być utwardzona.
3. Pracowników biorących udział w manewrach, kierujący manewrami winien zapoznać z planem manewrów oraz zasadami bezpieczeństwa. Zasadniczo do manewrów należy użyć drużynę manewrową zatrudnianą przy pojeździe szynowo-drogowym, natomiast pracowników zatrudnionych doraźnie należy uprzednio pouczyć o sposobie przetaczania i zachowaniu niezbędnych warunków ostrożności.
4. W przypadku przetaczania wagonów na torze o spadku większym niż 2,5 ‰ należy w odpowiedniej odległości (miejscu zatrzymania) od strony spadku założyć na szynę dodatkowy płóz hamulcowy.
5. Pracownik rozciągający linę zahacza jej jeden koniec o hak pojazdu drogowego a drugi o hak znajdujący się z boku wagonu. Po wykonaniu tej czynności pracownik usuwa się poza obręb toru na bezpieczną odległość od liny. Po sprawdzeniu, że nic nie stoi na przeszkodzie kierujący manewrami daje znak kierowcy pojazdu, że może rozpocząć ciągnięcie wagonu.
6. Kierujący manewrami przed zbliżeniem się do miejsca postoju wagonu zatrzymuje pojazd drogowy a wagon hamuje hamulcem ręcznym lub płozą hamulcową.
7. Ciągnięty wagon nie może przekroczyć prędkości **5 km/godz.** i powinna być tak regulowana, aby w razie potrzeby wagon mógł być natychmiast zatrzymany,

8. Ciągnionego wagonu nie wolno rozpędzać. Pojazdem drogowym można ciągnąć tylko jeden wagon.
9. Do ciągnięcia wagonu wolno używać liny o długości co najmniej **2,5 m**, nie przetartej i w inny sposób nie uszkodzonej, zakończonej hakiem lub uchem (szybko dającym się odczepić).

Przetaczanie wagonów drogowym pojazdem silnikowym na terenie bocznicy PGE S.A. Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego” jest dozwolone, gdy ilość wagonów na bocznicy nie przekracza pojemności eksploatacyjnej bocznicy.

Popychanie wagonów pojazdem drogowym prowadzone są pod kierownictwem kierującego manewrami (kierowca drogowego pojazdu silnikowego nie może wykonywać czynności kierownika manewrów lub manewrowego) z przestrzeganiem poniższych przedstawionych zasad:

- 1) popychanie wagonów może być realizowane wyłącznie przy użyciu specjalnej drewnianej belki popychającej wagony za zderzaki, obowiązują zasady analogiczne do podciągania wagonów (z wyłączeniem ilości wagonów i techniki związanej z ciągnięciem), z tą różnicą, że manewrowy poprzedza pchane wagony poruszając się w bezpiecznej odległości przed wagonami, idąc międzytorzem /z boku toru/ z płozem hamulcowym gotowym do włożenia w przypadku niezamierzonego „przepchnięcia” wagonów.
- 2) do wagonów należy podjeżdżać ostrożnie, celem uniknięcia zderzeń, które mogą spowodować uszkodzenie popychacza lub wagonu. Popychacz winien poruszać się wzdłuż osi toru.
- 3) zabrania się:
 - zatrzymywać toczące się wagony popychaczem,
 - pozostawiać popychacz bez nadzoru na nabrzeżach, torach kolejowych, przejazdach, skrajni toru,
 - udostępniać kierowanie popychaczem osobom nieupoważnionym,
 - przetaczać wagony bez kierującego manewrami,
 - oddalać się od popychacza podczas pracy silnika,
 - stosować odrzuty wagonu,
 - przetaczać wagony, w których znajdują się ludzie.
- 4) Należy pamiętać o tym, że nierównomierne popychanie wagonu np. tylko na jeden zderzak i pudło wagonu, może być przyczyną uszkodzenia lub wykoślenia /wypchnięcia/ wagonu, albo uszkodzenia pojazdu kołowego.
- 5) Pojazd kołowy może popychać maksymalnie 8 osi.

Przetaczanie wagonów przy użyciu przeciągarek, należy do obowiązków operatora i linowego. Przy pomocy przeciągarek można przetaczać dwa wagony ładowne lub cztery wagony próżne.

Operator przeciągarki powinien posiadać ukończony kurs obsługi przeciągarek i uprawnienia do wykonywania czynności operatora. Ponadto powinien posiadać uprawnienia kolejowe do wykonywania czynności kierującego manewrami bez użycia szynowego pojazdu trakcyjnego /manewrowego lub ustawiacza/.

1. Podczas pracy operator powinien:
 - współpracować z linowym, na którego sygnały uruchamia przeciągarkę,
 - manewrować wagonami tylko w granicach dozwolonych dla danego urządzenia,
 - zaczynać podciąganie wagonów dopiero po upewnieniu się, że wagon został zaczepiony, a linowy znajduje się poza zasięgiem naprężonej liny.
2. Operatorowi przeciągarki zabrania się:
 - opuszczać miejsce pracy bez zezwolenia bezpośredniego zwierzchnika,
 - przeciągać wagony, jeśli kąt odchylenia liny od osi przeciągarki jest większy niż 30°,
 - przeciągać wagony na torze w czasie, kiedy odbywa się obsługa Nabrzeża za pomocą lokomotywy lub bez użycia szynowego pojazdu trakcyjnego /popychaczy, pojazdu kołowego, siłą ludzką/,
 - usuwać usterki i smarować przeciągarkę przy włączonym prądzie,
 - przebywać w czasie pracy przy dźwigu bezpośrednio pod zawieszonym ciężarem,
 - zezwalać na samodzielne obsługiwanie przeciągarek uczniom i kandydatom na operatorów jak również powierzać obsługiwanie przeciągarki innym nieupoważnionym osobom.
3. Przed rozpoczęciem pracy operator winien dokonać sprawdzeń stanu technicznego mechanizmów, liny, haka, sposobu zamocowania liny do bębna oraz sprawdzenia aparatury elektrycznej i uziemienia urządzeń.
4. Zadaniem linowego jest przygotowanie wagonów do podciągania oraz zakładanie haka liny podciągowej do zaczepu wagonu. Linowy powinien posiadać uprawnienia kolejowe do wykonywania czynności manewrowego.
5. Przed przystąpieniem do podciągania wagonów linowy wykonuje następujące czynności:
 - sprawdza czy tory kolejowe, po których ma odbywać się podciąganie wagonów są wolne,
 - nakazuje usunąć się wszystkim osobom, przebywającym w zasięgu pracy przeciągarki, a przede wszystkim liny,
 - przygotowuje zespoły wagowe do podciągania i zwalnia hamulce poszczególnych wagonów,
 - rozłącza wagony przetwarzanych razem zespołów wagonów, w takich ilościach, aby zespół nie posiadał większej ilości wagonów lub większy ciężar brutto niż dozwolone dla danego typu przeciągarki,
 - w każdym poszczególnym zespole wagonów, rozłącza sprzęgi śrubowe i hamulcowe, zakładając ja na haki i wsporniki,
 - sprawdza czy szczyty wagonów otwartych są prawidłowo zabezpieczone.
6. Po przygotowaniu grup wagonowych do podciągania linowy wykonuje następujące czynności:
 - zabezpiecza hak liny przeciągarki za uchwyt umocowany do ostojnicy lub czołownicy wagonu; przy haczeniu zwraca szczególną uwagę na właściwe ułożenie liny i prawidłowe zabezpieczenie haka; kąt zawarty między liną przeciągarki a osią toru,

- nie może być większy od 30°; niedopuszczalne jest haczenie liny przeciągarki do wagonów będących w ruchu,
- linowemu nie wolno zaczepiać haka liny za stopnie wagonu, hak lub inne miejsce niż określone powyżej,
 - zabrania się zaczepiania haka liny przeciągarki za uszkodzone uchwyty wagonu,
 - w czasie przeciągania wagonów linowy powinien iść tuż za hakiem liny zaczepionej do wagonu /1m za hakiem/,
 - zabrania się przeciągać wagony liną przeciągniętą przez konstrukcje lub ostre przedmioty, ponieważ przeciągnięta przez nie lina może spowodować wypadek lub ulec uszkodzeniu,
 - przy zaczepieniu haka liny przeciągarki do wagonu linowy ustawia się po zewnętrznej stronie, tak aby lina przebiegała pomiędzy linowym a wagonem,
 - w czasie przeciągania wagonów linowy powinien zwracać szczególną uwagę, aby naprężona lina nie wspierała się o stopień wagonu,
 - po przeciągnięciu wagonów na miejsce przeznaczenia należy hak liny przeciągarki natychmiast odczepić od wagonu, a linę ułożyć wzdłuż toru kolejowego,
 - do zatrzymywania i zabezpieczenia przed zbiegnięciem wagonów należy używać płóz hamulcowych lub klinów drewnianych osadzonych na długich trzonkach; hamowanie lub blokowanie wagonów za pomocą desek, kawałków drewna lub innych przedmiotów oraz używanie płóz i klinów uszkodzonych jest zabronione.
7. Po zakończeniu pracy linowy wspólnie z operatorem uprządkowują teren w zasięgu pracy przeciągarki oraz sprzęt pomocniczy. W porze zimowej usuwają śnieg, a teren oblodzony w zasięgu pracy przeciągarki posypują piaskiem. Po zakończeniu pracy operator zabezpiecza przeciągarkę przed przypadkowym jej uruchomieniem lub uruchomieniem przez osoby niepowołane.

5.11. Układanie dróg przebiegu dlajazd manewrowych oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów

Zwrotnice w czasie wykonywania manewrów na bocznicach dlajazd pojazdów kolejowych z napędem i grup manewrowych, nastawia manewrowy na polecenie ustawiacza, względnie układa je sam ustawiacz za wyjątkiem sytuacji wskazanych w rozdziale 3, zgodnie z którą w przypadku otwarcia posterunku P11 obsługa rozjazdów ręcznych oraz wykolejnic w rejonie głowicy rozjazdowej usytuowanej przy odgałęzieniu od torów PKP PLK bocznic PGE S.A. Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego” oraz głowicy rozjazdowej stacji Gdańsk Wiślany od strony stacji Gdańsk Zaspas Towarowa należy do obowiązków pracownika posterunku „P11”.

Po wykonaniu pracy manewrowej zwrotnice powinny być przestawione do położenia zasadniczego. Za prawidłowe nastawienie zwrotnic podczas pracy manewrowej ponosi odpowiedzialność pracownik, który je obsługuje.

Drogi przebiegu dlajazd manewrowych należy nastawiać w kolejności od zwrotnicy położonej najdalej od czoła grupy manewrowej w kierunku zamierzonej jazdy manewrowej.

Szczególną uwagę należy zwrócić przy obsłudze rozjazdów typu portowego, gdzie przekładane odbywa się ręcznie, przy pomocy drążka (nastawiacza) do zwrotnic.

Nie wolno przestawiać zwrotnicy tuż przed zbliżającym się taborem.

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

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

Do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy używać hamulców ręcznych, płozów hamulcowych odpowiednich do typu szyn oraz klinów drewnianych. Na torach bocznicy należy używać płozów hamulcowych uniwersalnych typu PL-3 malowanych na kolor pomarańczowy.

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

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

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

Ustawiacz bocznicy każdorazowo przed przystąpieniem do pracy obowiązany jest sprawdzić stan płozów hamulcowych, ich rozmieszczenie i czy ilość jest zgodna z przydziałem. W przypadku uszkodzenia płozu należy go wymienić na nowy opisując cechą płozu, który został wymieniony.

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

Do eksploatacji zgodnie z potrzebami należy wydać 36 sztuk płozów ponumerowanych kolejno od 1 do 36.

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

Po zakończonej pracy manewrowej wszystkie płozy należy pozbierać i rozmieścić na ławach płożowych zgodnie z miejscem ich przeznaczenia.

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

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego”**

Płozy hamulcowe na terenie bocznicy znajdują się na ławach płożowych umiejscowionych w następujących lokatach:

- przy rampach magazynu nr 17 i 18; po trzy sztuki,
- przy rampach magazynu nr 11, 12 i 18; po dwie sztuki,
- przy torze nr 612 i budynku administracyjnym; po trzy sztuki,
- przy ukresie rozjazdu 314; cztery sztuki,
- na międzytorzu torów 329-332; cztery sztuki,
- na międzytorzu torów 613-614; dwie sztuki,
- na międzytorzu torów 304-305; cztery sztuki,
- w pomieszczeniu wagi; cztery sztuki.

Ławy prozowe muszą znajdować się poza ukresami rozjazdów.

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. Całość pracy manewrowej w zakresie podstawiania i zabierania wagonów na i z punktów ładunkowych należy do obowiązku kierownika manewrów przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznice zgodnie z zakresem zawartej umowy i przeprowadzonych uzgodnień z ekspedytorem służb kolejowych.
2. Wszystkie jazdy manewrowe pojazdów trakcyjnych bocznic PGE S.A. Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego” jak i przewoźników obsługujących bocznice, z rejonu bocznic na tory PLK S.A. i odwrotnie mogą być wykonane tylko po wzajemnym porozumieniu się ekspedytora służb kolejowych PGE S.A. z dyżurnym ruchu „Zp” stacji Gdańsk Zaspas Towarowa.
3. Podstawianie i zabieranie wagonów na i z punktów ładunkowych bocznic, odbywa się po porozumieniu ustawiacza z kierującymi pracą poszczególnych punktów za i wyładunkowych.
4. Przed podaniem sygnału do wykonania ruchu manewrowego, kierujący manewrami powinien osobiście przekonać się czy droga przebiegu jest ułożona właściwie oraz czy nie ma przeszkód zagrażających bezpieczeństwu pracowników, osób postronnych, taboru i urządzeń ładunkowych. Obowiązany jest on również zapoznać maszynistę i drużynę manewrową (jeżeli nie wykonuje pracy samodzielnie, z planem pracy manewrowej oraz upewnić się o zrozumieniu przez nich poleceń wydanych do realizacji. Maszynista, gdy stwierdzi nieprawidłowość zagrażającą bezpieczeństwu, nie wykonuje wydanego polecenia, a o przeszkodach informuje kierującego manewrami.
5. Szybkość jazd manewrowych na poszczególnych torach bocznic, określone w niniejszym regulaminie, nie może być w żadnym przypadku przekroczona.
6. Przy przeprowadzeniu pracy manewrowej kierujący manewrami winien stale zwracać uwagę:
 - na należyte przyleganie iglic do opornic w celu uniknięcia dwutorowej jazdy taboru,
 - na prawidłowe nastawienie zwrotnic,
 - żeby w czasie manewrów, na torach nie znajdowały się osoby nie biorące udziału w pracy manewrowej lub postronne,
 - na tabor stojący na sąsiednich torach, czy nie zajmuje ukresów rozjazdów,
 - czy w bezpośrednim sąsiedztwie toru nie są złożone materiały mogące spowodować uszkodzenia czy wykojenia taboru lub być powodem wypadku z pracownikiem,
 - czy pod kołami wagonu, który ma być przetaczany, nie znajdują się płozy hamulcowe lub inne przeszkody: w razie niemożności usunięcia płozu, należy z zachowaniem wyjątkowej ostrożności, po uprzednim uzgodnieniu z maszynistą, wykonać odpowiedni ruch taborem,
 - aby wagony w stanie zahamowanym nie były przetaczane,

- na bezwzględne doprowadzenie rozjazdów do zasadniczego położenia, po zakończonej jeździe manewrowej.
8. Przy zabieraniu wagonów z punktów ładunkowych należy uprzednio sprawdzić czy:
- wagony zostały równomiernie obciążone ładunkiem,
 - wagony nie są obciążone ponad ich nośność,
 - na wagonach otwartych, ładunek nie występuje poza skrajnię wagonów,
 - przy wagonach samowyładowczych, klapy są zamknięte, zasuwy odpowiednio zabezpieczone oraz czy bolce zabezpieczające mechanizm obrotowy są właściwie założone.
9. Podczas wykonywania manewrów, kierujący manewrami powinien zorganizować pracę w taki sposób i znajdować się w takim miejscu, aby mógł objąć wzrokiem manewrujący tabor, jego drogę przebiegu. Jeżeli do pracy przydzielono manewrowego, to powinien być z nim w możliwie stałym kontakcie wzrokowym czy radiotelefonicznym. Jeżeli kierujący manewrami nie może dokładnie widzieć całej drogi przebiegu pchanego taboru lub szybko porozumiewać się z drugim pracownikiem wykonującym manewry, wówczas powinien ograniczyć prędkość do bezpiecznej, a w przypadku zagrożenia natychmiast podać sygnał „Stój”. Wielkość grup manewrowych należy ograniczyć do takiej, aby praca manewrowa była wykonywana w sposób bezpieczny.
10. Przy obsłudze punktów ładunkowych, w toku dokonywania operacji ładunkowych, należy uprzednio zawiadomić pracowników wykonujących prace ładunkowe o mającej się odbyć obsłudze, w celu zagwarantowania ich bezpieczeństwa oraz usunąć przybory ładunkowe i urządzenia, które mogłyby stanowić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
11. Ze względu na warunki lokalne szczególną uwagę należy zwrócić na:
- obsługę punktów ładunkowych, ścisłą współpracę z kierującymi pracą poszczególnych punktów ładunkach. Uzgodnienia dokonywane w czasie obsługi tych punktów, winny być jasne i jednoznaczne. Należy dostosować się do wymogów bhp obowiązujących na terenie bocznic przy korzystaniu z dźwigów czy popychaczy,
 - bezpieczne wykonywanie jazd manewrowych przez przejazdy technologiczne,
 - na ścisłą współpracę z pracownikami posterunków nastawczych oraz z drużynami manewrowymi przewoźnika lub innych bocznic w przypadku jazd poza tory bocznic; na dokładne, nie pozostawiające niedomówień, omówienia zamierzonych jazd manewrowych.

6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej

Do podstawowych zadań pracy manewrowej na bocznic należy:

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

6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic

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

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

Obowiązkiem ustawiacza i pracownika nadzorującego czynności ładunkowe jest dopilnowanie by pracownicy zajęci za i wyładunkiem opuścili wagony i ustawili się poza skrajnią. Dopiero po stwierdzeniu, że ludziom oraz taborowi manewrowemu nie grozi żadne niebezpieczeństwo może nastąpić obsługa placów ładunkowych. Przed zabraniem wagonów, ustawiacz musi sprawdzić, czy drzwi wagonów są należycie zamknięte i czy z wagonów nie wystają przedmioty mogące zaczepić o ludzi lub budowle.

6.4. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych

1. Szczególną ostrożność należy zachować w warunkach złej widoczności (złe warunki atmosferyczne - burza, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), a szczególnie na całej długości frontu ładunkowego. Przed zamierzonym wykonywaniem manewrów należy ostrzec zatrudnionych w tych rejonach ludzi.
2. W warunkach złej widoczności prędkość taboru po torach bocznicowych należy ograniczyć **do 3 km/h**, z tym, że przed pchanym lub ciągnionym taborem będzie szedł ustawiacz lub manewrowy z przyborami sygnałowymi i będzie zwracał baczną uwagę, czy nie ma przeszkód do dalszej jazdy taboru. Maszynista lokomotywy oraz drużyna manewrowa powinna zachować jak największą ostrożność, nie wychylać się, nie przebywać na stopniach taboru od strony budowli oraz zwracać uwagę na ludzi znajdujących się w sąsiedztwie torów.
3. W okresie przygotowania bocznic do zimy, powinny być wykonywane roboty związane z zabezpieczeniem stałych urządzeń kolejowych przed skutkami opadów śnieżnych i mrozów, a w szczególności:
 - wykonywanie niezbędnych odwodnień stałych i prowizorycznych rowów odwadniających, oczyszczenie urządzeń odwadniających /studzienek/ i naprawy odwodnienia torów i rozjazdów,
 - ustawienie przenośnych zasłon przeciwsnieżnych w miejscach narażonych na zawianie śniegiem,

- dostarczenie na wyznaczone miejsca odpowiedniej ilości piasku do posypywania rejonów objętych manewrami, dróg dojścia do miejsc i stanowisk pracy,
- uprzątniecie toru i obszaru przyległego z wszystkich materiałów po robotach, części ładunku, itp.,

6.5. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych

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

1. bez nadzoru kierownika manewrów nie wolno wykonywać żadnych ruchów manewrowych pojazdem kolejowym.
2. podczas wchodzenia pomiędzy pojazdy kolejowe (wagony) należy schylić się pod zderzakiem, następnie przekroczyć szynę trzymając się 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 rozprzęgnięciu niezwłocznie wyjść z pomiędzy pojazdów kolejowych (wagonów).
6. pracownicy drużyny manewrowej nie mogą wskakiwać na stopień lub zeskakiwać ze stopnia pojazdu kolejowego (wagonu) będącego w ruchu.
7. nie wolno przechodzić pod pojazdami kolejowymi (wagonami) stojącymi, będącymi w ruchu, po zderzakach i sprzęgach.
8. Chodzić należy po międzytorzach lub obok toru. Przed każdym wejściem na tor przy jego przechodzeniu należy zwracać uwagę czy nie zbliża się pojazd kolejowy.
9. Przechodzić przed stojącymi pojazdami kolejowymi (wagonami) w odległości nie mniejszej niż 10 m.
10. Przed jadącymi pojazdami kolejowymi (wagonami) nie wolno wchodzić na tor.
11. Pracownicy zespołu kolejowego muszą stosować się do wszystkich rygorów i zasad bezpieczeństwa pracy, jakie obowiązują na bocznicach,
12. Każdy pracownik odpowiedzialny jest bezpośrednio za zachowanie bezpieczeństwa osobistego przy poruszaniu się po torach podczas wykonywania ruchu kolejowego.
13. Dojazdy do miejsc usytuowania budowli i punktów ładunkowych, gdzie zatrudnieni są ludzie, powinny być wykonane w sposób ostrożny. Przed dojazdem pojazdu kolejowego z napędem (lokomotywy manewrowej) lub składu manewrowego kierownik manewrów (ustawiacz) powinien:

- zażądać odsunięcia od pojazdów kolejowych (taboru) sprzętu, urządzeń i materiałów poza skrajni i zwrócić uwagę, aby nikt nie chodził obok i pod pojazdami kolejowymi (wagonami) oraz aby nie przechodził przez pomosty na pojazdach kolejowych (wagonach);
- sprawdzić czy pomiędzy pojazdami kolejowymi (wagonami) nie znajdują się ludzie;
- sprawdzić, czy na torze nie ma części wagonowych lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie pojazdu kolejowego (taboru) lub jego wykolejenie
- upewnić się, że stojące na torach ładunkowych pojazdy kolejowe (wagony) są odpowiednio zabezpieczone przed zbiegnięciem w momencie dojeżdżania pojazdu kolejowego z napędem (lokomotywy manewrowej) lub składu manewrowego.

6.6. Warunki przejazdu obok dźwigów oraz obsługi punktów ładunkowych

1. Kierujący manewrami – ustawiacz, w trakcie obsługi punktów ładunkowych sprawdza, czy praca dźwigów została przerwana, pamiętając w szczególności o tym, że:
 - obowiązuje bezwzględny zakaz przejazdu lokomotywy i wagonów pod zawieszonym ciężarem dźwigu,
 - przestawianie dźwigów sygnalizowane jest sygnałem akustycznym,
2. Kierujący manewrami może zarządzić jazdę i podać stosowny sygnał dopiero po upewnieniu się, że ludzie odsunęli się na bezpieczną odległość oraz żadne przedmioty nie znajdują się w skrajni taboru.
3. Postępowanie drużyny manewrowej w trakcie przejazdu obok dźwigów wymaga zachowania szczególnej ostrożności.

7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO

7.1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo – odbiorczym

Wagony przeznaczone dla odbiorcy bocznicy PGE S.A. są podstawiane lokomotywą przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznicę na tory zdawczo-odbiorcze na bocznicy PGE S.A. Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego” lub po wcześniejszych ustaleniach na tory stacji Gdańsk Wiślany.

Grupy wagonów lub pojedyncze wagony handlowe z przeznaczeniem dla bocznicy, sprawdza i przyjmuje wyznaczony pracownik bocznicy na podstawie wypełnionych wykazów zdawczych lub innych druków uzgodnionych z przewoźnikiem. Sprawdzenie i przyjęcie wagonów powinno być przeprowadzone sprawnie i szybko tak, aby postój wagonów w tym czasie był jak najkrótszy, ażeby wagony możliwie szybko mogły być zabrane z torów zdawczo-odbiorczych do podstawienia na punkty ładunkowe.

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

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

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

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

Nieobecność pracownika bocznicy (powyżej 2 godzin od momentu planowanej obsługi) jako przyjmującego wagony lub też niedopełnienie obowiązku dokładnego przyjęcia wagonów i przesyłek na torze zdawczo-odbiorczym, upoważnia pracownika przewoźnika do wpisu na Wykazie zdawczym adnotacji, że przedstawiciel bocznicy był nieobecny. W tym przypadku odpowiedzialność za ujawnione później wady techniczne wagonów, braki lub uszkodzenia przesyłek ponoszą pracownicy bocznicy.

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

7.2. Przekazywanie wagonów z bocznic

Po zakończeniu czynności ładunkowych pracownik nadzorujący za lub rozładunek winien sprawdzić, czy wagony zostały należycie przygotowane pod względem handlowym do przekazania przewoźnikowi kolejowemu.

Wagony przeznaczone do zabrania przez przewoźnika kolejowego są wystawiane pojazdem trakcyjnym na tory zdawczo/odbiorczej bocznic. Wagony powinny być właściwie, zgodnie z postanowieniami instrukcji PGE-R, sprzęgnięte i skręcone.

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

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

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

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

7.3. Reklamacje w stosunku do przewoźnika

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

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

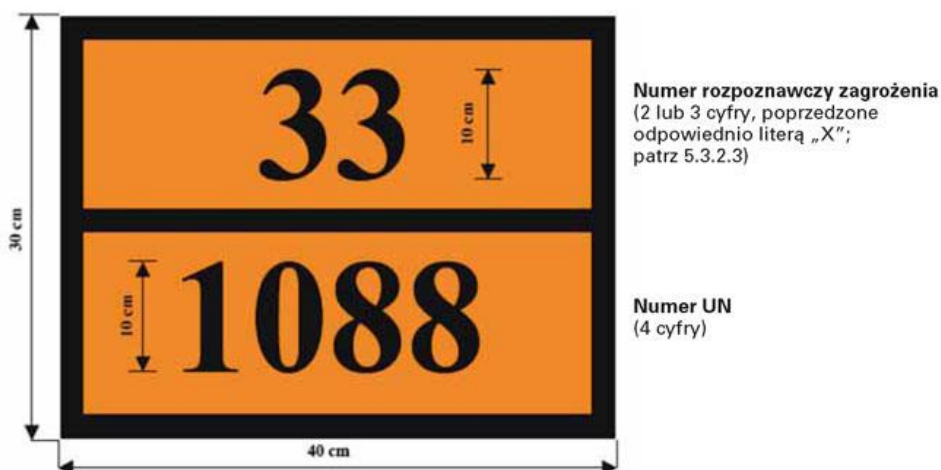
8.2. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego

A. Zasady oznakowania taboru

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

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

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



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

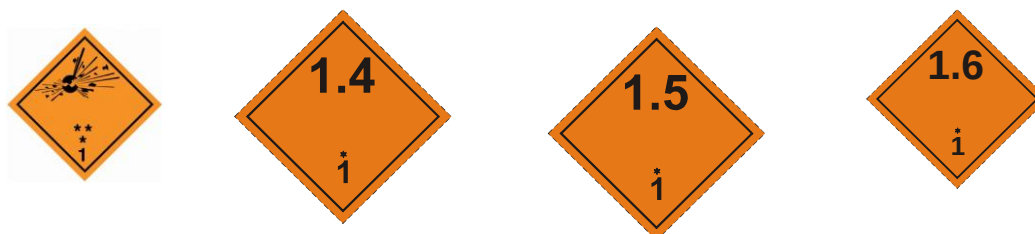
B. Nalepki ostrzegawcze

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

Wzory nalepek zgodnie z RID pkt. 5.2.2.2.

Zagrożenie klasy 1

Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym



(Nr 1)

(Nr 1.4)

(Nr 1.5)

(Nr 1.6)

Podklasy
1.1, 1.2 i 1.3

Podklasa 1.4

Podklasa 1.5

Podklasa 1.6

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

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

Zagrożenie klasy 2

Gazy



(Nr 2.1)

Gazy palne



(Nr 2.2)

Gazy niepalne, nietrujące



(Nr 2.3)

Gazy trujące

Zagrożenie klasy 3

Materiały zapalne ciekłe



(Nr 3)

Zagrożenie klasy 4.1

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



(Nr 4.1)

Zagrożenie klasy 4.2

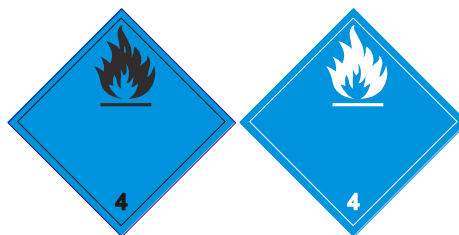
Materiały podatne na samozapalenie



(Nr 4.2)

Zagrożenie klasy 4.3

Materiały wydzielające w zetknięciu
z wodą gazy palne



(Nr 4.3)

Zagrożenie klasy 5.1

Materiały utleniające



(Nr 5.1)

Zagrożenie klasy 5.2

Nadtlenki organiczne



(Nr 5.2)

Zagrożenie klasy 6.1

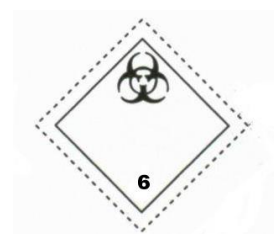
Materiały trujące



(Nr 6.1)

Zagrożenie klasy 6.2

Materiały zakaźne



(Nr 6.2)

Zagrożenie klasy 7

Materiały promieniotwórcze



(Nr 7A)

kategoria I-BIAŁA



(Nr 7B)

kategoria II-ŻÓŁTA



(Nr 7C)

kategoria III- ŻÓŁTA

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego”**



(Nr 7D)

Materiały promieniotwórcze
(tylko duża nalepka)



(Nr 7E)

Materiały rozszczepialne klasy 7

Zagrożenie klasy 8

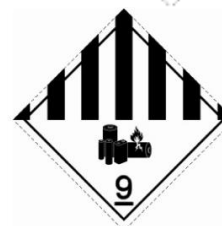
Materiały żrące



(Nr 8)



(Nr 9)



(Nr 9A)

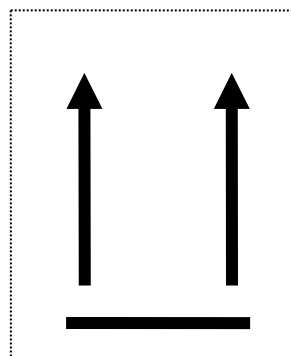
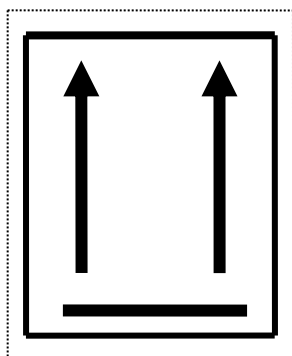
Zagrożenie klasy 9

Różne materiały i przedmioty niebezpieczne

9. Strzałki kierunkowe.

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

przedmioty, które pozostają szczelne we wszystkich położeniach (np. termometry z alkoholem lub rtęcią i aerozolem); lub (f) opakowaniach zewnętrznych zawierających towary niebezpieczne w hermetycznie zamkniętych opakowaniach wewnętrznych o pojemności nie większej niż 500 ml każde



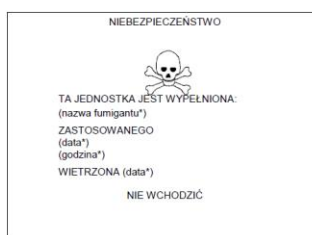
10. Znak dla materiałów o podwyższonej temperaturze.



11. Znak dla materiałów zagrażających środowisku.



12. Znak ostrzegawczy fumigacji.



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



14. Znak dla akumulatorów litowych.

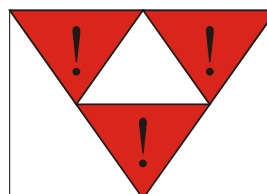


15. Znaki dotyczące manewrowania.



(Nr 13)

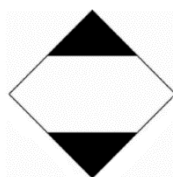
Ostrożnie przetaczać



(Nr 15)

Zakaz odrzutu i staczania

16. Znak dotyczący przewozu towarów niebezpiecznych w ilościach ograniczonych.



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

1. Ruch kolejowy (manewry) pojazdami kolejowymi (wagonami) załadowanymi towarami niebezpiecznymi należy ograniczyć do niezbędnych potrzeb. Ruch kolejowy (manewry) należy wykonywać w obecności kierownika manewrów (drużyna manewrowa w składzie: ustawiacz i manewrowy, lub sam ustawiacz) i powiadomić drużynę trakcyjną.
2. Przy wykonywaniu ruchu kolejowego z pojazdami kolejowymi (wagonami) załadowanymi towarami niebezpiecznymi drużyna manewrowa nie może zajmować miejsca na stopniach pojazdów kolejowych.

3. Przed rozpoczęciem ruchu kolejowego (manewrów) z towarami niebezpiecznymi, kierownik manewrów powinien sprawdzić, czy zawory, spusty i krany pojazdów kolejowych (cystern) są szczelnie zamknięte oraz czy nie ma wycieków.
4. Przy wagonach z towarem wybuchowym lub łatwopalnym zabrania się podgrzewania zamarzniętych sprzęgów wagonowych otwartym ogniem.
5. Każdy wagon, kontener wielki, cysterna przenośna lub pojazd drogowy zawierający materiały lub przedmioty klasy 1 i oznakowany dużymi nalepkami ostrzegawczymi zgodnymi ze wzorami nr 1, 1.5 lub 1.6, powinien być oddzielony w tym samym składzie pociągu odległością ochronną od wagonów, kontenerów wielkich, cystern przenośnych, kontenerów-cystern, MEGC lub pojazdów drogowych oznakowanych dużymi nalepkami ostrzegawczymi zgodnymi ze wzorami nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2 lub pojazdów drogowych, dla których dokument przewozowy wskazuje, że zawierają one sztuki przesyłek oznakowane nalepkami ostrzegawczymi zgodnymi ze wzorami nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2. Wymaganie tej odległości ochronnej jest spełnione, jeżeli odległość pomiędzy tarczami zderzaków wagonu lub ścianą czołową kontenera wielkiego, cysterny przenośnej lub przodem albo tyłem pojazdu drogowego a tarczami zderzaków innego wagonu lub ścianą czołową innego kontenera wielkiego, cysterny przenośnej, kontenera-cysterny, MEGC lub przodem albo tyłem pojazdu drogowego:
 - a) wynosi nie mniej niż 18 m, lub
 - b) jest zajęta przez nie mniej niż 2 wagony dwuosiowe lub jeden wagon cztero- lub więcej osiowy.
6. Prędkość jazdy manewrowych z pojazdami kolejowymi z towarem niebezpiecznym z uwagi na krótkie odcinki torów, występujące spadki i inne utrudnienia na bocznicach nie może przekraczać 5 km /godz.
7. Wykonywanie manewrów na bocznicach realizowane jest wyłącznie sposobem odstawczym.
8. Wagony załadowane materiałami i przedmiotami wybuchowymi powinny być sprzęgnięte ze sobą i z wagonami stanowiącymi odległość ochronną, tak aby ich zderzaki były naciśnięte.

8.4. Zadania doradcy ds. przewozu towarów niebezpiecznych bocznic

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

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

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

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

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

Dokumentacja szkolenia powinna być przez pracodawcę przechowywana i udostępniana na żądanie pracownika kontrolującego oraz przechowywana przez czas określony w obowiązujących przepisach prawnych.

8.6. Charakterystyka towaru niebezpiecznego przewożonego na bocznic oraz sposób wyładunku tego towaru

Na terenie bocznic realizowany jest przejazd pojazdów kolejowych oraz prowadzone są prace ładunkowe z towarem niebezpiecznym w Kontenerach Klasa 1 IMO w relacji bezpośredniej wagon – burta.

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

9.1. Warunki ogólne

Utrzymanie infrastruktury kolejowej ujętej w pkt. 2.4 i 2.7 podlegają utrzymaniu i konserwacji przez użytkownika bocznicy.

Utrzymanie infrastruktury kolejowej polega na:

1. utrzymaniu ich w granicach ustalonych norm i warunków technicznych,
2. zapewnieniu odpowiednio długich okresów pracy wszystkich elementów nawierzchni i torów,
3. zapobieganiu powstawaniu usterek,
4. usuwaniu przyczyn wszelkich niesprawności torów.

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

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

9.2. Rodzaje remontów

Tory kolejowe są remontowane według następującego systemu:

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

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

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

- należyście osłonić miejsce robót przez wystawienie w osi toru przenośnej tarczy zatrzymania D 1 “STÓJ” w odległości 100 m od przeszkody (jeżeli brak jest tej odległości to bezpośrednio za ukresem rozjazdu prowadzącego na dany tor);

- zwrotnicę prowadzącą na tor, gdzie prowadzone są roboty należy ustawić w położeniu ochronnym;
- wszelkie prace związane z konserwacją i remontem toru należy wykonać w oparciu o wymogi prawa budowlanego i Instrukcję utrzymania nawierzchni kolejowych
- po zakończeniu robót kierujący robotami (toromistrz) obowiązany jest sprawdzić stan torów i skrajni taboru oraz zgłosić osobie odpowiedzialnej za te czynności na bocznicę zakończenie robót i usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót oraz zbędnych przedmiotów z toru i terenu przyległego.

Usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót dozwolone jest po całkowitym zakończeniu robót oraz po sprawdzeniu stanu toru i skrajni, i należy do obowiązków pracownika wystawiającego.

Nad bezpieczeństwem pracowników wykonujących prace torowe czuwa prowadzący roboty kierownik robót. Przy przewidzianym zamknięciu toru przenośną tarczę zatrzymania D1 „STÓJ” ustawia kierownik robót. O ile nieprzewidziane zamknięcie toru jest na punkcie zdawczo – odbiorczym, użytkownik bocznic ma obowiązek powiadomienia o tym fakcie ekspedytora służb kolejowych bocznic przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę lub innego podmiotu obsługującego bocznicę oraz dyżurnego ruchu posterunku „Zp” stacji Gdańsk Zaspą Towarową

9.4. Oględziny zewnętrzne oraz konserwacja rozjazdów

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

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

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

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

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

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

10.1. WARUNKI BHP

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

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

Odpowiedzialnym za stan BHP na bocznicach jest kierownictwo spółki.

Pracodawca w szczególności zobowiązany jest:

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

Czynniki wpływające na bezpieczeństwo pracy:

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

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

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

Pracownicy zatrudnieni przy obsłudze lokomotywy manewrowej, wykonywaniu pracy manewrowej na bocznicach przy użyciu lokomotywy manewrowej, 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 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); zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectw maszynisty Dz. U. z 2014 r. poz. 212 z późniejszymi zmianami, a także zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 8 listopada 2019 r. w sprawie licencji maszynisty Dz. U. z 2019 r. poz. 2373.

Pracownicy boczniczy oraz licencjonowanych przewoźników wykonujących przewozy w obrębie bocznic zatrudnieni na stanowiskach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego winni posiadać:

- aktualny egzamin kwalifikacyjny, na dane stanowisko,
- zdolność fizyczną i psychiczną do wykonywania pracy, potwierdzone aktualnym zaświadczeniem lekarskim,
- autoryzacje z warunków lokalnych miejsca wykonywania pracy,
- upoważnienie wydane przez pracodawcę do wykonywania czynności na danym stanowisku.

Wymogi pod względem egzaminów kwalifikacyjnych:

1. Drużyny trakcyjne;
 - Licencja i Świadectwo Maszynisty lub Prawo Kierowania
2. Drużyny manewrowe i zwrotniczy:
 - ustawiacz; egzamin kwalifikacyjny na ustawiacza
 - manewrowy; egzamin kwalifikacyjny na manewrowego
 - zwrotniczy; egzamin kwalifikacyjny na zwrotniczego.

Podczas wykonywania manewrów siłą ludzką lub innymi dostępnymi środkami (przeciągarkami, pojazdami kołowymi), pracownik nadzorujący powinien posiadać egzamin kwalifikacyjny **co najmniej na manewrowego**.

Ponadto pracownicy zatrudnieni w transporcie kolejowym podlegają w okresach 4-letnich egzaminom okresowym przed Komisją, której przewodniczącego powołuje Dyrektor Oddziału UTK (Podstawa prawna, Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 15 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniu określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej

Polskiej z dnia 11 stycznia 2021 r. poz. 101).

10.4. SZKOLENIE PRACOWNIKÓW

Każdy pracownik zatrudniony w transporcie kolejowym na bocznicach 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 uregulowaniami 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 bocznicach, należy zatrudnić instruktorów o wysokich kwalifikacjach zawodowych i znajomości zagadnień fachowych, można te czynności powierzyć również wyróżniającym się pracownikom pracodawcy o równorzędnych kwalifikacjach

10.5. BADANIA OKRESOWE

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), Rozporządzeniem 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 oraz Obwieszczeniem 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).

1. maszynista/pomocnik maszynisty
 - co 2 lata /do 50 lat/.
 - co rok po ukończeniu 50 roku życia,
2. Ustawiacz (kierujący manewrami):
 - raz w roku /bez względu na wiek/.
3. Manewrowy:
 - raz w roku /bez względu na wiek/.
4. Zwrotniczy:
 - raz na dwa lata /bez względu na wiek/.

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,
 - tolerowania pełnienia dyżuru przez nietrzeźwych pracowników,
 - niezgłaszania się do pracy z przyczyn usprawiedliwionych lub nieusprawiedliwionych bez powiadomienia swego przełożonego,
 - przerywania 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 ekspedytora służb kolejowych bocznicy

1. Podlega bezpośrednio pracownikowi nadzoru służb kolejowych.
2. Ściśle współpracuje z dyżurnym ruchu posterunku „Zp” stacji Gdańsk Zaspas Towarowa, pracownikami przewoźników kolejowych oraz kierującymi pracą służb eksploatacyjnych, odpowiedzialnymi za wykonanie prac ładunkowych.
3. Prowadzi na bieżąco działania w celu wyeliminowania lub zminimalizowania postoju wagonów ponad czas dozwolony.
4. Odpowiedzialny jest za właściwe używanie płozów hamulcowych, ich sprawność i stan ilościowy (płozy nieużyte do zabezpieczenia taboru winny znajdować się na stojaku, a uszkodzone zdane).
5. Zabezpiecza wykonanie prac manewrowych na rzecz Spółki oraz kontrahentów.
6. W ustalonych terminach poddaje się badaniom okresowym, egzaminom i pouczeniom.
7. Wykonuje polecenia i zadania, zlecone przez pracownika nadzoru służb kolejowych oraz kierownictwa bocznicy.
8. Wykonuje inne czynności przewidziane niniejszym regulaminem oraz innymi przepisami, instrukcjami i zarządzeniami, w szczególności instrukcjami wewnętrznymi bocznicy.

11.4. Obowiązki prowadzącego pojazd trakcyjny

Do obowiązków maszynisty pojazdu trakcyjnego w zakresie transportu kolejowego należy:

- odstawianie pojazdów kolejowych na tory ładunkowe i zdawczo- odbiorcze zgodnie z poleceniem ustawiacza bocznicy,
- wykonywanie innych poleceń kierownictwa i ustawiacza bocznicy 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 sygnalizacji i techniki wykonywania pracy manewrowej i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.

11.5. Obowiązki kierującego manewrami

W czasie wykonywania pracy kierownik manewrów zobowiązany jest:

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

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 – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:

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

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

Kolizja – jest to zdarzenie obejmujące:

- a/ **zderzenie** – dynamiczne zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze z przeciwnym kierunków;
- b/ **najechanie** – niezamierzone, dynamiczne zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze w tym samym kierunku; zetknięcie się pojazdu kolejowego będącego w ruchu ze stojącym na tym samym torze pojazdem kolejowym; najechanie na przeszkodę znajdującą się na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego, powodujące wykolejenie pojazdu kolejowego;
- c/ **starcie** – zetknięcie się pojazdów kolejowych w miejscu połączenia lub przecięcia się torów.

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

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

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

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

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

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

12.1. Zawiadomienie o zdarzeniu;

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

12.2. Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia

Pracownik nadzoru służb kolejowych bocznicy, 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 zawalenia lub zalania wodą obiektu budowlanego,
 - o wykolejenia wagonu z towarem niebezpiecznym,
 - o niekontrolowanego uwolnienia się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania,
 - zamknąć tor,
 - przekonać się, czy na sąsiednich torach może odbywać się ruch kolejowy, a jeżeli ruch nie może się odbywać należy tor zamknąć i osygnalizować,
 - zgłosić zdarzenie właściwej terytorialnie komendzie policji,
 - zgłosić niezwłocznie zdarzenie dyspozytorom innych jednostek organizacyjnych, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu. Powiadomiony o zdarzeniu informuje osoby(ę) dyżurującą(ą), uprawnioną do prac w komisji kolejowej której(ych) obowiązkiem jest niezwłocznie udać się na miejsce zdarzenia.
2. Użytkownik bocznicy kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:
 - 1) członków komisji kolejowej ujętych w wykazie osób upoważnionych do udziału

**Regulamin Pracy Bocznicz Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego”**

w pracach komisji kolejowej na bocznicz PGE S.A.

2) Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Gdańsku 📞 572 591 125, utko5@utk.gov.pl.

3) 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 opóźnić zgłoszenia.

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

Wykaz numerów telefonicznych wybranych stanowisk:

Pracownik nadzoru służb kolejowych PGE	58 – 343-71 03
Dysponent kolejowy PGE	58 – 343 62 33 691-912-206
Pracownik posterunku „P-11”	58 – 343 62 33 691-912-206
Toromistrz	
Służba Dyżurna Placówki Straży Granicznej w Gdańsku - Specjalista Koordynator Portu Morskiego	tel. 58 5242300 fax: 58 5242737

PKP PLK S.A.

Gdańsk Zaspas Towarowa dyż. ruchu	58 - 721 57 72
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 podmiotów związanych z obsługą boczniczy:

Pracownik nadzoru służb kolejowych ORLEN	605-199-317
Pracownik nadzoru służb kolejowych SPEED	887-344-111
ORION	734-149-837 690-868-192
Dyspozytor CARGO	663-291-390
CTL	608-285-180
Dyspozytor Lotos Kolej	512-511-086

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

14. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

14.1. Rozdzielnik regulaminu.

Regulamin Pacy Bocznicy Kolejowej PGE S.A. Rejon „Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego” opracowano w 7-miu jednobrzmiących egzemplarzach, które otrzymują:

- | | |
|--|-------------------------|
| 1. Port Gdański Eksploatacja | – 2 egzemplarze; |
| 2. UTK | – 1 egzemplarz; |
| 3. ZMPG S.A. | – 1 egzemplarz |
| 4. PKP PLK S.A. ZLK w Gdyni | – 1 egzemplarz; |
| 5. PKP PLK S.A. Sekcja Eksploatacji w Gdyni | – 1 egzemplarz; |
| 6. Przewoźnik obsługujący bocznice | – 1 egzemplarz |

14.2. Obowiązek wprowadzenia zmian i uzupełnień w treści regulaminu

Regulamin pracy bocznicy kolejowej winien być utrzymany w ciągłej aktualności za co odpowiedzialny jest pracownik nadzoru służb kolejowych. Wszelkie zmiany jakie zajdzie potrzeba wprowadzić należy uzgodnić z Zakładem Linii Kolejowych w Gdyni.

Uzgodniony projekt zmian do Regulaminu zatwierdza Kierownictwo spółki po czym należy zmiany te wnieść do wszystkich egzemplarzy regulaminu i odnotować w Skorowidzu zmian i uzupełnień Regulaminu.

O wszelkich zmianach i uzupełnieniach wniesionych do niniejszego regulaminu należy zapoznać /za podpisem/ wszystkich pracowników bocznicy związanych z ruchem kolejowym i pracowników przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice.

14.3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania

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

15. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU.

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

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

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

17. ZAŁĄCZNIK NR 1 – PLAN SCHEMATYCZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ