



EKSPLOATACJA
PORT GDAŃSKI

Egz. nr

REGULAMIN

PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

Portu Gdańskiego Eksploatacja S.A.
Rejon Nabrzeży WOC1, WOC2
i Nabrzeża Oliwskiego

Uzgodnił:

dnia 2022 r.

Zatwierdził:

dnia 2022 r.

Regulamin sporządzono w sześciu jednobrzmiących egzemplarzach.
Regulamin zawiera 66 stron.

Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”

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.	OKRĘGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA	8
2.3.	LOKALIZACJA PUNKTU ZDAWCZO – ODBIORCZEGO	8
2.4.	TORY BOCZNICOWE, ICH UKŁAD, NUMERACJA, PRZEZNACZENIE, DŁUGOŚĆ OGÓLNA I UŻYTECZNA	9
2.5.	POCHYLENIE PODŁUŻNE TORU	12
2.6.	POJEMNOŚĆ BOCZNICY	13
2.7.	WYKAZ ZWROTNIC, WYKOLEJNIC I SKRZYŻOWAŃ TORÓW	14
2.8.	PRZYPORZĄDKOWANIE ZWROTNIC ROZJAZDÓW I WYKOLEJNIC DO OKRĘGÓW NASTAWCZYCH	16
2.9.	URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM	16
2.10.	KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE	17
2.11.	PRZEJAZDY KOLEJOWO- DROGOWE I PRZEJŚCIA W POZIOMIE SZYN	17
2.12.	OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ	18
2.13.	PUNKTY ŁADUNKOWE, URZĄDZENIA ŁADUNKOWE	18
2.14.	WAGI WAGONOWE	19
2.15.	BRAMY KOLEJOWE	20
2.16.	SKRAJNIE BUDOWLI I TABORU, SKRAJNIKI.....	20
2.17.	SYGNAŁY, WSKAŹNIKI I TABLICE	20
2.18.	URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE	21
2.19.	TABOR KOLEJOWY WŁASNY LUB DZIERŻAWIONY	22
2.20.	ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI.....	22
3.	ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ, A ZARZĄDCĄ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ	23
4.	WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY	24
4.1.	PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ	24
4.2.	LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH WYKONANIA.....	25
4.3.	MASA HAMUJĄCA SKŁADÓW MANEWROWYCH	25
4.4.	DOPUSZCZALNY NACISK OSI NA SZYNĘ.....	26
4.5.	OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH	26
4.6.	RUCH LOKOMOTYW PRZEWOŹNIKÓW PO TORACH BOCZNICY	26
5.	WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY	27
5.1.	PODZIAŁ BOCZNICY NA REJONY MANEWROWE	27
5.2.	MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH POJAZDÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY	27
5.3.	DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ.....	28
5.4.	USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH (LOKOMOTYW) W SKŁADZIE MANEWROWYM	28
5.5.	SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE WAGONÓW, LOKOMOTYW	28
5.6.	OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE	28
5.7.	OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE	28
5.8.	JAZDY MANEWROWE PRZEZ PRZEJAZDY I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W POZIOMIE SZYN	29
5.9.	DOZWOLONA LICZBA WAGONÓW PRZETACZANYCH W JEDNEJ GRUPIE MANEWROWEJ BEZ OBSADZENIA HAMULCÓW RĘCZNYCH LUB WYŁĄCZENIA HAMULCÓW ZESPOLONYCH.	29
5.10.	PRZETACZANIE TABORU KOLEJOWEGO SIŁĄ LUDZKĄ LUB PRZY UŻYCIU CIĄGNIKÓW DROGOWYCH.....	29
5.11.	UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA JAZD MANEWROWYCH ORAZ PRZEKĄŁDANIE ZWROTNIC ROZJAZDÓW.....	31
5.12.	ZABEZPIECZENIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM ORAZ GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYWANIE.....	31
6.	ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ	33
6.1.	PLANOWANIE I ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ.....	33

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**

6.2.	ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ.....	34
6.3.	CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH BOCZNICY	35
6.4.	PRACA MANEWROWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH	35
6.5.	WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ I OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH	36
6.6.	WARUNKI PRZEJAZDU OBOK DŹWIGÓW, ORAZ OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH	37
7.	ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO	38
7.1.	PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO – ODBIORCZYM	38
7.2.	PRZEKAZYWANIE WAGONÓW Z BOCZNICY.....	39
7.3.	REKLAMACJE W STOSUNKU DO PRZEWOŹNIKA	39
8.	ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH	40
8.1.	OGÓLNE WARUNKI PRZEWOZU PRZESYŁEK NIEBEZPIECZNYCH.....	40
8.2.	WYPOSAŻENIE I OZNAKOWANIE TABORU KOLEJOWEGO	41
8.3.	PROWADZENIE MANEWRÓW Z POJAZDAMI KOLEJOWYMI, WAGONAMI ZAWIERAJĄCYMI TOWARY NIEBEZPIECZNE ...	47
8.4.	ZADANIA DORADCY DS. PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH BOCZNICY.....	48
8.5.	WYMAGANIA ZWIĄZANE ZE SZKOLENIEM PRACOWNIKÓW Z ZAKRESU PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.....	49
8.6.	CHARAKTERYSTYKA TOWARU NIEBEZPIECZNEGO PRZEWOŻONEGO NA BOCZNICY	49
9.	NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIA OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY, PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO	51
9.1.	WARUNKI OGÓLNE.....	51
9.2.	RODZAJE REMONTÓW	51
9.3.	ZACHOWANIE ŚRODKÓW OSTROŻNOŚCI W CZASIE WYKONYWANIA ROBÓT PRZY UTRZYMANIU TORÓW.....	51
9.4.	OGŁĘDZINY ZEWNĘTRZNE ORAZ KONSERWACJA ROZJAZDÓW	52
9.5.	NADZÓR TECHNICZNY NAD UTRZYMANIEM TORÓW I ROZJAZDÓW ORAZ ICH OKRESOWE SPRAWDZANIE	52
10.	WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY.	53
10.1.	WARUNKI BHP	53
10.2.	OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA	54
10.3.	WYMOGI KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZATRUDNIONYCH W TRANSPORCIE KOLEJOWYM NA BOCZNICY	54
10.4.	SZKOLENIE PRACOWNIKÓW	55
10.5.	BADANIA OKRESOWE	55
11.	OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY	56
11.1.	WSPÓLNY ZAKRES KOMPETENCJI	56
11.2.	OBOWIĄZKI PRACOWNIKA NADZORU SŁUŻB KOLEJOWYCH	57
11.3.	OBOWIĄZKI PROWADZĄCEGO POJAZD TRAKCYJNY.....	57
11.4.	OBOWIĄZKI KIERUJĄCEGO MANEWRAMI	57
12.	POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM.....	59
12.1.	ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU;	60
12.2.	POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU ZDARZENIA	60
13.	WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ ORAZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ	62
14.	POSTANOWIENIA KOŃCOWE	63
14.1.	ROZDZIELNIK REGULAMINU.	63
14.2.	OBOWIĄZEK WPROWADZENIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU	63
14.3.	OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA	63
15.	SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU	64
16.	POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI POSTANOWIEŃ REGULAMINU PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ.	65
	ZAŁĄCZNIK NR 1 I 2– PLANY SCHEMATYCZNE 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 2021, poz. 1984);
2. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity ogłoszony w Dzienniku Ustaw Dz. U. z 2020 r. poz. 8. z dnia 03.01.2020r.);
3. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2021 poz. 2351).
4. Rozporządzenie ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniu określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 15 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);

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**

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.
 - Instrukcja obsługi i serwisu traktorów ORION.

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

Postanowienia regulaminu po uzgodnieniu przez Zakład Linii Kolejowych w Gdyni oraz po zatwierdzeniu przez Zarząd Spółki Port Gdański Eksploatacja, będą miały moc obowiązującą dla pracowników bocznic kolejowej PGE „Rejon Nabrzeży WOC1, WOC2 i Nabrzeża Oliwskiego” i przewoźników kolejowych 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 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 WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**

- 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 Zaspia 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 Nabrzeży WOC1, WOC2 i Nabrzeża Oliwskiego”

Siedziba Spółki:

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

W dalszej części regulaminu nazywana bocznica „WOC”.

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 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 bocznicy 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 2021, poz.1984)
- 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 węglem, koksem, rudą, złomem i innym towarem drobnicowym. Do zasadniczych czynności wykonywanych na bocznic należy:

- 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 „WOC” Spółki Port Gdański Eksploatacja, w zakresie utrzymania i eksploatacji infrastruktury kolejowej i prowadzenia ruchu kolejowego, obowiązują przepisy wewnętrzne wykazane punkcie 1.1 niniejszego regulaminu.

2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

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

Bocznicą kolejową „WOC” jest bocznicą stacyjną, której rejon manewrowe (układ torowy Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego) usytuowane są po północno-zachodniej stronie torów stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Zaspas Towarowa, na końcu linii kolejowej nr 227 Gdańsk Główny- Gdańsk Zaspas Towarowa.

Bocznicą kolejową „WOC” odgałęzia się rozjazdem zwyczajnym nr 61 w km 6,048 od toru nr 101 stacji Gdańsk Zaspas Towarowa, linia kolejowa nr 227 Gdańsk Główny- Gdańsk Zaspas Towarowa. Początek infrastruktury bocznic dla Nabrzeża WOC 1 usytuowany jest na ostatniej podrozdnicz rozjazdu nr 61. Dla Nabrzeża WOC II i Nabrzeża Oliwskiego usytuowany jest na ostatniej podrozdnicz rozjazdu nr 173.

W rejonie Nabrzeża WOC 1 koniec bocznic usytuowany jest:

- na końcu toru nr 135 w km 0,239 wg. kilometracji tego toru,
- na końcu toru nr 134 w km 0,176 wg. kilometracji tego toru,
- na końcu toru nr 128 w km 0,424 wg. kilometracji tego toru,
- na końcu toru nr 126 w km 0,353 wg. kilometracji tego toru.

W rejonie Nabrzeża WOC 2 koniec bocznic usytuowany jest:

- na końcu toru nr 114 w km 0,328 wg. kilometracji tego toru,
- na końcu toru nr 134 w km 0,264 wg. kilometracji tego toru.

W rejonie Nabrzeża Oliwskiego koniec bocznic usytuowany jest:

- na końcu toru nr 203 w km 0,705 wg. kilometracji tego toru,
- na końcu toru nr 204 w km 0,823 wg. kilometracji tego toru,
- na końcu toru nr 205 w km 0,915 wg. kilometracji tego toru,
- na końcu toru nr 213 w km 0,105 wg. kilometracji tego toru,
- na końcu toru nr 214 w km 0,042 wg. kilometracji tego toru.

2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada

Bocznicą nie posiada posterunków technicznych. Układ torowy bocznic „WOC” podzielony jest na trzy rejon manewrowe. 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:

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**

- a) Rejon manewrowy 1(WOC 1):
- tory nr 123, 124 i 125 - plac I i II,
 - tor nr 98 - magazyn nr 2,
- b) Rejon manewrowy 2 (Nabrzeże WOC 2):
- tory nr 97 - plac I i II,
 - tory nr 93 i 114 - magazyn nr 4,
- c) Rejon manewrowy 2 (Nabrzeże Oliwskie):
- tory nr 11 i 205 - plac VII,
 - tory nr 200 i 202 - dźwigi,
 - tory nr 204 i 205 - magazyn nr 6 i nr 9.

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.

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
Nabrzeże WOC 1 (Rejon Manewrowy 1)								
97	Komunikacyjny, ładunkowy zd.-odbiorczy	PR174	PR 187	213,22	U174	PR 187/188	172,98	10
98	Komunikacyjny, ładunkowy zd.-odbiorczy	PR61	PR 128	403,04	U174	PR 128	257,72	15
123	Komunikacyjny, ładunkowy	PR188	PR 137	317,65	U188	U137	222,10	13
124	Komunikacyjny, ładunkowy	PR187	PR 136	252,11	U188	PR134	153,56	9
125	Komunikacyjny, ładunkowy	PR187	PR135	265,78	U187	U135	171,79	10
126	Ładunkowy	PR137	KT	353,19	PR137	U139	76,23	4
					PR139	Z1	222,27	13
127	Ładunkowy	PR136	PR140	411,72	U136	PR138	83,14	4
					U138	U140	204,90	12
128	Ładunkowy	PR 135	KT	424,88	PR135	U140	349,18	20
	żeberkowy				PR140	Z1	17,94	-
131	Dojazdowy	PR128	PR132	246,02	U128	U132	161,44	-

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**

134	żeberkowy odstawczy	PR132	KT	176,09	PR132	Z1	124,41	7
135	żeberkowy odstawczy	PR131	KT	239,61	U131	Z1	141,77	8
Razem				3430,29	-	-	2486,41	125
Nabrzeże WOC 2 (Rejon Manewrowy 2)								
93	Komunikacyjny, zd.-odbiorczy	PR61	PR 117	570,83	Tm 65	PR117	474,69	24
106	Ładunkowy	PR117	KO	264,25	U 117	Z1	218,39	12
114	Ładunkowy zd.-odbiorczy	PR 117	KT	328,62	U117	Z1	273,58	16
Razem				1163,7	-	0	0966,66	3696,35 52 194
Nabrzeże Oliwskie (Rejon Manewrowy 3)								
92	Dojazdowy	PR 173	PR 16	718,12	Tm 64	PR 16	656,12	-
24	Dojazdowy	PR 16	PR 39	141,46	U 16	PR 39	98,08	-
11	Ładunkowy	PR 39	PR 68	431,71	U 39	U 68	339,32	19
16	Ładunkowy	PR 39	PR 68	432,93	U 39	U 68	340,52	20
200	Dojazdowy	PR 16	PR 66	391,05	U 19	Przejazd	51,65	-
					Przejazd	Przejazd	102,97	-
					Przejazd	PR 69	33,68	-
					U 69	U 66	13,31	-
201	Komunikacyjny, zdawczo-odbiorczy	PR 20	PR 65	264,56	U 20	Przejazd	7,76	-
					Przejazd	Przejazd	102,97	6
					Przejazd	U 65	38,67	-
202	Zdawczo-odbiorczy	PR 19	PR 70	620,42	Przejazd	Przejazd	102,97	19
					Przejazd	U 65	38,95	-
					PR 69	PR 67	16,12	-
					U 67	Przejazd	152,98	8
					Przejazd	U 70	7,66	-
203	Ładunkowy	PR 64	KO	705,84	U 64	Przejazd	36,55	-
					Przejazd	Przejazd	226,97	13
					Przejazd	PR 101	65,61	-
					U 101	Przejazd	219,44	12
204	Dojazdowy	PR 64	KO	698,01	U SZP	PR 64	45,04	-
					U 64	Przejazd	36,17	-
					Przejazd	U 70	7,28	-
					PR 70	PR 71	16,31	-
					U 71	U 74	68,06	-
					PR 74	Przejazd	19,74	-
					Przejazd	U 102	96,35	-
					PR Rz102	Przejazd	186,47	10

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**

205	Ładunkowy	PR 69	KT	995,09	U Rz69	Przejazd	246,76	14
					Przejazd	U 72	80,70	-
					PR 72	PR 73	33,21	-
					U 73	Przejazd	37,49	-
					Przejazd	Przejazd	319,81	18
213	Żeberko, Ładunkowy	PR 215	KT	75,60	U 215	Z 1	31,54	1
214	Żeberko, Ładunkowy	PR 216	KT	14,70	PR 216	Z 1	14,70	1
215	Ładunkowy	PR 217	PR 215	149,59	U 217	PR 215	105,69	6
216	Objazdowo, Ładunkowy	PR 216	PR 214	149,59	PR 216	U 214	105,10	6
217	Żeberko Ładunkowy	PR 217	KT	172,32	PR 217	Z 1	172,32	10
219	Komunikacyjny, Ładunkowy	PR 219	PR 218	282,02	U 219	U 218	196,67	11
220	Żeberko Ładunkowy	PR 218	KT	193,77	U 218	Z 1	152,98	8
221	Żeberko Ładunkowy	PR 219	KT	148,79	U 218	Z 1	104,23	6
Razem				6585,57	-	-	4728,92	188

Oznaczenie użytych skrótów:

- U - ukres rozjazdu
- PR - początek rozjazdu
- KT - koniec toru
- KO - kozioł oporowy
- Z 1 - „Stój”
- U SZP - ukres szyny poddźwigowej
- Przejazd - Przejazd kolejowo- drogowy

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 boczniczy, największy dopuszczalny nacisk osi pojazdu kolejowego na szynę wynosi 196 KN. 20 ton/oś.

**Regulamin Pracy Bocznicz Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**

2.5. Pochylenie podłużne toru

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
W rejonie Nabrzeża WOC 1		
97	od początku rozjazdu nr 174, spadek 1,9‰ na długości 27m, dalej spadek 2,4‰ na długości 63m, następnie wzniesienie 1,7‰ na długości 41m, następnie na poziomie do końca toru	Rmin – 190m
98	od początku rozjazdu nr 61, spadek 1,9‰ na długości 90m, dalej poziom na długości 65m następnie spadek 1,5‰ na długości 117m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 200m
123	od początku rozjazdu nr 187, spadek 2,0‰ na długości 100m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 300m
124	od początku rozjazdu nr 188, spadek 2,0‰ na długości 88m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Tor prosty
125	od początku rozjazdu nr 187, spadek 2,0‰ na długości 100m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 300m
126	poziom na całej długości toru	Rmin – 290m
127	poziom na całej długości toru	Rmin – 160m
128	poziom na całej długości toru	Rmin – 250m
131	od początku rozjazdu nr 128 w poziomie na długości 94 metrów, dalej spadek 1‰ na dł. 91m, następnie do końca toru wzniesienie 3,2‰	Tor prosty
133	od początku rozjazdu nr 129 spadek 0,3‰ na całej długości toru	Tor prosty
134	od początku rozjazdu nr 132, spadek 1,6‰ na długości 50m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 300m
135	od początku rozjazdu nr 131, spadek 0,2‰ na długości 111m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 400m
W rejonie Nabrzeża WOC 2		
93	od początku rozjazdu nr 61 w poziomie na długości 216 metrów, dalej wzniesienie 2‰ na dł. 75m, następnie w poziomie na długości 118m, dalej do końca toru spadek 1,8‰	Rmin – 172m
106	od początku rozjazdu nr 117 spadek 1,8‰ na długości 90m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 710m
114	od początku rozjazdu nr 117 spadek 1,8‰ na długości 90m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 730m
W rejonie Nabrzeża Oliwskiego		
92	od początku rozjazdu nr 61 w poziomie na długości 43 metrów, dalej spadek 3,3‰ na dł. 89m, następnie w poziomie na długości 90m, dalej wzniesienie 5,8‰ na dł.120m, następnie w poziomie na długości 57m, dalej wzniesienie 4‰ na dł.30m, następnie w poziomie na długości 220m, do końca toru spadek 1,6‰	Rmin – 180m

**Regulamin Pracy Bocznic Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
24	od początku rozjazdu nr 16 spadek 1,6‰ na długości 33m, dalej do końca toru spadek 1,7	Rmin– 300m
11	od początku rozjazdu nr 39 spadek 1,7‰ na długości 35m, dalej do końca toru tor w poziomie	Rmin – 260m
16	od początku rozjazdu nr 39 spadek 1,7‰ na długości 35m, dalej do końca toru tor w poziomie	Rmin – 190m
200	od początku rozjazdu nr 16 wzniesienie 1,6‰ na długości 35m, dalej spadek 1,9‰ na długości 172m następnie wzniesienie 0,7‰ na długości 170m, dalej spadek 1,2‰ na długości 99m, następnie do końca toru tor w poziomie	Rmin – 250m
201, 202	od początku rozjazdu nr 20 spadek 1,9‰ następnie wzniesienie 0,7‰ na długości 170m, dalej do końca toru spadek 1,2‰	Rmin – 400m
203	poziom na całej długości toru	Rmin – 210m
204	poziom na całej długości toru	Rmin – 200m
205	od początku rozjazdu nr 69 wzniesienie 0,7‰ na długości 105m, dalej spadek 1,2‰ na długości 99m następnie do końca toru tor w poziomie	Rmin – 200m
213	poziom na całej długości toru	Rmin – 160m
214	poziom na całej długości toru	Rmin – 200m
215	od początku rozjazdu nr 217 w poziomie na długości 61 metrów, dalej wzniesienie 2‰ na dł. 63m, następnie do końca toru tor w poziomie	Tor prosty
216	od początku rozjazdu nr 216 wzniesienie 2‰ na dł. 63m, następnie do końca toru tor w poziomie	Rmin – 220m
217	poziom na całej długości toru	Rmin – 700m
219	od początku rozjazdu nr 219 spadek 1,2‰ na długości 30m, dalej do końca toru tor w poziomie	Rmin – 250m
220	poziom na całej długości toru	Rmin – 220m
221	od początku rozjazdu nr 219 spadek 1,2‰ na długości 30m, dalej do końca toru tor w poziomie	Rmin – 200m

Minimalne promienie łuków wynoszą:

na Nabrzeżu WOC 1 – 160 m w torze nr 127,

na Nabrzeżu WOC 2 – 172 m w torze nr 93,

na Nabrzeżu Oliwskim –160 m w torze nr 213,

2.6. Pojemność bocznic

Ogólna długość budowlana torów bocznicowych (bez rozjazdów) wynosi 11 179 m, w tym długość użyteczna torów bocznicowych wynosi 8 181 m.

Maksymalna pojemność bocznic liczona w wagonach czteroosiowych przyjmując na jeden wagon długość 17 m, jest sumą pojemności torów na które dozwolone jest odstawianie

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**

wagonów i wynosi 365 wagonów. Do wyliczenia pojemności bocznicy nie uwzględniono torów dojazdowych, objazdowych oraz torów na których nie przewidziano możliwości odstawiania wagonów.

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

na Nabrzeżu WOC 1 $125 * 0,6 = 75$ wagonów,

na Nabrzeżu WOC 2 $52 * 0,6 = 31$ wagonów,

na Nabrzeżu Oliwskim $188 * 0,6 = 112$ wagonów.

Obowiązującą pojemnością bocznicy jest pojemność normalna (eksploatacyjna) liczona w pojazdach kolejowych (wagonach) fizycznych, czyli wynosi ona 218 wagonów.

2.7. Wykaz zwrotnic, wykolejnic i skrzyżowań torów

Nr zwrotn.	Położenie zasadnicze	Rodzaj, promień, typ, skos	Sposób przekładania	Oświetlona tak/nie	Uzależniona	Uwagi
Nabrzeże WOC 1 (Rejon Manewrowy 1)						
61	na tor 98	Rz 49E1 190 1:9 prawy	elektrycznie	nie	tak	w zarządzie PKP PLK S.A.
Wk 61	nałożona	-	elektrycznie	nie	tak	w zarządzie PKP PLK S.A.
174	na tor 97	Rz S49 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	nie	-
128	na tor 131	Rz S49 190 1:7,5 lewy	ręcznie	nie	nie	typu portowego
129	na rozjazd 128 Zamknięty na zamek zwrotnicowy	Rz S49 190 1:7,5 lewy	ręcznie	nie	nie	typu portowego
131	Na tor 135	Rz S42II 205 1:9 prawy	ręcznie	nie	nie	-
132	Na tor 131	Rz S42II 205 1:9 prawy	ręcznie	nie	nie	-
134	na rozj. 136	Rz S42 190 1:7 lewy	ręcznie	nie	nie	typu portowego
135	na tor 125	Rz S42 190 1:7 lewy	ręcznie	nie	nie	typu portowego
136	na tor 127	Rz S42 190 1:7 prawy	ręcznie	nie	nie	typu portowego
137	na tor 123	Rz S42 190 1:7 prawy	ręcznie	nie	nie	typu portowego
138	na rozj. 139	Rz S42 190 1:7 lewy	ręcznie	nie	nie	typu portowego

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**

Nr zwrotn.	Położenie zasadnicze	Rodzaj, promień, typ, skos	Sposób przekładania	Oświetlona tak/nie	Uzależniona	Uwagi
139	na tor 126	Rz S42 190 1:7 prawy	ręcznie	nie	nie	typu portowego
140	na tor 128	Rz S49 190 1:9 lewy	ręcznie	nie	nie	typu portowego
187/ 188	na tor 125 z rozjazdu 187	Rpj S49 190 1:9 prawy	ręcznie	nie	nie	-
Nabrzeże WOC 2 (Rejon Manewrowy 2)						
173	na tor 98	Rz 60E1 300 1:9 prawy	elektrycznie	nie	tak	w zarządzie PKP PLK S.A.
Wk 171	nałożona	-	elektrycznie	nie	tak	w zarządzie PKP PLK S.A.
117	na tor 106	Rz S49 190 1:9 lewy	ręcznie	nie	nie	-
Nabrzeże Oliwskie (Rejon Manewrowy 3)						
Wk 172	nałożona	-	elektrycznie	nie	tak	w zarządzie PKP PLK S.A.
16	na rozj. 19	Rz S49 190 1:9 prawy	ręcznie	nie	nie	-
19	na tor 200	Rz S49 190 1:9 lewy	ręcznie	nie	nie	-
20	na tor 202	Rz S49 190 1:9 prawy	ręcznie	nie	nie	-
39	na tor 11	Rz S49 190 1:9 lewy	ręcznie	nie	nie	-
64	na tor 204	Rz 49E1 1:7 lewy	ręcznie	nie	nie	
65	na rozj. 67	Rz 49E1 1:7 lewy	ręcznie	nie	nie	
66	na tor 202	Rz 49E1 1:7 lewy	ręcznie	nie	nie	
67	na tor 200	Rz 49E1 1:7 lewy	ręcznie	nie	nie	
68	na tor 11	Rz S49 190 1:9 prawy	ręcznie	nie	nie	
69	na tor 205	Rz 49E1 1:7 prawy	ręcznie	nie	nie	
70	na tor 204	Rz 49E1 1:7 lewy	ręcznie	nie	nie	

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**

Nr zwrotn.	Położenie zasadnicze	Rodzaj, promień, typ, skos	Sposób przekładania	Oświetlona tak/nie	Uzależniona	Uwagi
71	na tor 204	Rz 49E1 1:7 prawy	ręcznie	nie	nie	
72	na tor 205	Rz 49E1 1:7 prawy	ręcznie	nie	nie	
73	na tor 205	Rz 49E1 1:7 lewy	ręcznie	nie	nie	
74	na tor 204	Rz 49E1 1:7 lewy	ręcznie	nie	nie	
101	na tor 203	Rz 49E1 1:7 prawy	ręcznie	nie	nie	
102	na tor 204	Rz 49E1 1:7 prawy	ręcznie	nie	nie	
214	na tor 216	Rz S42 205 1:9 prawy	ręcznie	nie	nie	
215	na tor 213	Rz S42 205 1:9 prawy	ręcznie	nie	nie	
216	na tor 218	Rz S42 205 1:9 prawy	ręcznie	nie	nie	
217	na tor 215	Rz S42 190 1:9 prawy	ręcznie	nie	nie	
218	na tor 219	Rz S49 190 1:9 prawy	ręcznie	nie	nie	
219	na tor 219	Rz S42 205 1:9 lewy	ręcznie	nie	nie	

2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykołojnic do okręgów nastawczych

Bocznica na swoim obszarze nie posiada posterunków technicznych, a tym samym wydzielonych okręgów nastawczych. Bocznica podzielona jest na trzy rejony manewrowe. Przynależność torów, rozjazdów oraz wykołojnic do poszczególnych rejonów manewrowych wskazana została w tabeli w pkt. 2.4 i 2.7 niniejszego regulaminu.

2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

Rozjazdy znajdujące się na obszarze w zarządzie bocznicy obsługiwane są ręcznie. Wskaźniki zwrotnicowe, tarcze zatrzymania D1 „Stój”, oraz tarcze zaporowe Z1 „Stój”, ustawione przed kozłami oporowymi na terenie bocznicy są nieoświetlone.

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**

Tory i rozjazdy w zarządzie PGE S.A. nie posiadają izolacji torowej i zwrotnicowej, rozjazdy nie posiadają również uzależnień. Rozjazd nr 129 pozostaje stale zamknięty na zamek zwrotnicowy w położeniu na rozjazd 128. Klucz znajduje się u Dysponenta kolejowego P.G. Eksploatacja S.A.

Przed rozjazdem 61 dla toru nr 98 boczniczy w pierwszym rejonie manewrowym ustawiona jest świetlna Tarcz manewrowa Tm 66 zabezpieczająca zjazd, grupy manewrowej z torów boczniczy na tor komunikacyjny 101 stacji Gdańsk Zaspas Towarowa Rozjazd odgałęziający nr 61 oraz Wk61 (w zarządzie PKP PLK) obsługiwane są elektrycznie z komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym posterunku Zp stacji Gdańsk Zaspas Towarowa.

Przed rozjazdem 173 dla toru nr 93 w drugim rejonie manewrowym ustawiona jest świetlna Tarcz manewrowa Tm 65 zabezpieczająca zjazd, grupy manewrowej z torów boczniczy na tor komunikacyjny 101 stacji Gdańsk Zaspas Towarowa Rozjazd odgałęziający nr 61 oraz rozjazd 173 i Wk171 (w zarządzie PKP PLK) obsługiwane są elektrycznie z komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym posterunku Zp stacji Gdańsk Zaspas Towarowa.

Przed rozjazdem 173 dla toru nr 92 w trzecim rejonie manewrowym ustawiona jest świetlna Tarcz manewrowa Tm 64 zabezpieczająca zjazd, grupy manewrowej z torów boczniczy na tor komunikacyjny 101 stacji Gdańsk Zaspas Towarowa Rozjazd odgałęziający nr 61 oraz rozjazd 173 i Wk172 (w zarządzie PKP PLK) obsługiwane są elektrycznie z komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym posterunku Zp stacji Gdańsk Zaspas Towarowa.

Rozjazd odgałęziający nr 61 oraz rozjazd nr 173 wyposażone są w izolację zwrotnicową oraz urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów.

2.10. Kolejowe obiekty inżynierskie

Na terenie boczniczy nie ma obiektów inżynierskich.

2.11. Przejazdy kolejowo- drogowe i przejścia w poziomie szyn

Na terenie boczniczy, układ torowy znajduje się następujące przejazdy kolejowo- drogowe kat „D”, stanowiące skrzyżowanie ulicy Przemysłowej z następującymi torami:

- torem 97 w km 0,114 (nabrzeże WOC1),
 - torem 98 w km 0,217 (nabrzeże WOC1),
 - torem 93 w km 0,435 (nabrzeże WOC2),
 - torem 92 w km 0,583 (nabrzeże Oliwskie),
- a także następujące przejazdy technologiczne (wewnętrzne):

Nabrzeże WOC1:

- w km 0,155 (wg. km toru 98) – przez tory nr 97 i 98,
- w km 0,107 (wg. km toru 132) – przez tory nr 98 i 132,
- w km 0,207 – przez tor nr 97.

Nabrzeże Oliwskie:

- w km 0,059 (wg. km toru 202) – przez tory nr 200, 201 i 202.

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**

Przejazdy kolejowo- drogowe użytku publicznego kategorii „D” oraz dodatkowo niektóre drogi wewnętrzne, po których mogą się poruszać pojazdy drogowe użytkowników zewnętrznych (innych podmiotów) realizujący przejazdy związane z obsługą bocznic są osygnalizowane z obydwu stron, dla pojazdów drogowych, znakiem G3 lub G4 - krzyżami "św. Andrzeja".

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

W części torów bocznic, 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 baczności przy realizacji przejazdów. Dodatkowo przy pchaniu pojazdów kolejowych obowiązują zasady 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.

2.12. Oświetlenie bocznic kolejowych

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

Na terenie bocznic występują punkty ładunkowe ujęte w poniższej tabeli.

Nabrzeże	Punkt ładunkowy	Usytuowany przy torze nr
WOC 1 (3 punkty)	Plac I	128
	Plac II	128
WOC 2 (2 punkty)	Plac Va	110
	Magazyn 4	114
Oliwskie (6 punktów)	Plac X	205
	Magazyn 8	205
	Elewator 5	205

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**

Nabrzeże	Punkt ładunkowy	Usytuowany przy torze nr
	Magazyn 6	205
	Magazyn 9	205
	Plac VII	11,205

Uwaga:

Powyższe punkty ładunkowe uszeregowano wg. kolejności ich obsługi na poszczególnych Nabrzeżach, rozpoczynając od najdalej położonych od torów zdawczo-odbiorczych.

Bocznica posiada również następujące rampy:

Nabrzeże	Punkt ładunkowy	Usytuowany przy torze nr	Rampa(+ -)	Rodzaj rampy
WOC 1 (3 punkty)	Plac I	128	-	
	Plac II	128	-	
WOC 2 (2 punkty)	Plac Va	110	+	czołowo-boczna(dwustronna)
	Magazyn 4	114	+	boczna
Oliwskie (6 punktów)	Plac X	205	-	
	Magazyn 8	205	+	boczna
	Elewator 5	205	+	boczna
	Magazyn 6	205	+	boczna
	Magazyn 9	205	-	
	Plac VII	11,205	-	

Do prowadzenia czynności ładunkowych na bocznicę, bocznica wyposażona została w następujące urządzenia:

- na Nabrzeżach WOC 1 i WOC 2 – 10 dźwigów portowych
- na Nabrzeżu Oliwskim – 8 dźwigów portowych o udźwigach od 6,3 do 16 t.

Ponadto ww. Nabrzeża wyposażone są w:

- 6 żurawi typu „Liebher” o udźwigach 30 t,
- 18 wózków widłowych o udźwigach 1,6 -25 t.

2.14. Wagi wagonowe

Bocznica nie posiada własnych wag wagonowych. Nie przewiduje się konieczności ważenia wagonów.

2.15. Bramy kolejowe

Na terenie bocznic znajdują się następujące bramy kolejowe:

- brama nr 1 stanowiąca element ogrodzenia w torze nr 98 w km 0,080
- brama nr 2 stanowiąca element ogrodzenia w torze nr 93 w km 0,096,58

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 bocznic 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 bocznic oraz potrzebie otwarcia bramy pracownika ochrony powiadamia wyznaczony pracownik bocznic.

2.16. Skrajnie budowli i taboru, skrajniki

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

Skrajnia taboru jest to zarys figury płaskiej, stanowiący podstawę do określenia największych dopuszczalnych wymiarów taboru w przekroju poprzecznym – **skrajnia A w/g PN – 70/K – 02056**. Na bocznic WOC obowiązuje skrajnia taboru dla ruchu międzynarodowego w odmianie A.

Po torze o prześwicie 1435 mm maksymalna skrajnia ładunkowa wynosi:

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

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

Na bocznic brak jest skrajników.

2.17. Sygnały, wskaźniki i tablice

W układzie torowym bocznic nie ma semaforów i tarcz zaporowych. Tarcze manewrowe świetlne Tm 66, Tm 171 i Tm172 (w zarządzie PKP PLK S.A.) usytuowane przed rozjazdami nr 61 i 173, ograniczają lub zezwalają (zależnie od wskazań) na wjazd z torów bocznic na tor 101 stacji Gdańsk Zasp Towarowa. Tarcze te sterowane są z komputerowych urządzeń srk przez dyżurnego ruchu posterunku Zp stacji Gdańsk Zasp Towarowa.

Inne wskaźniki, tarcze i sygnały zamknięcia toru

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**

Na terenie boczniczy zostały ustawione:

- Wskaźniki Wz określające położenie zwrotnic rozjazdów,
- wskaźniki W6b „Dać wielokrotny sygnał baczność” – przed przejazdami kolejowymi w poziomie szyn,
- wskaźniki ukresu W17 oznaczający miejsce, do którego wolno zająć tor taborem,
- sygnały zamknięcia toru Z1 zostały ustawione z prawej strony wszystkich torów zakończonych kozłami oporowym, w miejscu, gdzie rozpoczyna się odcinek zasypany piaskiem (poduszka piaskowa) przed kozłami oporowymi lub bezpośrednio przed kozłem oporowym na torach bez poduszki piaskowej.
- tarcze zatrzymania D1 „Stój” stosowane dwustronnie na bramach kolejowych ograniczających 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 rozmieszczone są tablice ostrzegawcze i informacyjne wskazujące na konieczność:

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

Ponadto Zarządca boczniczy posiada na wyposażeniu sześć przenośnych tarcz zatrzymania D 1 „STÓJ” (po dwie dla każdego rejonu manewrowego), służące do osygnalizowania toru (w całości lub jego części) albo rozjazdów w przypadku wystąpienia usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego na obszarze boczniczy.

2.18. Urządzenia i środki trakcyjne

Do obsługi boczniczy zatrudniane są pojazdy trakcyjne przewoźników kolejowych lub innych podmiotów obsługujących bocznicę.

Na torach boczniczy, 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.

Bocznica posiada na wyposażeniu pojazd szynowo- drogowy typu 9C160 ORION. Pojazd ten należy do grupy pojazdów dwufunkcyjnych, który może poruszać się po torach kolejowych oraz drogach kołowych. Na boczniczy „WOC” pojazd ten może poruszać się po torach wszystkich rejonów manewrowych. Pojazd ten przeznaczony jest do wykonywania prac manewrowych z pojedynczymi pojazdami kolejowymi (wagonami) lub mniejszymi składami manewrowymi oraz innych prac związanych z utrzymaniem infrastruktury, po wyposażeniu go w specjalistyczny, możliwy do zainstalowania na ciągniku osprzęt. Traktor ORION posiada świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu NR:PL 59 2017 0005 z dnia 20 lutego 2017r. wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego ważne na czas nieokreślony.

Charakterystyka techniczno – eksploatacyjna

1. Znamionowa moc silnika 116 kW,

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**

2. Maksymalna siła uciągu 35kN
3. System hamulcowy DAKO
4. Prędkość maksymalna 20 km/h
5. Dopuszczalna liczba holowanych wagonów na torze poziomym bez hamulca pneumatycznego: 4 bez ładunku, 2 z ładunkiem,
6. Dopuszczalna liczba holowanych wagonów na torze poziomym z hamulcem pneumatycznym 10,
7. Rozstaw osi rolek prowadzących 4880mm,
8. Długość ze zderzakami 6660 mm,
9. Wysokość od główki szyny 3425 mm,
10. Szerokość 2880 mm,
11. Masa własna 10,5t,

Utrzymanie i eksploatacja pojazdu szynowo – drogowego odbywa się zgodnie z instrukcją eksploatacyjną producenta.

W czasie obsługi torów zdawczo-odbiorczych oraz punktów ładunkowych przez lokomotywę i drużynę manewrową przewoźnika obsługującego bocznice posiadany przez bocznice pojazd dwudrogowy (szynowo – drogowy), zobligowany jest do zjechania z torów i pozostawiania poza skrajnią toru.

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 Zaspą Towarową oraz z pracownikami przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice służy łączność telefoniczna stacjonarna i komórkowa.

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 Zaspa Towarowa następuje w sposób określony w Regulaminu Technicznym posterunku „Zp” stacji kolejowej PKP PLK S.A. Gdańsk Zaspa Towarowa.
2. Wagony przeznaczone na bocznicę oraz zdane z bocznic są pozostawiane lub zabierane przez licencjonowanych przewoźników kolejowych na torach wskazanych w pkt 2.3 niniejszego regulaminu.
3. Ruch lokomotywy i jazdy grup manewrowych (zdawczych) między bocznicą, a stacją PKP Gdańsk Zaspa Towarowa prowadzony jest na zasadach jazd manewrowych.
4. Obsługa bocznicy następuje po wcześniejszym uzgodnieniu przez przedstawicieli przewoźników kolejowych (ustawiacz) z Dysponentem kolejowym P.G. Eksploatacja S.A.. oraz z dyżurnym ruchu posterunku „Zp” stacji Gdańsk Zaspa Towarowa. Przy uzgodnieniu ustawiacz zobligowany jest wskazać jakie grupy torów i w jakiej kolejności będzie obsługiwał.
5. Kierownik manewrów po otrzymaniu sygnału zezwalającego na jazdę manewrową na poszczególnych sygnalizatorach (tarczach manewrowych) realizuje jazdę torem nr 101, 102 lub 104 na tory bocznicy. Przed wjazdem na bocznicę zobligowany jest on do ułożenia drogi przebiegu- rozjazdów ręcznych dla rejonów manewrowych które będzie obsługiwał a następnie wjeżdża na wyznaczony tor bocznicy.
6. Po zakończeniu pracy manewrowej kierownik manewrów uzgadnia przy użyciu środków łączności z dyżurnym ruchu posterunku „Zp” stacji Gdańsk Zaspa Towarowa jazdę do tej stacji.
7. Wszelkie jazdy z i na bocznicę wymagają wcześniejszego uzgodnienia wyznaczonego pracownika bocznicy z dyżurnym ruchu posterunku „Zp” i są odnotowywane obustronnie, za podaniem numeru rozmowy, w Dzienniku telefonicznym.
8. Zjazd grupy manewrowej lub pojazdu kolejowego z napędem luzem, z torów bocznicy nr 92, 93 i 98 na tor komunikacyjny nr 101, 102 lub 104 w zarządzie PKP PLK S.A. może nastąpić dopiero po uzgodnieniu tej jazdy z dyżurnym ruchu posterunku „Zp” i otrzymaniu sygnału zezwalającego na jazdę na stosownej tarczy manewrowej lub odrębnego zezwolenia wydanego drogą radiową zgodnie z obowiązującymi na PKP PLK S.A. uregulowaniami.
9. Organizacja pracy manewrowej na terenie bocznicy należy do kierującego pracami ładunkowymi, natomiast wykonywanie pracy manewrowej odbywa się pod kierunkiem ustawiacza.

4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY

4.1. Podstawianie wagonów na bocznicę

1. Organizacja pracy manewrowej podczas obsługi torów zdawczo-odbiorczych bocznicy, należy do obowiązków kierownika manewrów przewoźnika kolejowego.
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 bocznicy 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 „WOC” obowiązują zasady przyjęte jak dla jazd manewrowych.
6. Dojazd do torów bocznicy następuje na zasadach ujętych w rozdziale 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 bocznicy 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 bocznicy przez lokomotywę i drużyną manewrową przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznicę, należy bezwzględnie:
 - ostrzec pracowników bocznicy o mającej nastąpić obsłudze;
 - przerwać wszelkie prace ładunkowe;
 - odsunąć sprzęt i urządzenia ładunkowe i naprawcze poza skrajnię toru.
 - upewnić się, że pojazd dwudrogowy (szynowo – drogowy), będący na wyposażeniu bocznicy zjechał z torów i pozostaje po za skrajnią toru.

4.2. Liczba obsługa i czas ich wykonania

1. Poszczególne rejonu manewrowe boczniczy 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 obsługi 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.
9. Wymagany procent wymaganej masy hamującej na bocznicę wynosi 6.

4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę

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

4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

Biorąc pod uwagę pochylenia podłużne i minimalne promienie łuków na torach bocznic „WOC” oraz dopuszczalne naciski osi taboru na szyny, dopuszcza się do kursowania po torach bocznic wszystkich rodzajów wagonów kursujących 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 po torach bocznic

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

1. o wjeździe i pracy na torach bocznic lokomotywy przewoźnika kolejowego decyduje Dysponent kolejowy P.G. Eksploatacja S.A.
2. Dysponent kolejowy P.G. Eksploatacja S.A. przed wydaniem zezwolenia na obsługę bocznic dla poszczególnych rejonów manewrowych, upewnia się czy nie pracuje tam pojazd dwudrogowy (szynowo – drogowym), będącym na wyposażeniu bocznic. Zezwolenie na jazdę tego pojazdu może być wydane dopiero po wstrzymaniu jego pracy i upewnieniu się, że pojazd dwudrogowy zjechał z torów i pozostaje po za skrajnią toru

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.

5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY

5.1. Podział bocznicy na rejony manewrowe

Układ torów bocznicy „WOC” stanowi trzy rejony manewrowe:

I - Rejon Manewrowy;

grupa torów rejon Nabrzeża WOC 1, obejmująca tory 97, 98, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 131, 133, 134 i 135

II - Rejon Manewrowy;

grupa torów rejon Nabrzeża WOC 2 obejmująca tory 93, 106 i 114.

III - Rejon Manewrowy;

grupa torów Nabrzeża Oliwskiego, obejmująca tory 92, 24, 11, 16, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220 i 221.

Każdy z rejonów manewrowych bocznicy może być obsługiwany tylko jedną grupą manewrową.

5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy

Maksymalna prędkość kursowania pojazdów kolejowych(taboru) po torach 92, 93 i 98 bocznicy wynosi 15 km/h z wyłączeniem wykonywania manewrów z towarem niebezpiecznym, oznaczonych nalepkami nr 8,15 według RID oraz cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego, dla których obowiązują prędkości mniejsze.

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

Prędkość jazd manewrowych ogranicza się dla wszystkich torów:

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

5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

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

5.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym

Pojazd trakcyjny (lokomotywa manewrowa) podczas wykonywania pracy manewrowej na torach bocznicy 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 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. i dwie płozy hamulcowe.

5.7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie

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

Każdy pracownik drużyny manewrowej powinien być ubrany w stosowną odzież ochronną, oraz posiadać przy sobie przybory sygnałowe: chorągiewkę sygnałową, gwizdek, w nocy

latarkę sygnałową z możliwością wyświetlenia światła białego i czerwonego oraz tarczkę sygnałową do wstrzymania ruchu kołowego na przejazdach.

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

Manewry przez przejazdy kolejowo- drogowe należy wykonywać ze szczególną ostrożnością. Maksymalna szybkość jazdy przy przejeździe przez wszystkie przejazdy kolejowe nie może być większa, jak 5 km/h.

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

Ostona 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 lub bez załączenia hamulca zespolonego w jednej grupie można przetaczać maksymalnie 2 wagony.

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

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 na torach ładunkowych bocznic „WOC”. 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,

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**

- 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, 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 dwudrogowym realizowane są pod kierownictwem kierującego manewrami (kierowca drogowego pojazdu silnikowego nie może wykonywać czynności kierownika manewrów lub manewrowego) z przestrzeganiem poniższych przedstawionych zasad:

1. Pojazd dwudrogowy używany do wykonywania manewrów musi być w nienagannym stanie technicznym.
2. 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.
3. Prędkość ciągniętych wagonów nie może przekroczyć prędkości **5 km/godz.** i powinna być tak regulowana, aby w razie potrzeby skład wagonów mógł być natychmiast zatrzymany,

Przetaczanie wagonów drogowym pojazdem silnikowym na terenie bocznic „WOC” jest dozwolone, gdy ilość wagonów na danym rejonie manewrowym bocznic nie przekracza jego pojemności eksploatacyjnej bocznic. Obowiązuje postanowienia instrukcji obsługi i serwisu traktorów ORION.

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

Zwrotnice rozjazdów ręcznych w czasie wykonywania manewrów na bocznicę dla jazd pojazdów kolejowych z napędem i grup manewrowych, nastawia manewrowy na polecenie ustawiacza, względnie układa je sam ustawiacz.

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 dla jazd 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 bocznicę należy używać płozów hamulcowych typu PL-1 malowanych na kolor czerwony.

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 wkładamy płóz hamulcowy.

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

Każdorazowo przed przystąpieniem do pracy ustawiacz obowiązany jest sprawdzić stan płóz hamulcowych i ich rozmieszczenie. W przypadku uszkodzenia płozu należy go wymienić na nowy opisując cechą płozu, który został wymieniony.

Wszystkie płozy hamulcowe muszą być odpowiednie do typu szyn S-49 (płozy typu PL-1) i powinny być pomalowane na kolor czerwony i odciskane symbolem „WOC” z jednej strony i numerem kolejnym płozu z drugiej strony.

**Regulamin Pracy Boczniczyc Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**

Do eksploatacji zgodnie z potrzebami należy wydać 18 sztuk płozów ponumerowanych kolejno od 1 do 18.

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 płozowych zgodnie z miejscem ich przeznaczenia.

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

Płozy hamulcowe na terenie bocznic znajdują się na ławach płozowych umiejscowionych na międzytorzu, na końcach torów odstawczych po trzy płozy;

- Nabrzeże WOC1- 2 ławy płozowe; jedna na między torów 134-135 druga przy rozjeździe 129.;
- Nabrzeże WOC2 -2 ławy płozowe; jedna na między torów 126-127 druga na międzytorzu torów 123-124;
- Nabrzeże Oliwskie - 2 ławy płozowe; jedna na między torów 204-205 druga na międzytorzu torów 200-201;

Ławy płozowe 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.
2. Wszystkie jazdy manewrowe podmiotów obsługujących bocznice, z rejonu bocznic „WOC”, na tory PKP PLK S.A. i odwrotnie mogą być wykonane tylko po wzajemnym porozumieniu wyznaczonego pracownika bocznic „WOC” z dyżurnym ruchu „Zp” stacji Gdańsk Zaspą Towarową.
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 zezwalającego 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. Szybkości 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 taboru,
 - aby wagony w stanie zahamowanym nie były przetaczane,
 - na bezwzględne doprowadzenie rozjazdów do zasadniczego położenia, po zakończonej jeździe manewrowej.

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**

8. Przy zabieraniu wagonów z punktów ładunkowych należy uprzednio wzrokowo sprawdzić czy:
 - wagony zostały równomiernie obciążone ładunkiem,
 - wagony nie są obciążone ponad ich nośność,
 - na wagonach otwartych, ładunek nie występuje poza skrajnię wagonów,
 - przy wagonach samowyładowczych, klapy są zamknięte, zasuwki odpowiednio zabezpieczone oraz czy bolce zabezpieczające mechanizm obrotowy są właściwie założone.
9. Podczas wykonywania manewrów, kierujący manewrami powinien zorganizować pracę w taki sposób i znajdować się w takim miejscu, aby mógł objąć wzrokiem manewrujący tabor i 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 nieдомówień, omówienia zamierzonych jazd manewrowych.

6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej

Do podstawowych zadań pracy manewrowej na bocznicach 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 wykonywane są 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 taborom będzie szedł ustawiacz lub manewrowy z przyborami sygnałowymi i będzie zwracał baczną uwagę, czy nie ma przeszkód do dalszej jazdy taboru. Maszynista lokomotywy oraz drużyna manewrowa powinna zachować jak największą ostrożność, nie wychylać się, nie przebywać na stopniach taboru od strony budowli oraz zwracać uwagę na ludzi znajdujących się w sąsiedztwie torów.
3. W okresie przygotowania bocznic do zimy, powinny być wykonywane roboty związane z zabezpieczeniem stałych urządzeń kolejowych przed skutkami opadów śnieżnych i mrozów, a w szczególności:
 - wykonywanie niezbędnych odwodnień stałych i prowizorycznych rowów odwadniających, oczyszczenie urządzeń odwadniających /studzienek/ i naprawy odwodnienia torów i rozjazdów,
 - ustawienie przenośnych zasłon przeciwsnieżnych w miejscach narażonych na zawianie śniegiem,
 - dostarczenie na wyznaczone miejsca odpowiedniej ilości piasku do posypywania rejonów objętych manewrami, dróg dojazdu do miejsc i stanowisk pracy,

- uprzątniecie toru i obszaru przyległego z wszystkich materiałów po robotach, części ładunku, itp.

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

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

1. bez nadzoru kierownika manewrów nie wolno wykonywać żadnych ruchów manewrowych pojazdem kolejowym,
2. podczas wchodzenia pomiędzy pojazdy kolejowe (wagony) należy schylić się pod zderzakiem, następnie przekroczyć szynę trzymając się uchwyty. Wychodzi się z pomiędzy pojazdów kolejowych (wagonów) identycznie,
3. sprzęganie pojazdów kolejowych (wagonów) w czasie ruchu pojazdu kolejowego jest surowo zabronione. Czynność tę można wykonać po zatrzymaniu manewrującego pojazdu kolejowego,
4. nie wolno chwytać sprzęgu wagonowego za jego część końcową, lecz przy nakrętce. Sprzęg szybko zarzucić na hak i natychmiast cofnąć ręce,
5. po sprzęgnięciu lub rozsprzęgnięciu niezwłocznie wyjść z pomiędzy pojazdów kolejowych (wagonów),
6. pracownicy drużyny manewrowej nie mogą wskakiwać na stopień lub zeskakiwać ze stopnia pojazdu kolejowego (wagonu) będącego w ruchu,
7. nie wolno przechodzić pod pojazdami kolejowymi (wagonami) stojącymi, będącymi w ruchu, po zderzakach i sprzęgach,
8. Chodzić należy po międzytorzach lub obok toru. Przed każdym wejściem na tor przy jego przechodzeniu należy zwracać uwagę czy nie zbliża się pojazd kolejowy,
9. Przechodzić przed stojącymi pojazdami kolejowymi (wagonami) w odległości nie mniejszej niż 10 m,
10. Przed jadącymi pojazdami kolejowymi (wagonami) nie wolno wchodzić na tor.,
11. Pracownicy zespołu kolejowego muszą stosować się do wszystkich rygorów i zasad bezpieczeństwa pracy, jakie obowiązują na bocznicach,
12. Każdy pracownik odpowiedzialny jest bezpośrednio za zachowanie bezpieczeństwa osobistego przy poruszaniu się po torach podczas wykonywania ruchu kolejowego,
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 „WOC” są podstawiane lokomotywą przewoźnika kolejowego na tory zdawczo-odbiorcze bocznicy „WOC”.

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 ciągną 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 upoważniony pracownik bocznicy zgłasza ten fakt swojemu zwierzchnikowi.

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 boczniczy „WOC” z wyłączeniem uszkodzeń ujętych na wykazie zdawczym.

7.2. Przekazywanie wagonów z boczniczy

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

Wagony przeznaczone do zabrania przez przewoźnika kolejowego lub inny podmiot są wystawiane ich pojazdem trakcyjnym na tory zdawczo/odbiorcze boczniczy. Wagony powinny być właściwie, sprzęgnięte i skręcone.

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

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

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

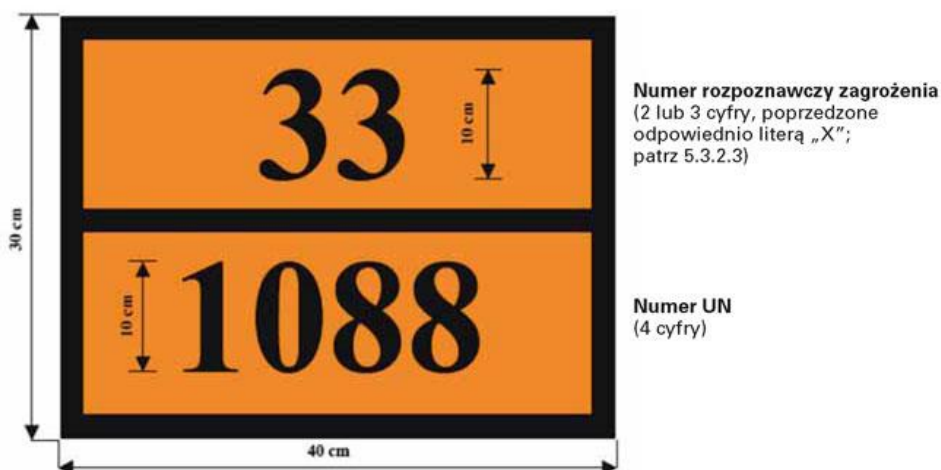
A. Zasady oznakowania taboru

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

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**



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.

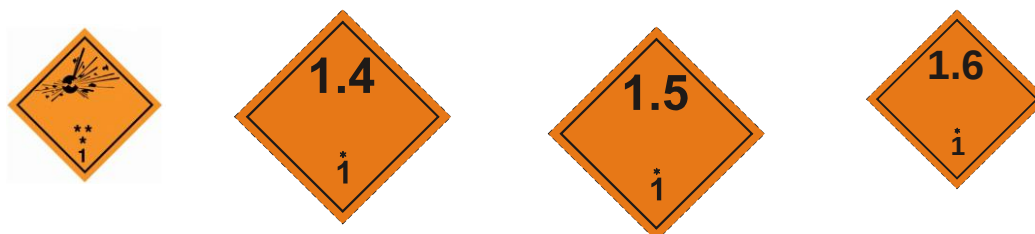
B. Nalepki ostrzegawcze

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

Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”

**** 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

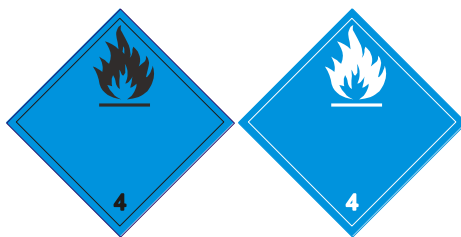
Materiały podatne na samozapalenie



(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

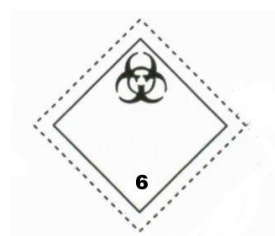
Materiały trujące



(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 WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**



(Nr 7D)

Materiały promieniotwórcze
(tylko duża nalepka)



(Nr 7E)

Materiały rozszczepialne klasy 7

Zagrożenie klasy 8

Materiały żrące



(Nr 8)

Zagrożenie klasy 9

Różne materiały i przedmioty niebezpieczne



(Nr 9)

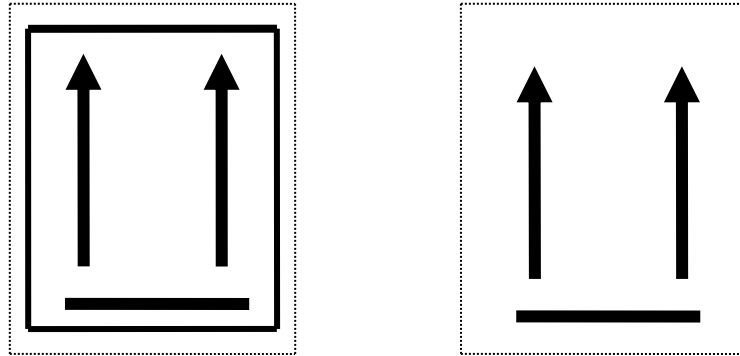


(Nr 9A)

9. Strzałki kierunkowe.

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

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**



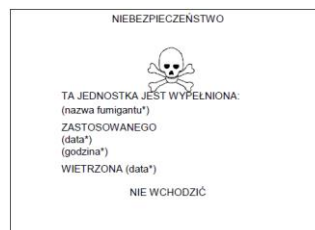
10. Znak dla materiałów o podwyższonej temperaturze.



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.

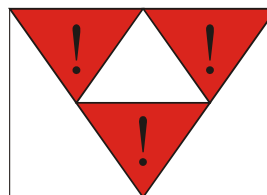


15. Znaki dotyczące manewrowania.



(Nr 13)

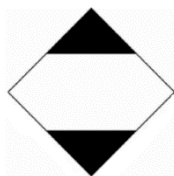
Ostrożnie przetaczać



(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

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**

drogowych, dla których dokument przewozowy wskazuje, że zawierają one sztuki przesyłek oznakowane nalepkami ostrzegawczymi zgodnymi ze wzorami nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2. Wymaganie tej odległości ochronnej jest spełnione, jeżeli odległość pomiędzy tarczami zderzaków wagonu lub ścianą czołową kontenera wielkiego, cysterny przenośnej lub przodem albo tyłem pojazdu drogowego a tarczami zderzaków innego wagonu lub ścianą czołową innego kontenera wielkiego, cysterny przenośnej, kontenera-cysterny, MEGC lub przodem albo tyłem pojazdu drogowego:

a) wynosi nie mniej niż 18 m, lub

b) jest zajęta przez nie mniej niż 2 wagony dwuosiowe lub jeden wagon cztero- lub więcej osiowy.

6. Prędkość jazdy manewrowych z pojazdami kolejowymi z towarem niebezpiecznym nie powinna przekraczać 10 km/h; Przy przetaczaniu wagonów z towarami niebezpiecznymi oznaczonymi nalepkami ostrzegawczymi nr 8 i 15 oraz cystern oznaczonych pasami koloru pomarańczowego, zgodnie z Regulaminem międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącym załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674), zwanym dalej „Regulaminem RID”, prędkość jazdy manewrowych nie powinna przekraczać 5 km/h.
7. Wykonywanie manewrów na 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

Na terenie bocznic „WOC” przewożone są towary niebezpieczne wszystkich klas. Towary te posiadają następujące właściwości zagrożeń :

- Mogą mieć różne właściwości i wywoływać różne efekty, takie jak wybuch masowy, rozrzut odłamków, pożar, świecenie, huk lub dym.
- Są wrażliwe na wstrząsy i/lub uderzenie i/lub ciepło.
- Zagrożenie wybuchem.
- Mogą znajdować się pod ciśnieniem.
- Zagrożenie uduszeniem.
- Zagrożenie poparzeniem lub odmrożeniem.
- Zagrożenie wybuchem przy podgrzewaniu.
- Zagrożenie zatruciem.
- Zagrożenie pożarem. Zapalne lub palne, może zapalić się od źródła ognia, iskry lub płomienia.
- Może zawierać materiały samoreaktywne podatne na rozkład egzotermiczny wskutek dostarczenia ciepła, kontaktu z innymi materiałami (takimi jak kwasy, związki metali ciężkich, aminy), tarcia lub uderzenia.
- W wyniku rozkładu może wydzielać szkodliwe i zapalne gazy lub pary lub może nastąpić samozapłon.
- Zagrożenie wybuchem materiałów wybuchowych odczuwalnych przy ubytku środka odczulającego.

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**

- Zagrożenie samozapłonem w przypadku uszkodzenia sztuki przesyłki lub uwolnienia się materiału.
- Mogą silnie reagować z wodą.
Zagrożenie gwałtowną reakcją, zapłonem lub wybuchem, w przypadku kontaktu z materiałem palnym lub zapalnym.
- Zagrożenie rozkładem egzotermicznym w podwyższonej temperaturze, kontaktu z innymi materiałami (takimi jak kwasy, związki metali ciężkich i aminy), tarcia lub uderzenia.
- Zagrożenie zatruciem inhalacyjnym, kontaktowym lub w skutek połknięcia.
- Zagrożenie dla środowiska wodnego i kanalizacji.
- Zagrożenie zakażeniem.
- Może wywołać ciężkie zachorowania u ludzi i u zwierząt
- Zagrożenie napromieniowaniem wewnętrznym i zewnętrznym.
- Zagrożenie reakcją łańcuchową.
- Zagrożenie poparzeniem chemicznym.
- Mogą gwałtownie reagować ze sobą, z wodą i z innymi materiałami.
- Uwolnione materiały mogą wydzielać żrące pary.

Z uwagi na mnogość przewożonych towarów w regulaminie nie wskazujemy ich charakterystyki. Dysponent kolejowy P.G. Eksploatacja S.A. został wyposażony w wyciągi z kart charakterystyki substancji i preparatów chemicznych

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 za wyjątkiem infrastruktury znajdującej się w zarządzaniu PKP PLK S.A. podlegają utrzymaniu i konserwacji przez użytkownika boczniczy.

Utrzymanie infrastruktury kolejowej polega na:

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

Do utrzymania torów i poszczególnych urządzeń kolejowych zarządca boczniczy obowiązany jest wyznaczyć pracownika z kwalifikacjami wymaganymi do wykonywania tych czynności zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 stycznia 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 15 stycznia 2021 r. poz. 101.

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

9.2. Rodzaje remontów

Tory kolejowe są remontowane według następującego systemu:

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

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

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

Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”

- należy osłonić miejsce robót przez wystawienie w osi toru przenośnej tarczy zatrzymania D 1 „STÓJ” w odległości 100 m od przeszkody (jeżeli brak jest tej odległości to bezpośrednio za ukresem rozjazdu prowadzącego na dany tor);
- zwrotnicę prowadzącą na tor, gdzie prowadzone są roboty należy ustawić w położeniu ochronnym;
- wszelkie prace związane z konserwacją i remontem toru należy wykonać w oparciu o wymogi prawa budowlanego i Instrukcję utrzymania nawierzchni kolejowych;
- po zakończeniu robót kierujący robotami (toromistrz) obowiązany jest sprawdzić stan torów i skrajni taboru oraz zgłosić osobie odpowiedzialnej za te czynności na bocznicę zakończenie robót i usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót oraz zbędnych przedmiotów z toru i terenu przyległego.

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

Nad bezpieczeństwem pracowników wykonujących prace torowe czuwa prowadzący roboty kierownik robót. Przy przewidzianym zamknięciu toru przenośną tarczą zatrzymania D1 „STÓJ” ustawia kierownik robót. O ile nie przewidziane zamknięcie toru jest na punkcie zdawczo – odbiorczym, użytkownik bocznic ma obowiązek powiadomienia o tym fakcie przewoźnika kolejowego 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 i 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 taborem,
 - 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 boczniczy

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

Pracownicy boczniczy oraz licencjonowanych przewoźników wykonujących przewozy w obrębie boczniczy 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:

- ustawiacz; egzamin kwalifikacyjny na ustawiacza
- manewrowy; egzamin kwalifikacyjny na manewrowego

Podczas wykonywania manewrów siłą ludzką lub innymi dostępnymi środkami (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 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniu określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 15 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 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniu określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 15 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/.

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 „WOC” 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 prowadzącego pojazd trakcyjny

Do obowiązków kierującego pojazdem trakcyjnym w zakresie transportu kolejowego należy:

- wykonywanie poleceń ustawiacza związanych pracą pojazdu trakcyjnego.

W czasie pracy powinien obserwować:

- sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
- prawidłowe nastawienie zwrotnic, wykolejnic itp.,
- czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy (ludzie na torze, pojazdy drogowe na torze lub w jego skrajni, itp.),
- czy tabor znajduje się w granicach ukresów oraz jego ruch po sąsiednich torach, w miarę możliwości, jeżeli skład manewrowy jest ciągnięty, albo w zasięgu widoczności, jeżeli jest pchany.

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

11.4. Obowiązki kierującego manewrami

W czasie wykonywania pracy kierownik manewrów zobowiązany jest:

- kierować pracą manewrową w zgodzie z wymogami niniejszego Regulaminu, Instrukcji wewnętrznych określających warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego oraz zasadami BHP,
- podstawić wagony na tor zdawczo- odbiorczy,
- dopilnować zabezpieczenia taboru na torze przed zbiegnięciem,

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**

- 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 bocznicy kolejowej WOC,
- 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 regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:

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

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

Kolizja – jest to zdarzenie obejmujące:

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

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

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, ustalenia wniosków zapobiegawczych i wskazania środków zaradczych.

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

12.1. Zawiadomienie o zdarzeniu;

1. W razie zauważenia wypadku kolejowego, każdy pracownik powinien niezwłocznie powiadomić bezpośredniego przełożonego.
2. Pracownik 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:
 - uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - pożaru lub wybuchu,
 - zawalenia lub zalania wodą obiektu budowlanego,
 - wykolejenia wagonu z towarem niebezpiecznym,
 - niekontrolowanego uwolnienia się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania,
 - zamknąć tor,
 - przekonać się, czy na sąsiednich torach może odbywać się ruch kolejowy, a jeżeli ruch nie może się odbywać należy tor zamknąć i osygnalizować,
 - 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 WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego”**

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, pkbwbk@mswia.gov.pl,

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

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

Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może 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

PKP PLK S.A.

Gdańsk Zaspą Towarowa dyż. ruchu	58 - 721 57 72
Nacz. Sekcji Eksploatacji w Gdynia PKP PLK S.A.	58- 721 13 06
PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni Sekretariat	58- 721 13 00
PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni Dyspozytor	58- 721 12 02

Numery przewoźników obsługującego bocznice:

ORION	734-149-837
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 Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A. Rejon „Nabrzeża WOC 1, WOC 2 i Nabrzeża Oliwskiego” opracowano w 6-ciu jednobrzmiących egzemplarzach, które otrzymują:

- | | |
|---|------------------|
| 1. Port Gdański Eksploatacja | – 2 egzemplarze; |
| 2. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk | – 1 egzemplarz; |
| 3. PKP PLK S.A. ZLK w Gdyni | – 1 egzemplarz; |
| 4. PKP PLK S.A. Sekcja Eksploatacji w Gdyni | – 1 egzemplarz; |
| 5. Przewoźnik obsługujący bocznice | – 1 egzemplarz. |

14.2. Obowiązek wprowadzenia zmian i uzupełnień w treści regulaminu

Regulamin pracy boczniczy kolejowej winien być utrzymany w ciągłej aktualności za co odpowiedzialny jest pracownik nadzoru służb kolejowych.

Wszelkie zmiany, dotyczące zasad ruchu pomiędzy bocznica a zarządcą infrastruktury oraz zmian na styku bocznica – zarządca infrastruktury 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.

Z wszelkimi zmianami i uzupełnieniami wniesionymi do niniejszego regulaminu należy zapoznać /za podpisem/ wszystkich pracowników boczniczy związanych z ruchem kolejowym oraz 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 Boczniczy muszą zapoznać się z treścią niniejszego Regulaminu, a fakt przyjęcia do wiadomości jego treści potwierdzić własnoręcznym podpisem w rozdziale 16 Regulaminu.

15. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU.

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

[illegible]

ZAŁĄCZNIK NR 1 i 2– PLANY SCHEMATYCZNE BOCZNICY KOLEJOWEJ