



EKSPLOATACJA
PORT GDAŃSKI

REGULAMIN

PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

Portu Gdańskiego Eksploatacja S.A.

Rejon „BASEN GÓRNICZY”

Uzgodnił PKP PLK S.A.

ZASTĘPCA DYREKTORA
ds. Eksploatacyjnych

Krzysztof Grabowski

Gdynia, dnia 31.10.2023 r.

Uzgodnił Grupa Azoty Zakłady
Fosforowe Gdańsk Sp. z o.o.

Prezes Zarządu

Wojciech Dawidziuk

Gdańsk, dnia 09.11.2023 r.

Zatwierdził:

Mariusz Wdowczyk

Mariusz Wdowczyk

Gdańsk dnia 21.11.2023 r.

Regulamin sporządzono w siedmiu jednobrzmiących egzemplarzach.

Regulamin zawiera 70 stron.

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”**

S P I S T R E Ś C I

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	5
1.4.	WSPÓŁUŻYTKOWNICY BOCZNICY	6
1.5.	PRZEZNACZENIE BOCZNICY	6
1.6.	ZAKRES STOSOWANIA WŁASNYCH PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH.....	7
2.	OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ	8
2.1.	POŁOŻENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ ZE WSKAZANIEM MIEJSCA ODGAŁĘZIENIA OD LINII KOLEJOWEJ, Z KTÓRĄ BOCZNICA JEST POŁĄCZONA.....	8
2.2.	OKRĘGII NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA.....	9
2.3.	LOKALIZACJA PUNKTU ZDAWCZO – ODBIORCZEGO	9
2.4.	TORY BOCZNICOWE, ICH UKŁAD, NUMERACJA, PRZEZNACZENIE, DŁUGOŚĆ OGÓLNA I UŻYTECZNA	11
2.5.	POCHYLENIE PODŁUŻNE TORU	14
2.6.	POJEMNOŚĆ BOCZNICY	16
2.7.	WYKAZ ZWROTNIC, WYKOLEJNIC I SKRZYŻOWAŃ TORÓW	17
2.8.	PRZYPORZĄDKOWANIE ZWROTNIC ROZJAZDÓW I WYKOLEJNIC DO OKRĘGÓW NASTAWCZYCH	19
2.9.	URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM	19
2.10.	KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE	20
2.11.	PRZEJAZDY KOLEJOWO- DROGOWE I PRZEJŚCIA W POZIOMIE SZYN	20
2.12.	OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ	20
2.13.	PUNKTY ŁADUNKOWE, URZĄDZENIA ŁADUNKOWE	21
2.14.	WAGI WAGONOWE	21
2.15.	BRAMY KOLEJOWE	22
2.16.	SKRAJNIE BUDOWLI I TABORU, SKRAJNIKI.....	22
2.17.	SYGNAŁY, WSKAŹNIKI I TABLICE	23
2.18.	URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE	23
2.19.	TABOR KOLEJOWY WŁASNY LUB DZIERŻAWIONY	25
2.20.	ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI.....	25
3.	ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ, A ZARZĄDCĄ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ.....	27
4.	WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY	30
4.1.	PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ	30
4.2.	LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH WYKONYWANIA	31
4.3.	MASA HAMUJĄCA SKŁADÓW MANEWROWYCH	32
4.4.	DOPUSZCZALNY NACISK OSI NA SZYNĘ.....	33
4.5.	OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH.....	33
4.6.	RUCH LOKOMOTYW PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY	33
4.7.	RUCH LOKOMOTYW UŻYTKOWNIKA BOCZNICY PO TORACH ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ PKP PLK S.A ORAZ BOCZNICY GRUPY AZOTY „FOSFOR” SP. Z O.O.....	34
4.8.	PROWADZANIA RUCHU POJAZDÓW KOLEJOWYCH UŻYTKOWNIKA BOCZNICY NA TORACH BOCZNICY.....	35
5.	WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY	36
5.1.	PODZIAŁ BOCZNICY NA REJONY MANEWROWE	36
5.2.	MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH POJAZDÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY	36
5.3.	DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ.....	37
5.4.	USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH (LOKOMOTYW) W SKŁADZIE MANEWROWYM	37
5.5.	SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE WAGONÓW, LOKOMOTYW.....	37
5.6.	OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE.....	38
5.7.	OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE	38
5.8.	JAZDY MANEWROWE PRZEZ PRZEJAZDY KOLEJOWO- DROGOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W POZIOMIE SZYN	38
5.9.	DOZWOLONA LICZBA WAGONÓW PRZETACZANYCH W JEDNEJ GRUPIE MANEWROWEJ BEZ OBSADZENIA HAMULCÓW RĘCZNYCH LUB WYŁĄCZENIA HAMULCÓW ZESPOLONYCH	39
5.10.	PRZETACZANIE TABORU KOLEJOWEGO SIŁĄ LUDZKĄ LUB PRZY UŻYCIU CIĄGNIKÓW DROGOWYCH.....	39
5.11.	UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA JAZD MANEWROWYCH ORAZ PRZEKŁADANIE ZWROTNIC ROZJAZDÓW	40

Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”

5.12.	ZABEZPIECZENIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM ORAZ GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYWANIE.....	40
6.	ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	42
6.1.	PLANOWANIE I ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ.....	42
6.2.	ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ.....	43
6.3.	CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH BOCZNICY.....	43
6.4.	PRACA MANEWROWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH	44
6.5.	WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ I OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH	45
6.6.	WARUNKI PRZEJAZDU OBOK ZASOBNIKÓW, DŹWIGÓW ORAZ OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH	46
6.7.	WARUNKI OBSŁUGI WAG WAGONOWYCH.....	47
7.	ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO	48
7.1.	PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO – ODBIORCZYM	48
7.2.	PRZEKAZYWANIE WAGONÓW Z BOCZNICY.....	49
7.3.	REKLAMACJE W STOSUNKU DO PRZEWÓZNIKA.....	49
8.	ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWÓZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH	50
8.1.	OGÓLNE WARUNKI PRZEWÓZU PRZESYŁEK NIEBEZPIECZNYCH.....	50
8.2.	CHARAKTERYSTYKA TOWARU NIEBEZPIECZNEGO PRZEWÓŻONEGO NA BOCZNICY	52
9.	NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIA OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY, PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO	54
9.1.	WARUNKI OGÓLNE.....	54
9.2.	RODZAJE REMONTÓW.....	54
9.3.	ZACHOWANIE ŚRODKÓW OSTROŻNOŚCI W CZASIE WYKONYWANIA ROBÓT PRZY UTRZYMANIU TORÓW.....	54
9.4.	OGŁĘDZINY ZEWNĘTRZNE ORAZ KONSERWACJA ROZJAZDÓW	55
9.5.	NADZÓR TECHNICZNY NAD UTRZYMANIEM TORÓW I ROZJAZDÓW ORAZ ICH OKRESOWE SPRAWDZANIE	55
10.	WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY.	56
10.1.	WARUNKI BHP	56
10.2.	OCHRONA PRZECIWPÓŻAROWA	57
10.3.	WYMOGI KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZATRUDNIONYCH W TRANSPORCIE KOLEJOWYM NA BOCZNICY	57
10.4.	SZKOLENIE PRACOWNIKÓW	58
10.5.	BADANIA OKRESOWE	58
11.	OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY	59
11.1.	WSPÓLNY ZAKRES KOMPETENCJI.....	59
11.2.	OBOWIĄZKI PRACOWNIKA NADZORU SŁUŻB KOLEJOWYCH	59
11.3.	OBOWIĄZKI USTAWIACZA BOCZNICY POSTERUNKU P13	60
11.4.	OBOWIĄZKI USTAWIACZA BOCZNICY	60
11.5.	OBOWIĄZKI MASZYNISTY POJAZDU TRAKCYJNEGO BOCZNICY	61
11.6.	OBOWIĄZKI MANEWROWEGO BOCZNICY.	62
11.7.	OBOWIĄZKI KIERUJĄCEGO MANEWRAMI PRZEWÓZNIKA KOLEJOWEGO.	63
11.8.	OBOWIĄZKI PROWADZĄCEGO POJAZD TRAKCYJNY PRZEWÓZNIKA KOLEJOWEGO.	63
12.	POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM.....	64
12.1.	ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU;	65
12.2.	POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU ZDARZENIA	65
13.	WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ ORAZ PRZEWÓZNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ.....	67
14.	POSTANOWIENIA KOŃCOWE	68
14.1.	ROZDZIELNIK REGULAMINU.	68
14.2.	OBOWIĄZEK WPROWADZENIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU	68
14.3.	OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA	68
15.	SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU.....	69
16.	POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI POSTANOWIEŃ REGULAMINU PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ.	70
17.	ZAŁĄCZNIK NR 1 – PLANY SYTUACYJNE BOCZNICY KOLEJOWEJ	70

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. Podstawa prawna opracowania regulaminu

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2023, poz. 1786);
2. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2020 r. poz. 8.);
3. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2023 poz. 682);
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 2021 poz. 101 wraz z późniejszymi zmianami);
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity Dziennik Ustaw 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 (tekst jednolity Dz.U. z 2020r. poz. 1923).
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. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. 2023, poz. 1047);
10. Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10.02.2010r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznic kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz.U.MI.2010.3.8 z 26 lutego 2010r.).
11. Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2022 w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. 2022 poz. 2574),
12. Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 1 grudnia 2022 w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. 2022 poz. 2680),
13. Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2022 poz. 2147).
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);

1.2. Cel opracowania i zakres obowiązywania regulaminu

Celem sporządzenia Regulaminu pracy bocznicy kolejowej Portu Gdańskiego Eksploatacja S.A. przez jej użytkownika jest określenie podstawowych norm i wymogów zasad organizacji prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania urządzeń stałych bocznicy.

W regulaminie zamieszczono szczegółowy opis czynności i wykonywania prac związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego na Bocznicy oraz w zakresie zabierania i wstawiania taboru kolejowego na tory będące w zarządzie PKP PLK S.A. stacji Gdańsk Port Północny i Gdańsk Kanał Kaszubski, jak również jazd pojazdów trakcyjnych luzem użytkownika bocznicy po wskazanych torach, będących jednocześnie uzupełnieniem postanowień instrukcji wewnętrznych bocznicy jak i zarządcy ww. stacji z odpowiednim dostosowaniem do warunków miejscowych.

Dla osiągnięcia pełnego bezpieczeństwa zatrudnionych pracowników oraz taboru kolejowego i wykorzystania zdolności przewozowej i produkcyjnej konieczne jest:

- 1) przestrzeganie przez wszystkich pracowników związanych z transportem kolejowym zasad określonych w ogólnych przepisach i instrukcjach wewnętrznych,
- 2) przestrzeganie przez pracowników 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.

W przypadku wydania zarządzeń i wskazówek dotyczących organizacji pracy ruchu kolejowego na punkcie styku zarządców, należy uwzględnić uregulowania ujęte w regulaminach i instrukcjach zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. oraz Grupa Azoty Zakłady Fosforowe Gdańsk Sp. z o.o.

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 „Basen Górniczy”.

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

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”**

W dalszej części regulaminu nazywana bocznicą Rejon „Basen Górniczy”, w skrócie bocznicą „BG”.

Bocznicą eksploatowana jest na podstawie:

- Umowy Dzierżawy Nr HU-233/DZ/2014 z dnia 29.09.2014 r. 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 bocznic w Gdańsku, Porcie Północnym, Gdańsku Kanale Kaszubskim, Gdańsku Zaspie Towarowej i rejonie Gdańsk Wiślany, dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów, korzystanie z torów Zarządy dla postoju taboru kolejowego
- Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2023, poz. 1786)
- Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2020 r. poz. 8.
- Świadectwa Bezpieczeństwa Bocznic wydane przez Prezesa UTK

niniejszego regulaminu oraz zawartych umów z licencjonowanymi przewoźnikami kolejowymi.

1.4. Współużytkownicy bocznic

Współużytkowników bocznic nie ma.

1.5. Przeznaczenie bocznic

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

- przyjmowanie składów zgrupowanych jak 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

**Regulamin Pracy Bocznic Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”**

pojazdów kolejowych w obrębie bocznic,

- oględziny pojazdów kolejowych z napędem pod względem technicznym,
- utrzymania i postoju pojazdów kolejowych,
- przekazywanie wagonów przewoźnikowi kolejowemu.

Bocznica przystosowana jest do pracy przez całą dobę.

1.6. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych

Na bocznic kolejowej Spółki Port Gdański Eksploatacja, rejon „Basen Górniczy”, w zakresie utrzymania i eksploatacji infrastruktury kolejowej i prowadzenia ruchu kolejowego, obowiązują następujące instrukcje:

- Instrukcja wewnętrzna określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach ZMPG S.A.
- Instrukcja wewnętrzna określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.
- Instrukcja zasad i utrzymania pojazdów trakcyjnych użytkownika bocznic kolejowej Port Gdański Eksploatacja Sp. z o.o. - PGE-M
- Instrukcja o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych obowiązująca na bocznicach eksploatowanych przez Port Gdański Eksploatacja Sp. z o.o. - PGE-N
- Instrukcja wewnętrzna o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach w zarządzie spółki Port Gdański Eksploatacja S.A.

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

2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

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

Bocznicą kolejową Spółki Port Gdański Eksploatacja, rejon „Basen Górniczy” jest bocznicą stacyjną, której rejon manewrowy układu torowego Nabrzeża Rudowego i Nabrzeża Węglowego usytuowane są po północnej stronie torów stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny, na końcu linii kolejowej nr 226 Pruszcz Gdański - Gdańsk Port Północny. Układ torowy rejonu manewrowego Nabrzeże Dworzec Drzewny usytuowany jest po północno-zachodniej stronie torów stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny i po północnej stronie torów stacji Gdańsk Kanał Kaszubski linii kolejowej nr 965 Gdańsk Port Północny R4- Gdańsk Port Północny

Bocznicą Spółki Port Gdański Eksploatacja, rejon „Basen Górniczy” odgałęzia się:

1. dla układu torowego rejonów manewrowych Nabrzeża Rudowego i Nabrzeża Węglowego:
 - 1) pierwszy punkt odgałęzienia od toru nr 104 stacji Gdańsk Port Północny rozjazdem krzyżowym podwójnym nr 203 w km 15,387 (wg. kilometracji linii 226) początek bocznicy (punkt styku zarządców) stanowi:
 - dla toru 212 koniec rozjazdu 209 km 0,027 wg. kilometracji tego toru (km 15,481 wg. kilometracji linii 226),
 - dla toru 214 koniec rozjazdu 209 km 0,027 wg. kilometracji tego toru (km 15,481 wg. kilometracji linii 226),
 - dla toru 215 koniec rozjazdu 210 km 0,027 wg. kilometracji tego toru (km 15,486 wg. kilometracji linii 226),
 - dla toru 217 koniec rozjazdu 210 km 0,027 wg. kilometracji tego toru (km 15,486 wg. kilometracji linii 226),
 - 2) drugi punkt odgałęzienia od toru nr 102 stacji Gdańsk Port Północny rozjazdem krzyżowym podwójnym nr 204 w km 15,382 (wg. kilometracji linii 226) początek bocznicy (punkt styku zarządców) stanowi:
 - dla toru 218 koniec rozjazdu 212 km 0,033 wg. kilometracji tego toru (km 15,517 wg. kilometracji linii 226),
 - dla toru 341 koniec rozjazdu 212 km 0,134 wg. kilometracji tego toru (km 15,517 wg. kilometracji linii 226),
 - dla toru 342 koniec rozjazdu 211 km 0,027 wg. kilometracji tego toru (km 15,505 wg. kilometracji linii 226),
 - dla toru 342 koniec rozjazdu 211 km 0,061 wg. kilometracji tego toru (km 15,505 wg. kilometracji linii 226),
 - dla toru 400 koniec rozjazdu 205 km 0,027 wg. kilometracji tego toru (km 15,436 wg. kilometracji linii 226),
2. dla układu torowego rejonu manewrowego Nabrzeże Dworzec Drzewny od toru komunikacyjnego nr 101B między stacjami Gdańsk Port Północny-Gdańsk Kanał

**Regulamin Pracy Bocznic Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”**

Kaszubski, rozjazdem zwyczajnym nr 221 w km 2,872 (wg. kilometracji linii 965 Gdańsk Port Północny R4- Gdańsk Port Północny) początek bocznic (punkt styku zarządców) stanowi koniec rozjazdu 221 km 0,027 wg. kilometracji toru 151 (km 2,899 wg. kilometracji linii 965),

3. dla układu torowego, Tory lokomotywowni bocznic odgałęzienia się w sposób bezpośredni rozjazdem nr 419 od toru nr 316 w km 0,850 bocznic kolejowej Grupa Azoty Zakłady Fosforowe Gdańsk Sp. z o.o., która to bocznic odgałęzia się:
- pierwszy punkt odgałęzienia, od toru nr 137 stacji PKP PLK Gdańsk Kanał Kaszubski rozjazdem nr 99 w km 1,518 linii kolejowej nr 965 Gdańsk Port Północny R4- Gdańsk Port Północny.
 - drugi punkt styku w sposób pośredni od infrastruktury PKP PLK S.A. rozjazdem zwyczajnym nr 222 od toru nr 101c stacji Gdańsk Port Północny linii kolejowej nr 965 Gdańsk Port Północny R4- Gdańsk Port Północny w km 2,731.

Układ torowy bocznic przedstawiono na planach schematycznych stanowiących integralną część niniejszego regulaminu.

2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada

Bocznic nie posiada posterunków technicznych. Układ torowy rejon „Basen Górniczy” składa się z trzech grup torowych, podzielonych na poszczególne rejony manewrowe. Granice tych rejonów przedstawiono w dalszej części regulaminu oraz na planach schematycznych, stanowiącym integralną część regulaminu.

Pierwsza grupa torowa składa się z układu torowego Nabrzeża Rudowego i Nabrzeża Węglowego.

Druga grupa torowa składa się z układu torowego Nabrzeża Dworzec Drzewny.

Trzecia grupa torowa składa się z torów lokomotywowni.

2.3. Lokalizacja punktu zdawczo – odbiorczego

Torami zdawczo-odbiorczymi na bocznic są tory nr 171, 205, 209, 210, 212, 214, 215, 217, 218, 301, 302, 303, 401/405, 402/406 i 403/407.

Punkty zdawczo – odbiorcze znajdują się:

Nr toru	Miejsce usytuowania (wg. km toru)	Nr toru	Miejsce usytuowania (wg. km toru)	Nr toru	Miejsce usytuowania (wg. km toru)
Rejon manewrowy Nabrzeża Rudowego i Nabrzeża Węglowego					
205	0,028	214 i 218	0,121	402 i 406	0,064
209	0,089	215 i 217	0,078	403/407	0,051
210	0,017	301 i 302	0,081	401/405	0,064
212	0,086	-	-	-	-

Regulamin Pracy Bocznic Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”

Rejon manewrowy Nabrzeża Dworzec Drzewny					
171	0,520	-	-	-	-

i oznaczone są stosownymi tablicami.

Operacje zdawania i odbierania pojazdów kolejowych na i z Bocznic odbywają się na powyższych torach w przypadku gdy czynności te nie mogą być zrealizowane na torach PKP PLK stacji Gdańsk Port Północny i Gdańsk Kanał Kaszubski (grupy pojazdów zdawane lub odbierane) w miejscu wcześniej uzgodnionym z podmiotem obsługującym bocznicę.

Każdorazowe podstawienie wagonów na tor zdawczo-odbiorczy wymaga uzgodnienia wyznaczonego pracownika przewoźnika kolejowego z pracownikiem nadzoru służb kolejowych bocznicy i odwrotnie w przypadku pozostawienia wagonów do przekazania przewoźnikowi.

Operacje zdawania i odbieranie pojazdów kolejowych na i z Bocznic od przewoźnika kolejowego odbywa się zasadniczo na torach stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny oraz Gdańsk Kanał Kaszubski, ujętych w poniższej tabeli na podstawie umowy wskazanej w pkt. 1.3. Zdawanie i przyjmowanie wagonów, może odbywać się również na torze nr 102 i 104 stacji Gdańsk Port Północny usytuowanego w rejonie tzw. rejonu Gdańsk Przeróbka.

Grupa torów	Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Nr rozjazdów ograniczaj. tor		Długość użyteczna w metrach	Pojemność w wag. 4-osiow. o dł. 15m
			od	do	N/P	
Stacja Gdańsk Port Północny	1 E	Główny zasadniczy dla wjazdów, wyjazdów pociągów towarowych z towarami niebezpiecznymi (TN) w tym towarami wysokiego ryzyka (TWR) i przesyłkami nadzwyczajnymi	24	106	758 750	50
	2 E	- -	17	106	758 840	50 56
	4 E	główny dodatkowy dla wjazdów, wyjazdów pociągów towarowych z towarami niebezpiecznymi (TN) w tym towarami wysokiego ryzyka (TWR) i przesyłkami nadzwyczajnymi	61	101	787 799	52 53
	6 E	- -	20	103	787 799	52 53
	8 E	- -	20	104	788 755	52 50
	10 E	- -	21	101	751 750	50
	12 E	- -	21	101	754 752	50
	14 E	- -	22	102	754	50

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”**

Grupa torów	Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Nr rozjazdów ograniczaj. tor		Długość użyteczna w metrach N/P	Pojemność w wag. 4-osiow. o dł. 15m
			od	do		
Rejon Gdańsk Kanał Kaszubski	71 E	Główny zasadniczy dla wjazdów, wyjazdów pociągów towarowych z towarami niebezpiecznymi (TN) w tym towarami wysokiego ryzyka (TWR) i przesyłkami nadzwyczajnymi	82	91	787 811	52
	72 E	główny dodatkowy dla wjazdów, wyjazdów pociągów towarowych z towarami niebezpiecznymi (TN) w tym towarami wysokiego ryzyka (TWR) i przesyłkami nadzwyczajnymi	84	92	751 775	50
	73 E	- -	83	90	751 763	50
	74 E	- -	84	92	784 775	51
	75 E	- -	83	89	750 749	49

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			Użytkowa			
		od	do	m	od	do	m	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Tory PKP PLK S.A. stacji Gdańsk Port Północny, służące pomocniczo pracy boczniczy Rejon „BG”								
102/102a	Główny dodatkowy	Pr 151	Śr 201	789	Sygnalizator R102	Sygnalizator S102	512	30
104	Główny dodatkowy	Pr 157	Śr 200	745	Sygnalizator R104	Sygnalizator S104	426	25
TORY BOCZNICY Rejon „BG”								
Tory ładunkowe w rejonie Nabrzeża Dworzec Drzewny								
151	ładunkowy	Pr 221	k.op.	721,94	U 201	Z1	388,3	22
153	ładunkowy	Pr 203	k.op.	384	U 203	Z1	338,01	19
154	—”—	Pr 204	k.op.	376,58	U 204	Z1	331,49	19
155	—”—	Pr 205	k.op.	356,99	U 205	Z1	310,02	18
156	—”—	Pr 206	k.op.	351,67	U 206	Z1	309,11	18
158	ładunkowy (wyłączony z eksploatacji)	Pr 210	k.op.	326,93	-	-	-	-
159	ładunkowy	Pr 211	k.op.	334,55	U 211	Z1	281,90	16
160	—”—	Pr 200	k.op.	893,57	U 213	Z1	306,48	18

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”**

Nr toru	Przeznaczenie	Długość toru w metrach						Pojemność toru w wagonach o dł. 17m
		Całkowita			Użytkowa			
		od	do	m	od	do	m	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
161	ładunkowo/komunikac.	Pr 200	Pr 212	540,98	U 200	U 212	429,32	25
162	ładunkowy	Pr213	k.op.	251,60	U 213	Z1	201,86	11
171	zdawczo-odbiorczy ładunkowy	Pr 98	k.op.	548,16	U 98	Z1	505,65	29
Razem N.Dworzec Drzewny:			5436,17		3377,77			194
Tory „Nabrzeża Rudowego”								
205	zdawczo-odbiorczy ładunkowy	Pr 298	k.op.	315,94	Pr 298	Z1	315,94	18
208	ładunkowy	Śr 297	k.op.	294,23	U 297	Z1	236,96	13
209	zdawczo-odbiorczy ładunkowy	Pr 306	k.op.	536,5	U 306	Z1	489,54	28
210	—”—	Pr 307	k.op.	468,79	Pr 307	Z1	463,82	27
212	zdawczo-odbiorczy wagowy	Pr 209	Pr 298	415,05	Tm142	U 298	306,87	18
214	zdawczo-odbiorczy komunikacyjny	Pr 206	Pr 298	448,75	Tm143	U 298	305,17	17
215	zdawczo-odbiorczy odstawczy	Pr 210	Śr 297	377,18	Tm144	U 297	290,32	17
217	—”—	Śr 203	Śr 295	363,24	Tm145	U 295	185,81	10
218	—”—	Pr 212	Śr 295	265,78	Tm146	U 295	164,64	9
219	ładunkowy	Pr 300	Pr 306	214,08	U 300	Pr 306	186,94	10
227	—”—	Śr 297	k.op.	281,46	U 297	Z1	241,78	-
232	łącznikowy	Śr 295	Śr 297	86,29	-	-	-	-
233	komunikacyjny	Śr 295	Pr 300	107,81	U 295	Pr 300	71,23	-
Razem N Rudowe:			4175,1		3259,02			167
Tory portowo-przeładunkowe „Nabrzeża Węglowego”								
301	zdawczo-odbiorczy ładunkowy	Śr 353	Pr 385	890,09	U 353	U 385	839,14	49
302	—”—	Śr 353	Pr 385	889,89	U 353	U 385	838,94	49
303	ładunkowy	Pr 359	Pr 412	650,75	Pr 359	U 412	607,82	35
313	ładunkowy	Pr 412	k.o.	134,60	Pr 412	Z1	118,6	6
333	komunikacyjny	Pr 352	Pr 359	162,38	U 352	U 359	71,49	-
341	żeberkowy-odstawczy	Śr 203	k.o.	224,97	Tm147	Z1	58,42	3
342	odstawczy	Pr 211	Śr 353	300,78	Tm148	u353	192,25	11
343	Komunikacyjny	Pr 208	Pr 352	278,23	Tm149	Pr 352	171,42	-

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”**

Nr toru	Przeznaczenie	Długość toru w metrach						Pojemność toru w wagonach o dł. 17m
		Całkowita			Użytkowa			
		od	do	m	od	do	m	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
344	żeberkowy-odstawczo naprawczy	Pr 359	k.o.	277,66	U 359	Z1	231,13	13
400	Komunikacyjny	Pr 205	Pr 401	237,35	Tm150	Pr 401	113,3	-
401	zdawczo-odb.	Pr 402	Pr 404	356,69	U 402	Pr 404	310,67	18
402	zdawczo-odb.	Pr 401	Pr 407	451,83	U 402	U 405	307,12	18
403	zdawczo-odb.	Pr 401	Pr 406	360,30	U 401	Pr 406	316,26	18
405	zdawczo-odb. wagowy	Pr 404	Śr 409	245,34	U 404	U 409	168,65	9
406	zdawczo-odb.	Pr 407	Śr 409	179,33	Pr 407	U 408	100,51	5
407	zdawczo-odb. wagowy	Pr 406	Śr 408	228,65	U 406	U 408	151,11	8
408	komunikacyjny	Śr 409	Pr 412	306,75	U 409	U 412	233,12	-
410	żeberkowy	Śr 409	k.o.	187,87	U 408	Z1	143,8	-
Razem N.Węglowe:			6248,87		4973,75			242
Tory lokomotywowni								
309	Tor lokomotywowni	Pr 432	k.o.	148,30	U 432	k.o.	101,80	dł. kanału 11,3m
310	Tor lokomotywowni	kr432	k.o.	148,30	U 432	k.o.	101,80	dł. kanału 11,3m
Razem lokomotywownia:			296,60		203,6			-

Oznaczenie użytych skrótów:

- u - ukres rozjazdu
- pr - początek rozjazdu
- śr - środek rozjazdu krzyżowego Rkpd
- kr - koniec rozjazdu
- k.o. - kozioł oporowy
- Z 1 - „Stój”
- Tm- - tarcza manewrowa

Uwaga:

W torach nr 205, 208, 227, 233 (przecinającego te tory na wysokości budynku administracyjnego) oraz w torach nr 301, 302, 344 i 333 znajdują się przejazdy kolejowo-drogowe. Przejazdów tych nie należy zajmować taborem odstawionym na oraz pozostawić nie zastawione taborem 10 mb od skrajnej krawędzi tego przejazdu.

Przy uwzględnieniu nawierzchni szyn typu S42 i S49 maksymalnego dopuszczalnego zużycia pionowego i bocznego powierzchni bocznej szyn, maksymalnego rozstawu podkładów co 65cm i maksymalnej dozwolonej prędkości jazdy po torach boczniczy, największy dopuszczalny nacisk osi pojazdu kolejowego na szynę wynosi 20 ton/oś (196/kn).

2.5. Pochylenie podłużne toru

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
Tory na obszarze boczniczy		
151	od początku rozjazdu nr 221 na dł. 27m poziom dalej spadek 3,84‰ na długości 42,2m, następnie wzniesienie 0,74‰ na długości 174,82m, dalej spadek 1‰ na długości 36,54m następnie poziom na długości 60,65m, dalej do końca toru spadek 1‰,	Rmin – 190m
153	od początku do końca toru spadek 0,95‰	Rmin – 150m
154	od początku do końca toru wzniesienie 1‰	Rmin – 150m
155	od początku do końca toru spadek 1,35‰	Rmin – 130m
156	od początku do końca toru spadek 1,71‰	Rmin – 162m
158	(wyłączony z eksploatacji)	-
159	od początku do końca toru spadek 0,61‰	Rmin – 140m
160	od początku toru na długości 68,77m poziom, dalej na długości 351,68m spadek 1,52‰ następnie wzniesienie 1,47‰ na długości 123,15m, dalej do końca toru spadek 0,54‰	Rmin – 150m
161	od początku toru na długości 68,77m poziom, dalej na długości 351,68m spadek 1,52‰ następnie do końca toru wzniesienie 1,47‰	Rmin – 155m
162	od początku do końca toru spadek 0,75‰	Rmin – 180m
171	od początku toru na długości 122,8m wzniesienie 0,74‰ dalej na długości 139,54m spadek 1,61‰, następnie na długości 20m wzniesienie 0,5‰ , dalej do końca toru wzniesienie 1,71‰	Rmin – 190m
205	od początku toru na długości 135m spadek 1,5‰, dalej na długości 96m wzniesienie 2‰ następnie na długości 67m spadek 1,8‰ dalej na odcinku 53m poziom następnie do końca toru wzniesienie 0,3‰	Rmin – 250m
208	od początku toru na długości 275m wzniesienie 0,5‰, następnie do końca toru spadek 1‰	Rmin – 225m
209	od początku toru na długości 39m poziom dalej spadek wzniesienie 0,1‰ na dł.145m, następnie do końca toru poziom	Rmin – 500m
210	od początku toru na długości 118m spadek 0,1‰, następnie do końca toru poziom	Tor prosty
212	od początku toru poziom dalej od granicy PPS spadek 0,44‰ na dł.131,3m, następnie spadek 1,5‰ na dł.52,7m, dalej wzniesienie 1‰ na długości 55m, następnie spadek 1,1‰ na długości 62m dalej poziom na długości 24m dalej do końca toru wzniesienie 1,5‰	Rmin – 180m

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”**

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
214	od początku toru poziom dalej od granicy PPS spadek 1,81‰ na dł.131,3m, dalej spadek 0,9‰ na dł.106,11m, następnie spadek 1,1‰ na dł.62m, dalej do końca toru wzniesienie 1,5‰	Rmin – 180m
215	od początku toru poziom dalej od granicy PPS spadek 0,46‰ na dł.129,2m, dalej na długości 157,93m poziom następnie do końca toru spadek 0,5‰	Rmin – 180m
217	od początku toru poziom dalej od granicy PPS spadek 1,32‰ na dł.149,6m, dalej na długości 26,75m poziom następnie do końca toru spadek 0,8‰.	Rmin – 250m
218	od początku toru poziom dalej od granicy PPS spadek 1,67‰ na dł.124,2m dalej do końca toru poziom	Rmin – 250m
219	od początku do końca toru na długości 259m poziom następnie do końca toru spadek 0,1‰.	Rmin – 225m
227	od początku toru spadek 0,5‰ na dł.275m, dalej do końca spadek 1‰	Rmin – 180m
232	od początku do końca toru spadek 0,7‰	Rmin – 271m
233	od początku do końca toru spadek 1,3‰	Rmin – 275m
301	od początku toru, wzniesienie 0,9‰ na dł. 104,54m, następnie do końca toru poziom	Rmin – 190m
302	od początku toru, spadek 0,9‰ na dł. 104,54m, następnie do końca toru poziom	Tor prosty
303	od początku toru, spadek 0,9‰ na dł. 135,24m, następnie do końca toru poziom	Tor prosty
312	(wyłączony z eksploatacji)	-
313	od początku do końca toru poziom	Tor prosty
333	od początku toru na długości 20m poziom, następnie do końca toru spadek 0,9‰	Tor prosty
341	od początku toru poziom dalej od granicy PPS do końca toru wzniesienie 1,31‰	Rmin – 190m
342	od początku toru poziom dalej od granicy PPS wzniesienie 1,23‰ na dł.80,2m, dalej na długości 150,28m poziom, następnie do końca toru spadek 0,9‰	Rmin – 250m
343	od początku toru poziom dalej od granicy PPS wzniesienie 1,01‰ na dł.80,4m, dalej na długości 150,45m poziom, następnie do końca toru spadek 0,9‰	Rmin – 190m
344	od początku toru spadek 0,9‰ na długości 135,24m dalej do końca toru poziom	Rmin – 190m
400	od początku toru poziom dalej od granicy PPS spadek 0,43‰ na dł.163,8m, dalej do końca toru poziom	Rmin – 190m
401	od początku toru na długości 193,91m poziom, dalej spadek 1,0‰ na dł. 153m następnie do końca toru poziom	Rmin – 340m
402	od początku toru na długości 193,1m poziom, dalej wzniesienie 1,0‰ na dł. 153m następnie do końca toru	Rmin – 240m

**Regulamin Pracy Bocznic Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”**

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
	poziom	
403	od początku toru na długości 193,1m poziom, dalej wzniesienie 1,0‰ na dł. 153m następnie do końca toru poziom	Rmin – 200m
405	od początku do końca toru poziom	Tor prosty
406	od początku do końca toru poziom	Tor prosty
407	od początku do końca toru poziom	Rmin – 300m
408	od początku toru na długości 484,22m poziom, dalej wzniesienie 4,4‰ na dł. 59,9m następnie do końca toru spadek 3,8‰	Rmin – 190m
410	od początku do końca toru poziom	Rmin – 250m
309	od początku toru, wzniesienie 2,3‰ na dł. 60,18m, następnie do końca toru poziom	Rmin – 200m
310	od początku do końca toru poziom	Rmin – 250m

2.6. Pojemność bocznic

Ogólna długość budowlana torów bocznicowych (bez rozjazdów) i torów lokomotywni wynosi 16156,74 m, w tym długość użyteczna torów bocznicowych wynosi 11814,14m.

Maksymalna pojemność bocznic liczona w wagonach czteroosiowych przyjmując na jeden wagon długość 17m, jest sumą pojemności torów na które dozwolone jest odstawianie wagonów i wynosi 603 wagony. Do wyliczenia pojemności bocznic nie uwzględniono torów komunikacyjnych, dojazdowych, objazdowych, łącznikowych, przejazdowych i torów, na których nie przewidziano możliwości odstawiania wagonów oraz wyłączonych z eksploatacji.

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

Dla torów w rejonie Nabrzeża Dworzec Drzewny”:

$$P_n = 195 \text{ wagonów} * 0,6 = 117 \text{ wagonów}$$

Dla torów w rejonie „Nabrzeża Rudowego”:

$$P_n = 167 \text{ wagonów} * 0,6 = 100 \text{ wagonów}$$

Dla torów w rejonie „Nabrzeża Węglowego”:

$$P_n = 242 \text{ wagony} * 0,6 = 145 \text{ wagonów}$$

Obowiązującą pojemnością bocznic jest pojemność normalna (eksploatacyjna) liczona w pojazdach kolejowych (wagonach) fizycznych, czyli wynosi ona łącznie 362 wagony.

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”**

2.7. Wykaz zwrotnic, wykolejnic i skrzyżowań torów

Nr zwrotn. lub WK	Położenie zasadnicze	Rodzaj, typ, promień, skos	Sposób przekładania	Oświetlenie tak/nie	Uzależniona
Obsługiwane przez drużyny manewrowe na torach Nabrzeża Dworzec Drzewny					
98	Na rozjazd 200/201	Rz S49 1:9 190, prawy	ręczny	nie	nie
200/201	na tor161/ na rozjazd 202	Rpd S 49 1:9 190/190, lewy/prawy	—	—	—
202	na rozjazd 203 (zam. w poł. zwrot)	Rz S42 1:9 205, prawy	—	—	—
203	na rozjazd 204	Rz S49 1:9 190, prawy	—	—	—
204	na rozjazd 205	Rz S42 1:9 205, prawy	—	—	—
205	na rozjazd 206	Rz S42 1:9 205, lewy	—	—	—
206	na rozjazd 208	Rz S49 1:9 190, lewy	—	—	—
210	na rozjazd 211 (zam. w poł. zasad.)	Rz S49 1:9 190, lewy	—	—	—
211	na tor 159	Rz S49 1:7,5 190, lewy	—	—	—
212	na tor 161	Rz S49 1:9 190, prawy	—	—	—
213	na tor 160	Rz S49 1:9 190, lewy	—	—	—
432	na tor 309	Rz S42 1:9 205, lewy	ręczny	nie	nie
WK 221 (PKP PLK)	nałożona	-	elektrycznie/ dyż. ruchu post. LCS GPA	—	Tak w komputerowych urządzeniach srk post. LCS GPA stacji Gdańsk Port Północny
Obsługiwane przez drużyny manewrowe na torach Nabrzeża Rudowego					
295 ^a / _b	na tor 233	Rkpd S49 1:9 190	ręczny	nie	nie
295 ^c / _d	na tor 217				
297 ^a / _b	na tor 208	Rkpd S 42 1:9 205	—	—	—
297 ^c / _d	na tor 215				
298	na tor 214	Rz S49 1:9 190, prawy	—	—	—
300	na tor 219 (zam. w poł. zasad.)	Rz S49 1:9 190, prawy	—	—	—

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”**

Nr zwrotn. lub WK	Położenie zasadnicze	Rodzaj, typ, promień, skos	Sposób przekładania	Oświetlenie tak/nie	Uzależniona
306	na tor 209	Rz S49 1:9 190, prawy	—	—	—
307	- (zam. w poł. zwrot)	Rz S49 1:9 190, prawy	—	—	—
316	na tor 220 (wył. z eksploatacji)	Rps S49 1:9 190, dwustro. syme.	—	—	—
WK 209 (PKP PLK)	nałożona	-	elektrycznie/ dyż. ruchu post. LCS GPA	—	Tak w komputerowych urządzeniach srk post. LCS GPA stacji Gdańsk Port Północny
WK 215 (PKP PLK)		-		—	
WK 210 (PKP PLK)		-		—	
WK 216 (PKP PLK)		-		—	
WK 212 podwójna (PKP PLK)		-		—	
Obsługiwane przez drużyny manewrowe na torach Nabrzeża Węglowego					
352	na tor 333	Rz S49 1:9 190, lewy	ręczny	nie	nie
353 ^{a/b}	na tor 302	Rkpd S49 1:9 190,	—	—	—
353 ^{c/d}	na tor 342				
359	na tor 333	Rz S42 1:9 205, lewy	—	—	—
385	na tor 302	Rz S49 1:9 190, prawy	—	—	—
401	na zwrotnicę 403	Rz S49 1:9 190, lewy	—	—	—
402	na tor 402	Rz S49 1:9 190, lewy	—	—	—
403	- (zam. w poł. zwrot)	Rz S49 1:9 190, lewy	—	—	—
404	na tor 405	Rz S42 1:9 205, prawy	—	—	—
405	na tor 402	Rz S42 1:9 205, lewy	—	—	—
406	na tor 407	Rz S42 1:9 205, lewy	—	—	—
407	na zwrotnicę 405	Rz S42 1:9 205, prawy	—	—	—
408 ^{a/b}	na tor 410	Rkpd S49 1:9 190,	ręczny	nie	nie
408 ^{c/d}	na tor 406				
409 ^{a/b}	na tor 405	Rkpd S49 1:9 190,	—	—	—
409 ^{c/d}	na tor 405				

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”**

Nr zwrotn. lub WK	Położenie zasadnicze	Rodzaj, typ, promień, skos	Sposób przekładania	Oświetlenie tak/nie	Uzależniona
412	na tor 303	Rz S42 1:9 205, lewy	—	—	—
WK 211 podwójna (PKP PLK)	nałożona	-	elektrycznie/ dyż. ruchu post. LCS GPA	—	Tak w komputerowych urządzeniach srk post. LCS GPA stacji Gdańsk Port Północny
WK 205 (PKP PLK)					
Obsługiwane przez drużyny manewrowe na torach lokomotywowni					
432	na tor 309	Rz S42 1:9 205, lewy	ręczny	nie	nie

2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych

Bocznica na swoim obszarze nie posiada posterunków technicznych, a tym samym wydzielonych okręgów nastawczych.

Rozjazdy ręczne na terenie bocznic obsługiwane są przez pracowników drużyny manewrowej. Wykolejnice znajdujące się na torach w zarządzie bocznic przyległych do infrastruktury PKP PLK S.A. obsługiwane są elektrycznie przez dyżurnego ruchu posterunku LCS GPA stacji Gdańsk Port Północny z komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Przynależność torów, rozjazdów oraz wykolejnic do poszczególnych rejonów manewrowych wskazana została w tabeli w pkt. 2.7 niniejszego regulaminu.

2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

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

Tory i rozjazdy w zarządzie PGE S.A. nie posiadają izolacji torowej i zwrotnicowej, rozjazdy nie posiadają również uzależnień. Rozjazdy nr 202, 210, 300, 307, 403 pozostają stale zamknięte na zamki zwrotnicowe w położeniu wskazanych w tabeli w pkt. 2.7 niniejszego regulaminu. Klucze od wskazanych zamków znajdują się u Dysponenta kolejowego P.G. Eksploatacja S.A.

Tarcze manewrowe zabraniające lub zezwalające na przejazd grupy manewrowej z torów bocznic na tory w zarządzie PKP PLK S.A. stacji Gdańsk Port Północny oraz wszystkie wykolejnice (w zarządzie PKP PLK) obsługiwane są elektrycznie z komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym posterunku LCS GPA stacji Gdańsk Port Północny.

2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne

Na terenie bocznic nie ma obiektów inżynieryjnych.

2.11. Przejazdy kolejowo- drogowe i przejścia w poziomie szyn

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

Nabrzeże Rudowe:

- w km 0,007 (wg. kilometracji toru 205) – przez tory nr 205, 208, 227 i 233 kat „F (A)”;

Nabrzeże Węgłowe:

- w km 0,064 (wg. kilometracji toru 301) przez tory nr 301,302, 333 i 304, kat „F (A)”;
- w km 0,072 (wg. kilometracji toru 405) przez tory nr 405,406, 407, kat „F (A)”;
- w km 0,198 (wg. kilometracji toru 408) przez tor nr 408 , kat „F (A)”;
- w km 0,186 (wg. kilometracji toru 401) przez tory nr 401, 402, 403 , kat „F (A)”;

Nabrzeże Dworzec Drzewny:

- w km 0,251 (wg. kilometracji toru 171) przez tor nr 171 kat „F (A)”;
- w km 0,124(wg. kilometracji toru 161) przez tory nr 161 i 160 kat „F (A)”;
- w km 0,223(wg. kilometracji toru 161) przez tory nr 161 i 160 kat „F (A)”;
- w km 0,222 (wg. kilometracji toru 151) przez tory nr 151 i 171 kat „F (A)”;
- w km 0,448 (wg. kilometracji toru 171) przez tor nr 171 kat „F (A)”;
- w km 0,451(wg. kilometracji toru 161) przez tory nr 161, 160 i 159 kat „F (A)”;
- w km 0,647 (wg. kilometracji toru 160) przez tor nr 160 kat „F (A)”.

Przejazd kolejowo- drogowy kategorii „F (A)” osygnalizowane są 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 betonowi po których realizowany jest ruch kołowy, kierujący pojazdem kolejowym z napędem zobowiązany jest do zachowania szczególnej ostrożności i podawania sygnału baczność przy realizacji przejazdów. Dodatkowo przy pchaniu pojazdów kolejowych obowiązują zasada poprzedzania spychanego składu przez pracownika drużyny manewrowej w odległości 20-30 metrów, ostrzegającego pieszych i pojazdy drogowe o ruchu taboru. W przypadku zauważenia przeszkody należy bezwzględnie zatrzymać grupę manewrową. Dalsza jazda następuje po jej usunięciu.

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

2.12. Oświetlenie bocznic kolejowej

Oświetlanie torów bocznicowych odbywa się za pomocą lamp elektrycznych zapewniających dobrą widoczność. Czas oświetlenia torów zależy od pory roku i aktualnych warunków

widoczności, załączanie oświetlenia następuje samoczynnie przy użyciu wyłącznika zmierzchowego lub załączane jest przez wyznaczonego pracownika.

2.13. Punkty ładunkowe, urządzenia ładunkowe

Bocznica posiada na każdym z nabrzeży place składowe. Place składowe posiadają nawierzchnię częściowo utwardzoną. Usytuowane są przy torach ładunkowych i przeznaczone są do składowania węgla, rudy, wyrobów hutniczych, złomu i innych materiałów.

Przy torze nr 303 na Nabrzeżu Węglowym oraz przy torze nr 205 na Nabrzeżu Rudowym. usytuowane są stałe zasobniki.

Przy torach na Nabrzeżu Dworzec Drzewny i pozostałych nabrzeżach usytuowane są place składowe o powierzchni utwardzonej, które są wykorzystywane w różnym stopniu ich długości zależnie od potrzeb i zawartych umów z kontrahentami.

Urządzenia ładunkowe na poszczególnych nabrzeżach składają się z elementów stałych i ruchomych. Urządzenia stałe to żurawie. Urządzenia ruchome to dźwigi samojezdne. Wszystkie żurawie są typu chwytakowego do za i wyładunku towarów masowych, gdzie możliwe jest również zastosowanie haka do przeładunku towarów drobnicowych. Urządzenia stałe posiadają możliwość przeładunku towarów w bezpośredniej relacji wagon kolejowy – statek i odwrotnie. Na Nabrzeżu Węglowym znajduje się 8 żurawi, a na Nabrzeżu Rudowym 6 żurawi, przemieszczających się po torach podsuwnicowych. Bocznica wyposażona jest również w dźwigi samojezdne.

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

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

Przy torze nr 233 bocznicy usytuowana został beciśnieniowy zbiornik magazynowy, służący do magazynowania i dystrybucji oleju napędowego o pojemności 5000 litrów produkcji KINGSPAN ENVIRONMENTAL, służący do zaopatrzenia w paliwo sprzętu mechanicznego i pojazdów trakcyjnych bocznicy. Czas tankowania pojazdu kolejowego z napędem maszynista ustala ze starszym ustawiaczem. Starszy ustawiacz zobowiązany jest powiadomić o tankowaniu lokomotywy ustawiacza danego rejonu manewrowego, który zobowiązany jest wstrzymać na ten czas pracę manewrową. Punkt tankowania paliwa osłonięty jest tarczami Z1 „Stój, wjazd zabroniony”. Wszelkie ruchy manewrowe w obrębie tego punktu mogą być realizowane wyłącznie po otrzymaniu od kierownika manewrów zgody na taką jazdę oraz sygnału ręcznego Rm 1 „do mnie” lub Rm 2 „ode mnie”.

2.14. Wagi wagonowe

Bocznica posiada pięć wag wagonowych, dwie mechaniczne które zabudowane zostały na torach nr 405 i 407 Nabrzeża Węglowego oraz trzy elektroniczne w torach 212, 161 i 407.

Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”

Przez wagi wagonowe, mogą przejeżdżać wszystkie pojazdy kolejowe dopuszczone do ruchu kolejowego o masie całkowitej nie przekraczającej dopuszczalnego obciążenia, z prędkością ograniczoną do 5 km/h.

Dane techniczno – eksploatacyjne wag:

Parametr wagi	Waga nr 1	Waga nr 2	Waga nr 3	Waga nr 4	Waga nr 5
Nośność	100	100	100	100	100
Rodzaj	Mechaniczna	Mechaniczna	Elektroniczna	Elektroniczna	Elektroniczna
Długość pomostu [m]	16	12	2x5m+ 4m pomost martwy	2 pomosty (8 +6)	2 pomosty (8 +6)
Max. rozstaw skrajnych osi	15m	11m	14m	14m	14m
Zainstalowana na torze nr	407	405	212	161	407

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

2.15. Bramy kolejowe

Na torach prowadzących do poszczególnych nabrzeży bocznic nie ma bram kolejowych. Lokomotywnia (Warsztat Pogotowia Technicznego Napraw Lokomotyw), znajdująca się, na torach 309 i 310 usytuowanych przy boczniczy Grupy Azoty „Fosfory” Sp. z o.o., zabudowane są bramy zamykające wjazd do pomieszczenia lokomotywowni. Bramy te otwierane są ręcznie przez uprawnionego pracownika boczniczy „BG”. Bramy te, posiadają zabezpieczenie przed samo zamknięciem w trakcie jazdy pojazdu kolejowego oraz urządzenia ryglujące uniemożliwiające ich samoczynne otwarcie na skutek ruchu taboru czy też wiatru. Na bramach znajdują się tarcze zatrzymania „D-1” wskazujące sygnał D1 „Stój”.

2.16. Skrajnie budowli i taboru, skrajniki

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

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

Po torze o prześwicie 1435 mm maksymalna skrajnia ładunkowa wynosi:

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

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

Na bocznicy brak jest skrajników.

2.17. Sygnały, wskaźniki i tablice

W układzie torowym bocznicy nie ma semaforów i tarcz zaporowych. Tarcze manewrowe świetlne Tm304 oraz od Tm142 do Tm150 (10 tarcz manewrowych w zarządzie PKP PLK S.A.) usytuowane przy torach bocznicy, ograniczające lub zezwalające (zależnie od wskazań) wjazd z torów bocznicy na stację Gdańsk Port Północny sterowane są z komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym posterunku LCS GPA stacji Gdańsk Port Północny.

Inne wskaźniki, tarcze i sygnały zamknięcia toru

Na terenie bocznicy zostały ustawione:

- wskaźniki Wz1-8 określające położenie zwrotnic rozjazdów pojedynczych i krzyżowych,
- wskaźniki W6b „Dać sygnał baczność” – przed przejazdami kolejowymi w poziomie szyn,
- wskaźniki ukresu W17 oznaczający miejsce, do którego wolno zająć tor taborem,
- sygnały zamknięcia toru Z1 zostały ustawione z prawej strony wszystkich torów zakończonych kozłami oporowym, w miejscu, gdzie rozpoczyna się odcinek zasypany piaskiem (poduszka piaskowa) przed kozłami oporowymi lub bezpośrednio przed kozłem oporowym na torach bez poduszki piaskowej, oraz punktem tankowania paliwa.
- sygnały zamknięcia toru na wagach wagonowych,
- tarcze zatrzymania D1 „Stój” stosowane są doraźnie w przypadku zamknięcia toru, rozjazdu czy wykonywania robót torowych, które uniemożliwiają prowadzenie ruchu kolejowego po danym torze (rozjeździe) oraz na bramie ograniczającej wjazd na teren Lokomotywni (Warsztatu Pogotowia Technicznego Napraw Lokomotyw),

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

Zwrotnice rozjazdów oraz wykolejnice na terenie bocznicy „BG” wyposażone są w atrapy wskazujące ich położenie.

Na wyposażeniu bocznicy znajduje się 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 bocznicy.

2.18. Urządzenia i środki trakcyjne

Do obsługi bocznicy zatrudniane są, zależnie od potrzeb pojazd trakcyjny (lokomotywę) PGE lub pojazd trakcyjny przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”**

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

Podstawowe dane techniczno– eksploatacyjne zasady eksploatacji i obsługi lokomotyw będących w dyspozycji bocznicy zawiera dokumentacja techniczno– ruchowa (DTSU) obsługi i eksploatacji tych lokomotyw oraz Instrukcje wewnętrzne zasad utrzymania i eksploatacji lokomotyw.

Na terenie bocznicy „BG” nie ma lokomotywni. Lokomotywnia (Warsztat Pogotowia Technicznego Napraw Lokomotyw) dla tej bocznicy znajduje się na torach 309 i 310 usytuowanych wewnątrz bocznicy Grupy Azoty „Fosfory” Sp. z o.o.. Dojazd lokomotyw do tej bocznicy i dalej do torów lokomotywni możliwy jest przez układ torowy stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny lub Gdańsk Kanał Kaszubski.

Lokomotywnia zlokalizowana jest w końcu torów trakcyjnych nr 309 i 310. W lokomotywni możliwe jest dokonywanie bieżących napraw i przeglądów lokomotyw. Wyposażona jest w dwa stanowiska przeglądowe z kanałami o długości 11,3 m. każdy. Jako zabezpieczenie kresu jazdy, tory wewnątrz lokomotywni zakończone są przyspawanymi elementami stalowymi i belkami odbojowymi.

Na bramach wjazdowych do lokomotywni od strony torów umieszczone są tarcze zatrzymania D1 „stój”.

Bramy wyposażone są w haki zabezpieczające przed samozamknięciem się. Za zabezpieczenie bram odpowiedzialnym jest brygadzysta pogotowia technicznego.

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. Pojazd ten może poruszać się po wszystkich torach poszczególnych 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,
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 bocznicę lub lokomotywę PGE posiadany przez bocznicę pojazd dwudrogowy (szynowo – drogowy), zobligowany jest do zjechania z torów i pozostawania poza skrajnią toru.

2.19. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony

Bocznica nie posiada własnych pojazdów kolejowych bez napędu. Pojazdy kolejowe z napędem do obsługi bocznic dysponuje się z wyposażenia PGE zgodnie z bieżącymi potrzebami.

2.20. Środki łączności

1. Bocznica posiada własną sieć telefoniczną łączności wewnętrznej oraz łączność zapowiadaczą pomiędzy posterunkiem ustawiacza dalej zwanego (posterunkiem P13) a nastawnią LCS GPA st. Gdańsk Port Północny.
2. Pracownicy związani z ruchem wyposażeni są w łączność radiotelefoniczną; radiotelefony stacjonarne i noszone.
3. Dodatkowo lokomotywy manewrowe, wyjeżdżające na tory PKP PLK S.A. stacji Gdańsk Port Północny, wyposażone są w łączność radiową o częstotliwości stosowanej przy pracy manewrowej na stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny oraz Gdańsk Kanał Kaszubski.
4. W miejscach utrudnionej widzialności, w przypadku wykonywania manewrów jednoosobowo, dopuszcza się podawanie sygnałów na uruchomienie czy zatrzymanie grupy manewrowej za pomocą poleceń wydanych radiotelefonicznie.
5. Polecenia dotyczące wykonania jazd manewrowych wykonuje się w następującej kolejności:
 - Wywołanie maszynisty, np.: „lokomotywa nr zgłoś się – ustawiacz”,
 - Zgłoszenie się maszynisty: „lokomotywa zgłasza się”
 - Polecenie ustawiacza: „lokomotywa - wpychać na wagę ” itp.
 - Polecenie na uruchomienie grupy manewrowej może być wydane dopiero po upewnieniu się przez kierującego manewrami, że nie ma przeszkód do jego wydania i adresatem jest właściwy maszynista.
 - Uruchomienie grupy manewrowej przez maszynistę może nastąpić dopiero po upewnieniu się jest adresatem polecenia i otrzymał go zgodnie z wcześniej opisaną zasadą.

Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”

6. Radiotelefoniczne porozumiewanie się pomiędzy pracownikami utrzymania a posterunkiem P13 , może nastąpić tylko po upewnieniu się, że nie jest wykonywana żadna praca manewrowa. Powyższe nie dotyczy sytuacji awaryjnych, gdzie należy wykorzystać wszelkie możliwe środki w celu zapobieżenia wypadkowi.
7. Po zakończeniu pracy w terenie przez pracownika, który jest w posiadaniu radiotelefon, zobowiązany zabezpieczyć radiotelefony przed dostępem osób niepowołanych.
8. W przypadku dłuższych przerw w pracy manewrowej oraz po jej zakończeniu, ustawiacze zobowiązani są zdać radiotelefony starszemu ustawiaczowi posterunku P13

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

1. Prowadzenie ruchu kolejowego między bocznicą PGE S.A. rejon „Basen Górniczy”, układ torowy rejonu manewrowego Nabrzeża Rudowego i Nabrzeża Węglowego (pierwsza grupa torowa) oraz rejonem manewrowym Nabrzeża Dworzec Drzewny (druga grupa torowa) a stacjami kolejowymi Gdańsk Port Północny i Gdańsk Kanał Kaszubski następuje w sposób określony w Regulaminie Technicznym stacji kolejowej PKP PLK S.A. LCS Gdańsk Port Północny.
2. Na stacji Gdańsk Port Północny oraz Gdańsk Kanał Kaszubski, rozjazdy od których odgałęzia się bocznicą oraz wykolejnice je osłaniające obsługiwane są przez dyżurnego ruchu LCS GPA stacji Gdańsk Port Północny, z komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
3. Układ punktów styku bocznic „Basen Górniczy” z infrastrukturą PKP PLK wskazano na planach schematycznych, stanowiących integralną część niniejszego regulaminu
4. Powyższe plany zawierają zwizualizowane odwzorowanie elementów infrastruktury kolejowej, służącej do prowadzenia ruchu kolejowego poprzez punkty styku.
5. Ruch lokomotywy i jazdy grup manewrowych (zdawczych) między bocznicą, a stacją PKP Gdańsk Port Północny i Gdańsk Kanał Kaszubski jest prowadzony na zasadach jazdy manewrowych.
6. Przed zamierzoną jazdą manewrową z poszczególnych grup torowych (pierwszej jak i drugiej grupy torowej) na tory PKP PLK S.A. i odwrotnie, kierownik manewrów (ustawiacz) bocznic (posterunek P13) zobligowany jest ją uzgodnić telefonicznie z dyżurnym ruchu posterunku LCS GPA taką jazdę ze wskazaniem z lub na jaki tor bocznic wyjazd/wjazd ma być realizowany.
7. Przed przystąpieniem do wykonywania pracy manewrowej związanej z wyprawianiem i przyjmowaniem pojazdów kolejowych (wagonów) z i na bocznicę rejon „Basen Górniczy” kierownik manewrów bocznic lub przewoźnika kolejowego ma obowiązek omówić plan pracy manewrowej z dyżurnym ruchu posterunku LCS GPA i ze starszym ustawiaczem bocznic posterunku P13.
8. Drogi przebiegu dla jazdy manewrowych poprzez punkty styku dla pierwszej jak i drugiej grupy torowej bocznic układu dyżurny ruchu posterunku LCS GPA stacji Gdańsk Port Północny.
9. Tarcze manewrowe świetlne od Tm 142 do Tm150 oraz Tm304 (w zarządzie PKP PLK) usytuowane przy torach bocznic, ograniczające lub zezwalające (zależnie od wskazań) na wjazd z torów bocznic na stację Gdańsk Port Północny oraz na tor komunikacyjny nr 101 Gdańsk Port Północny- Gdańsk Kanał Kaszubski sterowane są z komputerowych urządzeń srk przez dyżurnego ruchu posterunku LCS GPA stacji Gdańsk Port Północny.
10. Obsługa rozjazdów ręcznych znajdujących się na obszarze bocznic należy do obowiązków drużyny manewrowej bocznic lub przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”**

11. Wyjazd grupy manewrowej lub lokomotywy luzem z torów stacji Gdańsk Port Północny na tory bocznicy następuje na sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” podany na sygnalizatorze (tarczy manewrowej) odnoszącym się do danego toru lub w przypadku w braku możliwości podania takiego sygnału po otrzymaniu radiotelefonicznego zezwolenia od dyżurnego ruchu posterunku LCS GPA na uruchomienie grupy manewrowej i pominięcie sygnału „Jazda manewrowa zabroniona” na stosownym sygnalizatorze.
Uwaga. Kierownik manewrów po wcześniejszym zaawizowaniu jazdy u dyżurnego ruchu posterunku GPA i nieotrzymaniu w okresie 10 minut od uprzednio uzgodnionego terminu, sygnału zezwalającego na tarczy manewrowej na uruchomienie tej jazdy, zobowiązany jest do nawiązania połączenia radiotelefonicznego lub telefonicznego z dyżurnym ruchu posterunku GPA na numer stacjonarny 58 721 58 11 (połączenie rejestrowane) celem wyjaśnienia sytuacji. Obowiązuje zakaz uruchamiania grup manewrowych lub lokomotyw luzem na nierejestrowane zezwolenia telefoniczne podawane przy użyciu telefonów komórkowych.
12. W sposób analogiczny do wskazanego w punkcie 11 realizowane są przejazdy grupy manewrowej lub lokomotywy luzem z torów bocznicy na tory stacji Gdańsk Port Północny
13. Realizacja przejazdu grupy manewrowej lub pojazdu trakcyjnego luzem do torów lokomotywni na bocznicy Grupy Azoty Zakłady Fosforowe Gdańsk Sp. z o.o.”, z torów stacji Gdańsk Port Północny następuje torem nr 101 poprzez drugi punkt styku tej bocznicy z torami PKP PLK S.A. po uzgodnieniu przez ustawiacza posterunku P13 z dyżurnym ruchu posterunku LCS GPA stacji Gdańsk Port Północny takiej jazdy oraz z ustawiaczem bocznicy Grupy Azoty Zakłady Fosforowe Gdańsk Sp. z o.o. Fakt ten uzgadniający zobowiązani są odnotować w prowadzonej dokumentacji. Obowiązują postanowienia wskazane w pkt. 11 i 12.
14. Obsługa rozjazdów ręcznych znajdujących się na obszarze bocznicy Grupy Azoty „Fosfory” Sp. z o.o. należy do obowiązków drużyny manewrowej bocznicy lub przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.
15. Kierownik manewrów po otrzymaniu sygnału zezwalającego na jazdę manewrową na poszczególnych sygnalizatorach (tarczach manewrowych) lub na polecenie przekazane przez radiotelefon realizuje jazdę z infrastruktury PKP PLK S.A. na tory bocznicy. Przed wjazdem na tory bocznicy zobligowany jest on do ułożenia drogi przebiegu, rozjazdów ręcznych dla rejonów manewrowych które będzie obsługiwał a następnie wjeżdża na wyznaczony tor bocznicy.
16. Ruch kolejowy wewnątrz bocznicy oraz obsługa poszczególnych punktów ładunkowych prowadzona jest na zasadach wskazanych w Regulaminie Pracy Bocznicy Kolejowej Port Gdański Eksploatacja S.A. rejon „Basen Górniczy”.
17. W zależności od potrzeb zezwala się na pobyt więcej niż jednej lokomotywy manewrowej obsługującej bocznicę PGE „Basen Górniczy”. na torach stacji Gdańsk Port Północny i Gdańsk Kanał Kaszubski.

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”**

18. Lokomotywy boczniczy wyjeżdżające na tory stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny w celu zabrania wagonów z torów zdawczo-odbiorczych lub ich wstawiania prowadzone przez kierujących pojazdami kolejowymi z napędem na podstawie prawa kierowania mogą wjeżdżać wyłącznie na wydzielone tory tej stacji zgodnie z wydanymi przez PKP PLK S.A. zezwoleniami.
19. Pracownicy boczniczy wykonujący pracę manewrową na stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny oraz Gdańsk Kanał Kaszubski zobowiązani są znać Regulamin Techniczny LCS GPA Stacji Gdańsk Port Północny w części ich dotyczącej oraz posiadać przeszkolenie z zakresu BHP obowiązujących na obszarze zarządcy PKP PLK S.A.
20. Przez cały czas pobytu na terenie stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny oraz Gdańsk Kanał Kaszubski drużyna manewrowa winna podporządkować się sygnałom i poleceniom wydawanym przez dyżurnego ruchu dysponującego oraz odcinkowego posterunku LCS GPA stacji Gdańsk Port Północny. Polecenia mogą być wydawane za pomocą sygnalizatorów lub radiotelefonu.
21. Prowadzący pojazd kolejowy boczniczy jest obowiązany posiadać przy sobie dokumenty uprawniające do kierowania lokomotywą spalinową oraz uprawnienia na wjazd na tory PKP PLK S.A. stosowne „Zezwolenie”.
22. W czasie obsługi boczniczy przez grupy manewrowe należy:
 - ostrzec osoby pracujące w obrębie torów,
 - przerwać wszelkie prace,
 - odsunąć sprzęt i urządzenia poza skrajnię toru.

-

4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY

4.1. Podstawianie wagonów na bocznicę

1. Organizacja pracy manewrowej podczas obsługi torów boczniczy, w zależności należy do obowiązków ustawiacza posterunku P13.
2. Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod nadzorem kierującego manewrami, ustawiacza.
3. Kierujący manewrami wykonuje pracę samodzielnie lub za pomocą przydzielonych mu manewrowych, którzy razem stanowią drużynę manewrową.
4. Ustawiacz odpowiedzialny jest za bezpieczne, celowe i terminowe wykonanie pracy manewrowej.
5. Pracę manewrową należy wykonywać zgodnie z postanowieniami Instrukcji wewnętrznej określającej warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.
6. Podstawienie składów wagonowych na tory ładunkowe z torów zdawczo- odbiorczych stacji Gdańsk Port Północny i Gdańsk Kanał Kaszubski zasadniczo odbywa się lokomotywą i drużyną manewrową boczniczy na zasadach ujętych w Regulaminie technicznym posterunku PKP PLK S.A. LCS Gdańsk Port Północny.
7. W sprawach ruchu kolejowego między stacjami Gdańsk Port Północny i Gdańsk Kanał Kaszubski a bocznicą „BG”, obowiązują zasady przyjęte jak dla jazd manewrowych.
8. Dojazd do torów boczniczy następuje na zasadach ujętych w § 3 niniejszego regulaminu.
9. Ustawiacz posterunku P13 zamierzoną jazdę na teren boczniczy i odwrotnie uzgadnia z dyżurnym ruchu LCS GPA stacji Gdańsk Port Północny następnie poszczególni ustawiacze realizują pracę manewrową na podstawie zezwoleń wydanych na sygnalizatorach lub otrzymanych za pomocą urządzeń radiołączności wydanych przez dyżurnych ruchu posterunku LCS GPA.
10. Lokomotywa lub grupa manewrowa może być uruchomiona tylko na podstawie sygnałów przewidzianych w Instrukcji wewnętrznej określającej warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A. podanych przez kierującego manewrami, względnie poleceń wydanych radiotelefonicznie w przypadkach przewidzianych w niniejszym Regulaminie.
11. Przed podaniem sygnału na uruchomienie taboru, kierujący manewrami powinien osobiście przekonać się czy nie ma przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu lub pracowników czy innych osób postronnych. Ponadto powinien sprawdzić, czy został podany właściwy sygnał na urządzeniach sygnałowych. W przypadku układania dróg przebiegu dla jazdy manewrowej przez drużynę manewrową ustawiacz powinien osobiście upewnić się o właściwym jej ułożeniu.

Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”

12. Pracą manewrową każdej lokomotywy manewrowej kieruje ustawiacz. Jest on zobowiązany zapoznać maszynistę i podległych mu (przydzielonych do drużyny) manewrowych z planem pracy manewrowej oraz upewnić się o zrozumieniu przez wszystkich wydanych poleceń.
13. Jeżeli maszynista stwierdzi nieprawidłowość (sytuację) zagrażającą bezpieczeństwu ruchu kolejowego lub pracowników, zobowiązany jest zatrzymać pracę lokomotywy i o przeszkodzie poinformować kierującego manewrami.
14. 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.
15. Przy dojeżdżaniu do stojących pojazdów kolejowych należy zmniejszyć prędkość do takiej, aby nie spowodować uruchomienia stojących pojazdów kolejowych.
16. Wszelkie ruchy manewrowe na terenie bocznic mogą być wykonywane tylko sposobem odstawczym. Wykonywanie pracy manewrowej odrzutem jest zabronione.
17. Zdawanie i odbieranie pojazdów kolejowych przez przewoźnika kolejowego lub inny podmiot obsługujący bocznice odbywa się na wyznaczonych torach stacji Gdańsk Port Północny lub torach zdawczo-odbiorczych bocznic.
18. Pojazdy Kolejowe podstawione na tory zdawczo – odbiorcze muszą być ze sobą sprzęgnięte i zabezpieczone przed zbiegnięciem zgodnie z pkt.5.12 niniejszego regulaminu.
19. W czasie obsługi torów bocznic przez lokomotywę i drużynę manewrową bocznic, przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznice, należy bezwzględnie:
 - ostrzec pracowników bocznic o mającej nastąpić obsłudze;
 - przerwać wszelkie prace ładunkowe;
 - odsunąć sprzęt i urządzenia ładunkowe i naprawcze poza skrajnię toru.

4.2. Liczba obsług i czas ich wykonywania

1. Obsługa bocznic dokonywana jest operatywnie w miarę przybywania pociągów do stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny oraz Gdańsk Kanał Kaszubski. Częstotliwość obsług wyznaczona została w opracowywanych przez zarządcę bocznic PGE **okienkach** wynikających z możliwości technologicznych wyładunku i załadunku wagonów na poszczególnych punktach ładunkowych.

2. Wagony przeznaczone na bocznicę są składami pociągów pozostawionych po odczepieniu lokomotywy przez przewoźnika kolejowego na torach przyjazdowo-odjazdowych stacji Gdańsk Port Północny i Gdańsk Kanał Kaszubski.
3. Bocznicą przystosowaną jest do pracy całodobowej.

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:
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:

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 196KN (20.0 t/oś).

4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

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

Na terenie bocznic „BG” nie dopuszcza się wjazdu oraz wykonywania pracy manewrowej lokomotywami parowymi i elektrycznymi. Zasadniczo nie dopuszcza się również na wjazd oraz wykonywania pracy manewrowej spalinowymi pojazdami trakcyjnymi typu ciężkiego, jak ST43, ST44, SM48, M62, JT42C itp. Wyjątkowo w przypadku potrzeby obsługi bocznic pojazdami kolejowymi z napędem przewoźników kolejowych zezwala się na realizację jazdy takimi pojazdami na podstawie warunków wydanych w odrębnych zezwoleniach.

Do obsługi bocznic podwójna trakcja jest zabroniona.

4.6. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych 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 pracownik nadzoru służb kolejowych bocznic, który powyższe uzgadnia z ustawiaczem bocznic „BG”. P.G. Eksploatacja S.A. posterunek P13.
2. przed wydaniem zezwolenia na obsługę bocznic dla poszczególnych rejonów manewrowych, upewnia się czy nie pracuje tam pojazd dwudrogowy (szynowo – drogowy), będący 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 Port Północny lub Gdańsk Kanał Kaszubski na tory bocznicy i jazda powrotna oraz jazdy po torach bocznicy, do czasu złożenia egzaminów autoryzacyjnych przez maszynistę i ustawiacza przewoźnika, mogą się odbywać tylko z pilotem, którego wyznacza starszy ustawiacz bocznicy „BG”. Przed wykonaniem zamierzonej jazdy, pilot omawia z maszynistą i kierownikiem manewrów przewoźnika plan pracy manewrowej, informując o warunkach lokalnych, układzie torów bocznicy, rozmieszczeniu sygnalizatorów oraz miejscach wymagających zachowania szczególnej ostrożności.

4.7. Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A oraz bocznicy Grupy Azoty „Fosfory” Sp. z o.o.

Lokomotywy bocznicy wyjeżdżają na tory stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny w celu zabrania wagonów z torów zdawczo-odbiorczych lub ich wstawiania prowadzone przez kierujących pojazdami kolejowymi z napędem na podstawie prawa kierowania mogą wyjeżdżać wyłącznie na wydzielone tory tych stacji stanowiących infrastrukturę lokalną zgodnie z wydanymi przez PKP PLK S.A. zezwoleniami.

Każdorazowy wyjazd z bocznicy na tory PKP PLK oraz powrót na te tory grupy manewrowej musi być uzgodniony z pracownikami posterunku LCS GPA stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny. Obowiązują zasady ujęte w § 3 niniejszego regulaminu.

Ze względu na to, że występuje konieczność dojazdu przez obszar bocznicy Grupy Azoty Zakłady Fosforowe Gdańsk Sp. z o.o. do lokomotywowni Rejonu „BG” położonej na końcu torów nr 309 i 310, ustala się następujący tryb postępowania:

- starszy ustawiacz bocznicy „BG” posterunek P13, niezależnie od uzgodnienia jazdy z dyżurnym ruchu posterunku LCS GPA stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny winien uzgodnić taką jazdę z „ustawiaczem bocznicy Grupy Azoty Zakłady Fosforowe Gdańsk Sp. z o.o. Ustawiacz ten określa numer toru, po którym może odbyć się jazda oraz przez jaki punkt styku ma się ona odbyć. Fakt ten należy odnotować w prowadzonej dokumentacji,
- jazdy nieuzgodnione z „ustawiaczem bocznicy Grupy Azoty Zakłady Fosforowe Gdańsk Sp. z o.o. są zabronione,
- przejazd pojazdów trakcyjnych na tory bocznicy realizowane są zgodnie z postanowieniami paragrafu 3 Regulaminu Pracy Bocznicy Grupy Azoty Zakłady Fosforowe Gdańsk Sp. z o.o.
- zasadniczo przejazd pojazdu z napędem do lokomotywowni odbywa się torem komunikacyjnym nr 304.
- po zjeździe pojazdu trakcyjnego na tory 309 lub 310 ustawiacz PGE S.A. zgłasza swój przyjazd do lokomotywowni starszemu ustawiaczowi bocznicy Grupy Azoty Zakłady Fosforowe Gdańsk Sp. z o.o.
- drużyny trakcyjne jak i starszy ustawiacz bocznicy „BG”, obowiązują znajomości regulaminu pracy bocznicy Grupy Azoty Zakłady Fosforowe Gdańsk Sp. z o.o.

- analogiczne postępowanie dotyczy zjazdu pojazdów trakcyjnych z lokomotywni na tory PKP PLK i dalej na tory bocznic użytkowanych przez PGE S.A.

4.8. PROWADZANIA RUCHU POJAZDÓW KOLEJOWYCH UŻYTKOWNIKA BOCZNICY NA TORACH BOCZNICY.

- 1) Układanie drogi przebiegu, przy rozjazdach ręcznych, dla ruchu pojazdów kolejowych bocznic, zarówno przy zjeździe jak i wyjeździe z torów zdawczo- odbiorczych należy do obowiązków ustawiacza bocznic.
- 2) Maszynista pojazdu trakcyjnego jak i ustawiacz bocznic zatrudnieni przy manewrach podlega bezpośrednio starszemu ustawiaczowi bocznic „BG”.
- 3) Zabezpieczenie pojazdów kolejowych odstawionych na postój należy do ustawiacza bocznic natomiast pojazdu trakcyjnego do maszynisty bocznic.
- 4) Drużyna manewrowa bocznic wykonujące manewry zobowiązana jest pozostawać w ciągłym kontakcie z starszym ustawiaczem bocznic „BG”.

5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY

5.1. Podział boczniczy na rejony manewrowe

Układ torów Rejonu „BG” stanowi cztery rejony manewrowe:

I - Rejon Manewrowy;

stanowi grupa torów Nabrzeża Rudowego obejmująca tory pierwszej grupy torowej nr: 205, 208, 209, 210, 212, 214, 215, 217, 218, 219, 227, 232 i 233 aż do tarcz manewrowych Tm142, Tm143, Tm144, Tm 145 i Tm146.

II - Rejon Manewrowy;

stanowi grupa torów Nabrzeża Węglowego obejmująca tory pierwszej grupy torowej nr: 301, 302, 303, 313, 333, 341, 342, 343, 344, 408, 410, 405, 406, 407, 401, 402, 403 i 400, aż do tarcz manewrowych Tm147, Tm148, Tm149, Tm150.

III - Rejon Manewrowy;

stanowi grupa torów Nabrzeża Dworzec Drzewny są to tory drugiej grupy nr 151 – 162 i 171 do tarczy manewrowej Tm304.

IV - Rejon Manewrowy;

stanowi grupa torów lokomotywni obejmująca tory nr 309 i 310

W każdym rejonie manewrowym zasadniczo pracuje jedna lokomotywa manewrowa.

Ze względu na charakter pracy boczniczy oraz występujących potrzeb na jednej zmianie zatrudnionych może zostać do pięciu lokomotyw manewrowych. W takich przypadkach gdy dla obsługi poszczególnego rejonu manewrowego zatrudnia się więcej niż jeden pojazd kolejowy z napędem za koordynację ich pracy odpowiada starszy ustawiacz posterunku P13, który określa podział ich pracy w poszczególnych rejonach manewrowych. Po omówieniu i uzgodnieniu pracy manewrowej upewnia się, że ustalenia te zostały właściwie zrozumiane przez drużyny trakcyjne i manewrowe pojazdów trakcyjnych

Odpowiedzialny za pracę poszczególnych lokomotyw jest ustawiacz przydzielony do danej lokomotywy, natomiast za bezpieczeństwo i koordynację wszystkich jazd w obrębie boczniczy odpowiada starszy ustawiacz posterunku P13.

5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach boczniczy

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

Prędkość jazdy manewrowych ogranicza się dla wszystkich torów:

- do **10 km/h** przy wykonywaniu manewrów z towarem niebezpiecznym, z wyjątkiem oznaczonych nalepkami nr 8,15 według RID oraz cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego
- do **5 km/h** przy spychania składu manewrowego przez przejazdy kolejowo-drogowe, jeździe składu manewrowego wagonami naprzód poprzedzanego przez pracownika, gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie, jeździe przez wagę kolejową 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 boczniczy wszelkie ruchy manewrowe wykonywane mogą być tylko sposobem odstawczym. Wykonywanie pracy manewrowej odrzutem jest zabronione.

5.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym

Pojazd trakcyjny (lokomotywa manewrowa) podczas wykonywania pracy manewrowej na torach boczniczy zasadniczo powinna być usytuowana z czoła lub z końca składu manewrowego w zależności od potrzeb związanych z obsługą boczniczy. W uzasadnionych eksploatacyjnie przypadkach w czasie wykonywania pracy manewrowej lokomotywa manewrowa boczniczy 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 boczniczy przez podmioty obsługujące bocznicę sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych oraz zawieszanie sprzęgów powietrznych na wsporniki należy do obowiązków drużyny manewrowej przewoźnika. Za prawidłowe wykonanie tych czynności odpowiedzialny jest kierownik manewrów (ustawiacz).
2. Zabrania się sprzęgania i rozprzęgania pojazdu kolejowego będącego w ruchu.
3. Za sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych z napędem oraz zawieszanie sprzęgów powietrznych na wsporniki odpowiada drużyna trakcyjna.
4. Podczas obsługi boczniczy przez grupę manewrową boczniczy, sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych oraz zawieszanie sprzęgów powietrznych na wsporniki należy do obowiązków drużyny manewrowej użytkownika boczniczy. Za prawidłowe wykonanie tych czynności odpowiedzialny jest ustawiacz boczniczy.

5.6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie

Drużynę trakcyjną lokomotywy manewrowej stanowi maszynista który powinien posiadać przy sobie stosowne dokumenty do prowadzenia pojazdu kolejowego (licencję i świadectwo maszynisty lub prawo kierowania pojazdem trakcyjnym oraz upoważnienie do wykonywania czynności.

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

5.7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie

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

Kierownik manewrów powinien posiadać:

- upoważnienie do wykonywania czynności,
- zezwolenie na przebywanie na obszarze kolejowym zarządcy infrastruktury,
- dokumentację zdania-przyjęcia wagonów,
- przybory sygnałowe: chorągiewkę sygnałową, gwizdek, w nocy latarkę sygnałową z możliwością wyświetlenia światła białego i czerwonego oraz tarczkę sygnałową do wstrzymania ruchu kołowego na przejazdach kolejowo- drogowych.

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

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

Przed przejazdem przez przejazdy kolejowo drogowe, 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. Obowiązują postanowienia ujęte w Regulaminach Obsługi poszczególnych przejazdów kolejowo- drogowych dotyczące szczegółowych zasad zabezpieczenia przejazdów kat „F (A)” przez uprawnionych pracowników bocznic lub przewoźnika kolejowego zabezpieczających przejazd kolejowo- drogowy dla użytkowników drogi w czasie przejazdu przez niego pojazdów kolejowych

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

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

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

5.10. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką 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 wszystkich torach bocznic „BG”. Nadzór nad tymi manewrami i kierowanie nimi należy do ustawiacza lub manewrowego, wyznaczonego przez ustawiacza, przy zachowaniu następujących zasad:

- przetaczać można tylko pojedyncze wagony i tylko na torach o pochyleniu do 2,5‰,
- szybkość przetaczanych wagonów powinna być tak regulowana, aby w razie potrzeby wagon mógł być natychmiast zatrzymany,
- pracowników zatrudnionych doraźnie przy przetaczaniu wagonów należy uprzednio pouczyć o sposobie przetaczania i zachowania niezbędnych warunków ostrożności,
- przy wykonywaniu manewrów siłą ludzką, pracownicy nie powinni znajdować się ani przed, ani za wagonami; nie wolno pchać wagonu za zderzaki idąc środkiem toru, ani ciągnąć przetaczanego wagonu; wagon należy popychać przy narożnikach idąc obok niego, przy czym należy uważać, aby przy podstawieniu wagonu pod dźwigi, zasobniki, pracownicy zajęci dosuwaniem wagonu nie znajdowali się między wagonem a stopą dźwigu, zasobnikiem lub inną budowlą,
- zabrania się ręcznego przesuwania wagonów w miejscach, gdzie odległość między wagonem a stopą dźwigu, zasobnikiem, innym urządzeniem lub budowlą, wynosi mniej niż 1m,
- do pchania wagonu nie wolno używać kobiet ani dzieci,
- odległość między ręcznie przetaczanymi pojedynczymi wagonami nie może być mniejsza niż 20m,
- nie wolno uderzać w tabor w celu jego uruchomienia,
- w czasie przetaczania wagonu bez hamulca ręcznego, przed wagonem powinien iść pracownik z płozem hamulcowym, aby w każdej chwili móc zatrzymać wagon,
- w razie przetaczania wagonu z hamulcem ręcznym, na pomoście wagonu winien znajdować się manewrowy; nie jest wówczas wymagane poprzedzanie wagonu przez pracownika z płozem hamulcowym.

Przetaczanie wagonów pojazdem 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,

5.11. Układanie dróg przebiegu dlajazd manewrowych oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów

Zwrotnice w czasie wykonywania manewrów na bocznicy dlajazd pojazdów kolejowych z napędem i grup manewrowych, nastawia manewrowy na polecenie ustawiacza, względnie układa je sam ustawiacz. Dlajazd manewrowych przewoźnika, drogi przebiegu układa drużyna manewrowa przewoźnika.

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

Nie wolno przestawiać zwrotnicy tuż przed zbliżającym się taborem.

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

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

Do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy używać hamulców ręcznych, płozów hamulcowych odpowiednich do typu szyn oraz klinów drewnianych. Na torach bocznicy 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 rękojeści hamulca, aż do oporu, po czym należy przekonać się, czy klocki hamulcowe mocno obejmują obręcz koła, naciskając silnie stopą klocek hamulcowy.

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

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

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”**

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

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

Do eksploatacji zgodnie z potrzebami należy wydać 56 sztuk płozów ponumerowanych kolejno od 1 do 56.

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

Płozy hamulcowe na terenie bocznicy znajdują się:

- a) na każdej lokomotywie manewrowej - po dwie płozy.
- b) na ławach płozowych umiejscowionych na międzytorzu, na końcach torów odstawczych - po trzy płozy;
 - Nabrzeże Dworzec Drzewny - 6 ław płozowych,
 - Nabrzeże Węglowe - 5 ław płozowych,
 - Nabrzeże Rudowe - 5 ław płozowych.

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. Organizacja pracy manewrowej na terenie bocznicy „BG” należy do ustawiacza posterunku P13, natomiast wykonywanie pracy manewrowej odbywa się pod kierunkiem ustawiaczy.
2. Wszystkie jazdy manewrowe pojazdów trakcyjnych bocznicy „BG”, jak i przewoźników obsługujących bocznicę, z rejonu bocznicy na tory PLK S.A. i odwrotnie mogą być wykonane tylko po wzajemnym porozumieniu się ustawiacza posterunku P13 z dyżurnym ruchu posterunku LCS GPA stacji Gdańsk Port Północny.
3. Podstawianie i zabieranie wagonów na i z punktów ładunkowych bocznicy, odbywa się po porozumieniu ustawiaczy z kierującymi pracą poszczególnych punktów za i wyładunkowych.
4. Przed podaniem sygnału do wykonania ruchu manewrowego, kierujący manewrami powinien osobiście przekonać się czy droga przebiegu jest ułożona właściwie oraz, czy nie ma przeszkód zagrażających bezpieczeństwu pracowników, osób postronnych, taboru i urządzeń ładunkowych. Obowiązany jest on również zapoznać maszynistę i drużynę manewrową (jeżeli nie wykonuje pracy samodzielnie, z planem pracy manewrowej oraz upewnić się o zrozumieniu przez nich poleceń wydanych do realizacji. Maszynista, gdy stwierdzi nieprawidłowość zagrażającą bezpieczeństwu, nie wykonuje wydanego polecenia, a o przeszkodach informuje kierującego manewrami.
5. Szybkość jazd manewrowych na poszczególnych torach bocznicy, 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 wykołajenia 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 płozy, należy z zachowaniem wyjątkowej ostrożności, po uprzednim uzgodnieniu z maszynistą, wykonać odpowiedni ruch taborem,
 - aby wagony w stanie zahamowanym nie były przetaczane,
 - na bezwzględne doprowadzenie rozjazdów do zasadniczego położenia, po zakończonej jeździe manewrowej.

8. Przy zabieraniu wagonów z punktów ładunkowych należy uprzednio sprawdzić czy:
 - wagony zostały równomiernie obciążone ładunkiem,
 - wagony nie są obciążone ponad ich nośność,
 - na wagonach otwartych, ładunek nie występuje poza skrajnię wagonów,
 - przy wagonach samowyładowczych, klapy są zamknięte, 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, 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, wag zasobnikowych i wagonowych,
 - bezpieczne wykonywanie jazd manewrowych przez przejazdy technologiczne,
 - na ścisłą współpracę z pracownikami posterunków nastawczych oraz z drużynami manewrowymi przewoźnika lub innych bocznic w przypadku jazd poza tory bocznic; na dokładne, nie pozostawiające niedomówień, omówienia zamierzonych jazd manewrowych.

6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej

Do podstawowych zadań pracy manewrowej na bocznic należy:

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

6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic

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

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

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

6.4. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych

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

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

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

1. bez nadzoru kierownika manewrów nie wolno wykonywać żadnych ruchów manewrowych pojazdem kolejowym.
2. podczas wchodzenia pomiędzy pojazdy kolejowe (wagony) należy schylić się pod zderzakiem, następnie przekroczyć szynę trzymając się uchwyty. Wychodzi się z pomiędzy pojazdów kolejowych (wagonów) identycznie.
3. sprzęganie pojazdów kolejowych (wagonów) w czasie ruchu pojazdu kolejowego jest surowo zabronione. Czynność tę można wykonać po zatrzymaniu manewrującego pojazdu kolejowego.
4. nie wolno chwytać sprzęgu wagonowego za jego część końcową, lecz przy nakrętce. Sprzęg szybko zarzucić na hak i natychmiast cofnąć ręce.
5. po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu niezwłocznie wyjść z pomiędzy pojazdów kolejowych (wagonów).
6. pracownicy drużyny manewrowej nie mogą wskakiwać na stopień lub zeskakiwać ze stopnia pojazdu kolejowego (wagonu) będącego w ruchu.
7. nie wolno przechodzić pod pojazdami kolejowymi (wagonami) stojącymi, będącymi w ruchu, po zderzakach i sprzęgach.
8. Chodzić należy po międzytorzach lub obok toru. Przed każdym wejściem na tor przy jego przechodzeniu należy zwracać uwagę czy nie zbliża się pojazd kolejowy.
9. Przechodzić przed stojącymi pojazdami kolejowymi (wagonami) w odległości nie mniejszej niż 10 m.
10. Przed jadącymi pojazdami kolejowymi (wagonami) nie wolno wchodzić na tor.
11. Pracownicy zespołu kolejowego muszą stosować się do wszystkich rygorów i zasad bezpieczeństwa pracy, jakie obowiązują na bocznicach,
12. Każdy pracownik odpowiedzialny jest bezpośrednio za zachowanie bezpieczeństwa osobistego przy poruszaniu się po torach podczas wykonywania ruchu kolejowego.
13. Dojazdy do miejsc usytuowania budowli i punktów ładunkowych, gdzie zatrudnieni są ludzie, powinny być wykonane w sposób ostrożny. Przed dojazdem pojazdu kolejowego z napędem (lokomotywy manewrowej) lub składu manewrowego kierownik manewrów (ustawiacz) powinien:
 - zażądać odsunięcia od pojazdów kolejowych (taboru) sprzętu, urządzeń i materiałów poza skrajni i zwrócić uwagę, aby nikt nie chodził obok i pod pojazdami kolejowymi (wagonami) oraz aby nie przechodził przez pomosty na pojazdach kolejowych (wagonach);
 - sprawdzić czy pomiędzy pojazdami kolejowymi (wagonami) nie znajdują się ludzie;
 - sprawdzić, czy na torze nie ma części wagonowych lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie pojazdu kolejowego (taboru) lub jego wykołowanie
 - 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 zasobników, dźwigów oraz obsługi punktów ładunkowych

1. Pracownik nadzoru służb kolejowych powiadamia pracownika nadzoru służb eksploatacyjnych, jakie ładunki i jakie wagony przybyły dla bocznic „BG”
2. Pracownik nadzoru służb eksploatacyjnych na podstawie sytuacji za i wyładunkowej na poszczególnych punktach ładunkowych, informuje z kolei pracownika nadzoru służb kolejowych bocznic o tym, jakie wagony należy podstawić na poszczególne punkty ładunkowe, a także jakie wagony należy wcześniej przestawić z torów ładunkowych na odstawcze.
3. Na tej podstawie pracownik nadzoru służb kolejowych ustala ze starszym ustawiaczem kolejność obsługi poszczególnych punktów ładunkowych i zakres niezbędnej do wykonania pracy manewrowej.
4. Starszy ustawiacz przekazuje kierującym manewrami – ustawiaczom, polecenia na obsługę punktów ładunkowych wraz z ustaleniem niezbędnej do wykonania pracy manewrowej.
5. Starszy ustawiacz powiadamia pracownika nadzoru służb eksploatacyjnych danego rejonu przeładunkowego o mających odbyć się manewrach związanych z obsługą punktów ładunkowych.
6. Pracownik nadzoru służb eksploatacyjnych danego rejonu przeładunkowego o mających odbyć się manewrach, powiadamia odpowiednich pracowników służb eksploatacyjnych, których zakres działania ma związek z wykonywaniem manewrów przez drużynę manewrową i obsługą punktów ładunkowych, tj.: pracowników odpowiedzialnych za pracę dźwigów, wag zasobnikowych, przesuwnic, wag wagonowych, do czasu ukończenia manewrów i obsługi punktów ładunkowych przez drużynę manewrową.
7. Kierujący manewrami – ustawiacz, w trakcie obsługi punktów ładunkowych sprawdza, czy praca dźwigów, przesuwnic 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,
 - prace przesuwnic sygnalizowane jest czerwonym światłem i sygnałem akustycznym.
8. 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.
9. Postępowanie drużyny manewrowej w trakcie przejazdu obok zasobników, dźwigów, wymaga zachowania szczególnej ostrożności.
10. Zabrania się wstawiania i zabierania wagonów na i z przesuwnic wagonów przy użyciu innych środków niż lina wciągowa przesuwnic /np. przy użyciu pojazdu kolejowego z napędem/.
11. Wagony z widocznymi wybrzuszeniami drzwi, należy podstawić na tory ładunkowe w ten sposób, by wybrzuszenie nie było od strony stopy dźwigu.
12. Wznowienie pracy dźwigów oraz wznowienie wykonywanych prac ładunkowych, może nastąpić dopiero po zgłoszeniu przez brygadzystę/ustawiacza pracownikowi nadzoru służb kolejowych o ukończeniu obsługi punktów ładunkowych i ukończeniu manewrów.

6.7. Warunki obsługi wag wagonowych

1. Obsługa wag wagonowych, należy do wagowego.
2. Wagowy jest odpowiedzialny za rzetelność ważenia, za utrzymanie wagi w czystości i sprawności, za przestrzeganie instrukcji ruchowych i zabezpieczenie wagi po pracy.
3. Szczegółowe obowiązki wagowego związane z prawidłową eksploatacją i utrzymaniem, zawierają Instrukcje Obsługi i Konserwacji.
4. Przed przystąpieniem do pracy, wagowy powinien sprawdzić, czy szyny toru dojazdowego i na pomoście wagi- są na jednakowej wysokości, czy posiadają ten sam prześwit toru i czy tory dojazdowe leżą w tej samej osi co szyny pomostu oraz czy szczeliny między pomostem i ramą są wszędzie jednakowe. Przed rozpoczęciem ważenia, waga winna być wytarowana.
5. W trakcie ważenia wagonów należy przestrzegać następujących zasad:
 - wtaczanie na pomost wagi przeznaczonych do ważenia wagonów jak również szybkość przejazdu pojazdów kolejowych przez pomost wagi, nie może przekraczać 5 km/h,
 - niedopuszczalne jest obciążenie pomostu wagi pojazdem lub innymi przedmiotami o masie większej niż dopuszczalna jej nośność, jak również ważenie wagonów, jeżeli długość pomostu jest mniejsza od rozstawu osi skrajnych ważonego wagonu,
 - nie można używać płóz ani klinów hamulcowych do wstrzymywania biegu znajdujących się już na pomoście wagonów. Nie wolno hamować wagonu na pomoście wagi, lecz szybko biegnące wagony należy wstrzymać w pewnej odległości od pomostu wagi, a następnie wolno wtaczać na pomost,
 - nie wolno wjeżdżać na pomost wagi, wagonem mocno zahamowanym,
 - wagon powinien być ustawiony wszystkimi kołami na pomoście wagi tak, aby obciążenie pomostu było możliwie równomierne,
 - podczas ważenia, sąsiednie wagony powinny być odczepione tak, aby nie stykały się zderzakami. Wagony winny być rozprężnięte,
 - inne przedmioty ważne niż pojazdy szynowe, muszą wspierać się tylko na szynach pomostu. Ich rozmieszczenie musi być możliwie symetryczne względem środka pomostu i obciążać przynajmniej 1/3 długości szyn.
6. Dla zapewnienia dokładności ważenia nie należy:
 - ważyć wagonów podczas silnego wiatru,
 - ważyć wagonów sprzęgniętych,
 - ważyć wagonów stykających się zderzakami,
 - ważyć na wadze nie wytarowanej, uszkodzonej lub zanieczyszczonej.

7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO

7.1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo – odbiorczym

Wagony przeznaczone dla odbiorcy bocznicz „BG” są podstawiane na tory zdawczo-odbiorcze stacji Gdańsk Port Północny i Gdańsk Kanał Kaszubski lub w szczególnych przypadkach lokomotywą przewoźnika kolejowego na tory zdawczo-odbiorcze bocznicz „BG”.

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

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 przez drużynę manewrową bocznicz z torów zdawczo-odbiorczych do podstawienia na punkty ładunkowe.

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

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

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

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

Nieobecność pracownika bocznicz (powyżej 2 godzin od momentu planowanej obsługi) jako przyjmującego wagony lub też niedopełnienie obowiązku dokładnego przyjęcia wagonów i przesyłek na torze zdawczo-odbiorczym, upoważnia pracownika przewoźnika do wpisu na Wykazie zdawczym adnotacji, że przedstawiciel bocznicz był nieobecny. W tym przypadku

odpowiedzialność za ujawnione później wady techniczne wagonów, braki lub uszkodzenia przesyłek ponoszą pracownicy 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 bocznicy „BG” z wyłączeniem uszkodzeń ujętych na wykazie zdawczym.

7.2. Przekazywanie wagonów z bocznicy

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

Wagony przeznaczone do zabrania przez przewoźnika kolejowego są wystawiane pojazdem trakcyjnym na tory zdawczo/odbiorcze na stacji Gdańsk Port Północny lub po wzajemnych uzgodnieniach na tory zdawczo/odbiorcze bocznicy. Wagony powinny być właściwie, zgodnie z postanowieniami instrukcji PGE-R, sprzęgnięte i skrecone.

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

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

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

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

7.3. Reklamacje w stosunku do przewoźnika

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

8. ZAGADNIENIA 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.

8.2. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego

1. Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest do umieszczenia pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej na każdej ścianie bocznej wagonów.
2. 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.
3. Numer identyfikacyjny oznaczający zagrożenie musi być umieszczony w górnej części, zaś numer identyfikacyjny oznaczający dany towar w dolnej części tablicy (wg regulaminu RID). Numery te powinny być oddzielone od siebie czarną poziomą linią o szerokości 15 mm przechodzącą przez środek tablicy.
4. Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest umieścić na przesyłce nalepki ostrzegawcze. Wzory nalepek podane są punkcie 5.2.2.2.2 regulaminu RID
5. 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.

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)

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”**

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. Prędkość jazd manewrowych z pojazdami kolejowymi z towarem niebezpiecznym nie powinna przekraczać 10 km/h;
4. Wykonywanie manewrów na boczniczy realizowane jest wyłącznie sposobem odstawczym.

8.4. Zadania doradcy ds. przewozu towarów niebezpiecznych boczniczy

Zadania doradcy ds. przewozu towarów niebezpiecznych boczniczy, realizowane są na podstawie Ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2022 poz. 2147) 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. Pracownicy boczniczy Kolejowej PGE S.A. Rejon „Basen Górniczy”, biorący udział w przewozie towarów niebezpiecznych, podlegają przeszkoleniu przez doradcę ds. przewozu towarów niebezpiecznych boczniczy, w zakresie wymagań związanych z takim przewozem.
2. Uczestnik szkolenia powinien zostać zapoznany z:
 - treścią właściwych przepisów i instrukcji;
 - klasyfikacją towarów niebezpiecznych i zagrożeniami wynikającymi z poszczególnych klas;
 - zasadami znakowania przesyłek z towarami niebezpiecznymi;
 - postępowania w sytuacjach krytycznych;
 - treścią zawartą w planach zapewnienia bezpieczeństwa przy przewozie towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka;

- procedurami informowania i przeciwdziałania zagrożeniom.

Podstawą do przeprowadzenia szkolenia jest program szkolenia opracowany przez doradcę ds. przewozu towarów niebezpiecznych zatwierdzony przez kierownictwo dyrekcję spółki PGE S.A.

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

8.2. Charakterystyka towaru niebezpiecznego przewożonego na bocznicz

Na terenie bocznicz „BG” 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 odczualnych przy ubytku środka odczułającego.
- 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 wskutek połknięcia.
- Zagrożenie dla środowiska wodnego i kanalizacji.
- Zagrożenie zakażeniem.
- Może wywołać ciężkie zachorowania u ludzi i u zwierząt

Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”

- 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 należy do obowiązków zarządcy 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 na boczniczy, posiadacz boczniczy obowiązany jest wyznaczyć pracownika z kwalifikacjami wymaganymi do wykonywania tych czynności zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniu określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw 2021 r. poz. 101 z późn. zm.).

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

9.2. Rodzaje remontów

Tory kolejowe są remontowane według następującego systemu:

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

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

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

- należycie 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 boczniczy zakończenie robót i usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót oraz zbędnych przedmiotów z toru i terenu przyległego.

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

Nad bezpieczeństwem pracowników wykonujących prace torowe czuwa prowadzący roboty kierownik robót. Przy przewidzianym zamknięciu toru przenośną tarczą zatrzymania D1 „STÓJ” ustawia kierownik robót. O ile nieprzewidziane zamknięcie toru jest na punkcie zdawczo – odbiorczym, użytkownik boczniczy ma obowiązek powiadomienia o tym fakcie przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę oraz dyżurnego ruchu LCS GPA stacji Gdańsk Port Północny.

9.4. Oględziny zewnętrzne oraz konserwacja rozjazdów

Oględziny zewnętrzne rozjazdu, czyszczenie i smarowanie części trących zwrotnic, bieżące dokręcanie śrub i wkrętów wraz z obchodem toru dokonuje się raz w miesiącu. Czynności te realizowane są przez uprawnionego pracownika boczniczy posiadającego wymagane kwalifikacje do wykonywania takich czynności (toromistrz). Powyższe czynności można zlecić podmiotowi zewnętrznemu, który wykona to pracownikiem posiadającym stosowne kwalifikacje.

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

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

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

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

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

10.1. WARUNKI BHP

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

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

Odpowiedzialnym za stan BHP na 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 rozprzeganiu taboru,
 - jeździe na stopniach pojazdów kolejowych i lokomotyw,
 - ręcznym przetaczaniu pojazdów kolejowych,
 - przetaczaniu taboru obok ramp i magazynów,
 - posługiwaniu się płozami hamulcowymi,
 - przekładaniu zwrotnic,
 - zabezpieczaniu przed samowolnym uruchomieniem się taboru,
3. Właściwego omówienia planu pracy i stosowaniu prawidłowych sygnałów.

10.2. OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA

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

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

Pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu pracy manewrowej na bocznicach oraz przy utrzymaniu torów i rozjazdów muszą posiadać wymaganą kategorię zdrowia oraz egzaminy kwalifikacyjne na właściwe stanowisko zgodnie z Rozporządzeniem ministra infrastruktury i w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniu określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw 2021 r. poz. 101 wraz z późniejszymi zmianami); oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2022 w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. 2022 poz. 2574) i Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1 grudnia 2022 w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. 2022 poz. 2680).

Wymogi pod względem egzaminów kwalifikacyjnych:

1. Drużyny trakcyjne;
maszynista; egzamin kwalifikacyjny na stanowisko maszynisty,
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 zgodnie z Rozporządzeniem ministra infrastruktury i rozwoju z w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniu określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw 2021r. poz. 101 wraz z późniejszymi zmianami); oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. 2022 poz. 2574) i Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. 2022 poz. 2680).

10.4. SZKOLENIE PRACOWNIKÓW

Każdy pracownik zatrudniony w transporcie kolejowym na bocznicę 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 bocznicę, 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 w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniu określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw 2021 r. poz. 101 wraz z późniejszymi zmianami) oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. 2022 poz. 2574) i Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. 2022 poz. 2680).

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

11.2. Obowiązki pracownika nadzoru służb kolejowych

Do obowiązków pracownika nadzoru służb kolejowych bocznic „BG” w zakresie transportu kolejowego należy:

Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”

- 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 ustawiacza bocznicy posterunku P13

1. Podlega bezpośrednio pracownikowi nadzoru służb kolejowych.
2. Jest bezpośrednim przełożonym drużyn trakcyjnych i manewrowych, których dopuszcza do pracy.
3. Ścisłe współpracuje z dyżurnym ruchu posterunku LCS GPA stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny, pracownikiem nadzoru służb kolejowych bocznicy, pracownikami przewoźników kolejowych oraz kierującymi pracą służb eksploatacyjnych, odpowiedzialnymi za wykonanie prac ładunkowych.
4. Jest pracownikiem nadzorującym wykonywanie manewrów na torach Nabrzeża Dworzec Drzewny oraz Nabrzeża Rudowego i Węglowego.
5. Prowadzi na bieżąco działania w celu wyeliminowania lub zminimalizowania postoju wagonów ponad czas dozwolony.
6. Odpowiedzialny jest za właściwe używanie płozy hamulcowych, ich sprawność i stan ilościowy (płozy nieużyte do zabezpieczenia taboru winny znajdować się na stojaku, a uszkodzone zdane).
7. Odpowiada za prawidłowe, zgodne z uprawnieniami, zatrudnienie podległych pracowników.
8. Zabezpiecza wykonanie prac manewrowych na rzecz Spółki oraz kontrahentów.
9. Nadzoruje oraz przeprowadza doraźne kontrole w zakresie stosowania przez podległy personel bezpiecznych metod wykonywania prac manewrowych.
10. W ustalonych terminach poddaje się badaniom okresowym, egzaminom i pouczeniom.
11. Wykonuje polecenia i zadania, zlecone przez pracownika nadzoru służb kolejowych oraz kierownictwa bocznicy.
12. Wykonuje inne czynności przewidziane niniejszym regulaminem oraz innymi przepisami, instrukcjami i zarządzeniami, w szczególności instrukcjami wewnętrznymi bocznicy.

11.4. Obowiązki ustawiacza bocznicy

1. Kieruje pracami manewrowymi wykonywanymi przez podległych pracowników.
2. Przed przystąpieniem do pracy kierownik manewrów powinien:
 - zgłosić się do pracy w określonym miejscu i czasie,

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”**

- zapoznać się z planem pracy manewrowej,
 - sprawdzić, czy podlegli pracownicy są przepisowo ubrani i posiadają przybory sygnałowe,
 - przed rozpoczęciem manewrów zapoznać podległych pracowników z planem pracy.
3. Do obowiązków ustawiacza boczniczy w zakresie transportu kolejowego należy:
- kierowanie pracą manewrową w zgodzie z wymogami niniejszego Regulaminu, instrukcją prowadzenia ruchu kolejowego i zasadami BHP,
 - układanie drogi przebiegu przy rozjazdach ręcznych na terenie boczniczy,
 - dopilnowanie zabezpieczenia taboru na torze przed zbiegnięciem,
 - dopilnowanie, aby sprzęgi śrubowe i węże hamulcowe były podwieszone na wspornikach,
 - w razie wypadku z pracownikiem podczas wykonywania manewrów powinien natychmiast zawiadomić kierownika obiektu
4. W okresie zimy oprócz wyżej wymienionych czynności powinien sprawdzić w rejonie manewrowym czy:
- miejsca śliskie zostały posypane piaskiem,
 - oczyszczono żłobki na przejazdach kolejowych,
 - płozy hamulcowe zostały oczyszczone z lodu i śniegu.
5. Po zakończeniu pracy manewrowej powinien sprawdzić, czy pojazdy kolejowe są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem i czy płozy hamulcowe ułożone są w wyznaczonym miejscu.

11.5. Obowiązki maszynisty pojazdu trakcyjnego boczniczy

Do obowiązków maszynisty pojazdu trakcyjnego boczniczy w zakresie transportu kolejowego należy:

- odstawianie pojazdów kolejowych na tory ładunkowe i zdawczo- odbiorcze zgodnie z poleceniem ustawiacza boczniczy,
- wykonywanie innych poleceń pracownika nadzoru służb kolejowych boczniczy i ustawiacza boczniczy 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

Maszynista powinien wykonywać ruchy manewrowe na polecenie ustawiacza, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami instrukcji sygnalizacji i techniki wykonywania pracy manewrowej i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.

11.6. Obowiązki manewrowego bocznicy.

1. Manewrowy zgłasza się u swego kierownika manewrów przepisowo ubrany z niezbędnymi do pracy przyborami sygnałowymi. Na polecenie kierownika manewrów obchodzi wyznaczone tory i sprawdza:
 - które tory są wolne,
 - jaki jest stan zapełnienia każdego toru,
 - czy pojazdy kolejowe są zepchnięte i połączone sprzęgami,
 - czy nie ma torów zamkniętych dla ruchu,
 - czy pod pojazdami kolejowymi nie ma płozów, klinów lub innych przedmiotów, które mogą spowodować wykołowanie,
 - czy na torach nie znajduje się tabor wykołowany, uszkodzony, z przesuniętym lub uszkodzonym ładunkiem lub pojazdy kolejowe wymagające zachowania szczególnej ostrożności,
 - czy płozy, kliny i inne przybory do zabezpieczania taboru przed zbiegnięciem znajdują się na właściwym miejscu, w odpowiedniej ilości i w odpowiednim stanie,
 - czy tabor znajduje się w granicach ukresów,
 - czy przejazdy drogowe są wolne od taboru, w żłobkach na przejazdach nie ma lodu, piasku i innych zanieczyszczeń,
 - czy oświetlenie działa należycie,
 - czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu, ludzi i taboru.
 - Informację o stanie torów, taboru oraz zauważonych nieprawidłowościach lub przeszkodach manewrowy zgłasza kierownikowi manewrów po ukończeniu sprawdzania.
2. Manewrowy wyznaczony przez kierownika manewrów do obsługi zwrotnic przestawianych ręcznie, przed rozpoczęciem pracy manewrowej powinien dokonać zewnętrznych wzrokowych oględzin rozjazdów, których celem jest wykrycie:
 - części pękniętych, wykruszonych lub uszkodzonych w inny sposób,
 - usterek lub odkształceń stwarzających zagrożenia dla prawidłowego działania rozjazdu lub zamknięć nastawczych.

O wszelkich stwierdzonych usterekach manewrowy powinien niezwłocznie, przed rozpoczęciem manewrów powiadomić kierownika manewrów.
3. W czasie pracy, manewrowi powinni stosować się do poleceń kierownika manewrów, oraz wykonywać podstawowe obowiązki, jak:
 - sprzęganie i rozprzęganie taboru,
 - przestawianie zwrotnic, przewidzianych do obsługi przez manewrowych,
 - powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
 - hamowanie taboru manewrującego,
 - zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem,
 - inne czynności związane z pracą manewrową, zlecone przez ustawiacza.
4. Przed zakończeniem dyżuru manewrowy powinien:
 - sprawdzić, czy nie pozostawiono pojazdów kolejowych poza ukresami torów,
 - zabezpieczyć pojazdy kolejowe przed zbiegnięciem,
 - nie użyte do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem płozy hamulcowe złożyć w wyznaczonym do tego miejscu; płozy uszkodzone zdać do magazynu,

- pozawieszać sprzęgi hamulcowe na wsporniki;
- O wykonaniu powyższego zgłosić kierownikowi manewrów.

11.7. Obowiązki kierującego manewrami przewoźnika kolejowego.

W czasie wykonywania pracy kierownik manewrów zobowiązany jest:

- kierować pracą manewrową w zgodzie z wymogami niniejszego Regulaminu, instrukcją prowadzenia ruchu kolejowego i zasadami BHP,
- podstawić wagony na tory zdawczo- odbiorcze,
- dopilnować zabezpieczenia taboru na torze przed zbiegnięciem,
- dopilnować, aby sprzęgi śrubowe i węże hamulcowe były podwieszone na wspornikach,
- w razie wypadku z pracownikiem podczas wykonywania manewrów powinien natychmiast zawiadomić swojego przełożonego oraz kierownika obiektu,
- układania drogi przebiegu przy rozjazdach ręcznych na terenie bocznicy dlajazd na tory zdawczo- odbiorcze celem podstawienia lub zabrania pojazdów kolejowych,

11.8. Obowiązki prowadzącego pojazd trakcyjny przewoźnika kolejowego.

1. Maszynista lokomotywy wykonującej manewry 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.
4. Maszynista powinien wykonywać ruchy manewrowe na polecenie ustawiacza, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami instrukcji sygnalizacji i techniki wykonywania pracy manewrowej i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.

12. POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM.

Zdarzenie – poważny wypadek, wypadek lub incydent na liniach kolejowych lub boczniczy kolejowej.

Wypadek – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska, do wypadków zalicza się w szczególności: kolizje, wykolejenia, zdarzenia na przejazdach kolejowych, zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu, pożar pojazdu kolejowego.

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

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

Incydent – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów 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.

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

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

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

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

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

12.1. Zawiadomienie o zdarzeniu;

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

12.2. Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia

Pracownik nadzoru służb kolejowych boczniczy, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu powinien:

- wezwać pogotowie ratunkowe, jeżeli są ofiary w ludziach albo poszkodowani,
 - wezwać zakładową lub państwową straż pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego i pierwszej pomocy medycznej, a w szczególności w przypadku:
 - o uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - o pożaru lub wybuchu,
 - o zawalenia lub zalania wodą obiektu budowlanego,
 - o wykolejenia wagonu z towarem niebezpiecznym,
 - o niekontrolowanego uwolnienia się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania,
 - zamknąć tor,
 - przekonać się, czy na sąsiednich torach może odbywać się ruch kolejowy, a jeżeli ruch nie może się odbywać należy tor zamknąć i osygnalizować,
 - zgłosić zdarzenie właściwej terytorialnie komendzie policji,
 - zgłosić niezwłocznie zdarzenie dyspozytorom innych jednostek organizacyjnych, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu. Powiadomiony o zdarzeniu informuje osoby(ę) dyżurujące(ą), uprawnioną do prac w komisji kolejowej której(ych) obowiązkiem jest niezwłoczne udać się na miejsce zdarzenia.
2. Użytkownik boczniczy kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:
 - 1) członków komisji kolejowej ujętych w wykazie osób upoważnionych do udziału

**Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej PGE S.A.
Rejon „Basen Górniczy”**

w pracach komisji kolejowej na boczniczy PGE S.A. Rejon Basen Górniczy.

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, pkbwwk@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	
Ekspedytor	
Warsztat pogotowia technicznego	
Toromistrz	
Ustawiacz posterunek P13	

PKP PLK S.A.

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

Numery podmiotów zewnętrznych

ustawiacz boczniczy GA „Fosfory” Sp. z o.o.	885 555 041

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

14. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

14.1. Rozdzielnik regulaminu.

Regulamin Pacy Bocznicy Kolejowej PGE S.A. Rejon Basen Górniczy opracowano w 7-iu jednobrzmiących egzemplarzach, które otrzymują:

- | | |
|---|-------------------------|
| 1. Port Gdański Eksploatacja | – 3 egzemplarze; |
| 2. ZMPG S.A. | – 1 egzemplarz |
| 3. PKP PLK S.A. ZLK w Gdyni | – 1 egzemplarz; |
| 4. PKP PLK S.A. Sekcja Eksploatacji w Gdyni | – 1 egzemplarz; |
| 5. Grupa Azoty Zakłady Fosforowe Gdańsk Sp. z o.o. | – 1 egzemplarz |

14.2. Obowiązek wprowadzenia zmian i uzupełnień w treści regulaminu

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

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

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

14.3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania

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

15.SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU.

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

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

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

17. ZAŁĄCZNIK NR 1 – PLANY SYTUACYJNE BOCZNICY KOLEJOWEJ