



**PORT
GDAŃSK**



Egz. 1z3

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.

Nabrzeża:

Wiślane, Szczecińskie, Oliwskie, WOC

Zatwierdzenie:

PREZES ZARZĄDU


Lukasz Malinowski

Wiceprezes Zarządu ds.
Bezpieczeństwa


Wojciech Makieła

Gdańsk, 27.09.2013
(miejsowość, data)

GLÓWNY DYSPOZYTOR PORTU


Krzysztof Janiak

Koordynator Ruchu Kolejowego
Zespół Głównego Dystryktora Portu


Grzegorz Siedzieniewski

Gdynia, 26.09.23
(miejsowość, data)

Uzgodnienie

Uzgadniam Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej
Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. Nabrzeża: Wiślane, Szczecińskie, Oliwskie, WOC

Zarządca stycznej infrastruktury kolejowej
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Gdyni


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Gdyni
81-333 Gdynia, ul. Morska 24

ZASTĘPCA DYREKTORA
ds. Eksploatacyjnych

Krzysztof Grabowski

.....
(pieczęć i podpis)

SPIS TREŚCI:

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE	4
1.1. PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA REGULAMINU.....	4
1.2. CEL OPRACOWANIA I ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU.....	5
1.3. PODSTAWA EKSPLOATACJI BOCZNICY	6
1.4. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU	6
1.5. UŻYTKOWNIK BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	7
INFRASTRUKTURA KOLEJOWA ZMPG JEST BOCZNICĄ W CAŁOŚCI UDOSTĘPNIANA, JAKO INFRASTRUKTURA PORTÓW MORSKICH Z DOSTĘPEM DO TORÓW KOLEJOWYCH. KAŻDE NABRZEŻE JEST OBIEKTEM INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ, GDZIE ŚWIADCZONE SĄ USŁUGI PRZEŁADUNKU.	7
1.6. PRZEZNACZENIE BOCZNICY	7
1.7. ZAKRES STOSOWANIA WŁASNYCH PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH.....	8
2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ	8
2.1. POŁOŻENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	8
2.2. OKRĘGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA	9
2.3. LOKALIZACJA PUNKTU ZDAWCZO – ODBIORCZEGO	9
2.4. TORY BOCZNICY.....	10
2.5. POCHYLENIE PODŁUŻNE TORÓW	16
2.6. POJEMNOŚĆ BOCZNICY.....	16
2.7. ROZJAZDY, SKRZYŻOWANIA TORÓW I WYKOLEJNICE	16
WYKAZ ROZJAZDÓW NA BOCZNICY ZMPG PRZEDSTAWIA PONIŻSZA TABELA:	20
2.8. PRZYPORZĄDKOWANIE ROZJAZDÓW I WYKOLEJNIC DO OKRĘGÓW NASTAWCZYCH	20
2.9. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM	20
2.10. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE	20
2.11. PRZEJAZDY KOLEJOWO- DROGOWE I PRZEJŚCIA W POZIOMIE SZYN	20
2.12. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ	22
2.13. PUNKTY ŁADUNKOWE, URZĄDZENIA ŁADUNKOWE	22
2.14. WAGI WAGONOWE	25
2.15. BRAMY KOLEJOWE	25
2.16. SKRAJNIE BUDOWLI I TABORU, SKRAJNIKI.....	26
2.17. SYGNAŁY, WSKAŹNIKI I TABLICE	27
2.18. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE	27
2.19. TABOR KOLEJOWY WŁASNY LUB DZIERŻAWIONY	28
2.20. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI.....	28
2.21. INNE URZĄDZENIA USYTUOWANE NA BOCZNICY.....	28
3. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ, A ZARZĄDCĄ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ.....	30
3.1. OBSŁUGA REJONU NABRZEŻA WOC I OLIWSKIEGO.....	30
3.2. OBSŁUGA NABRZEŻA WIŚLANEGO I SZCZECIŃSKIEGO.....	31
4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY	32
4.1. PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ	32
4.2. LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH WYKONYWANIA	33
4.3. MASA HAMUJĄCA SKŁADÓW MANEWROWYCH	33
4.4. DOPUSZCZALNY NACISK OSI NA SZYNĘ.....	34
4.5. OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH.....	35
4.6. RUCH LOKOMOTYW PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY	35
4.7. RUCH LOKOMOTYW UŻYTKOWNIKA BOCZNICY PO TORACH ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓRYM BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA	36
5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY	37
5.1. PODZIAŁ BOCZNICY NA REJONY MANEWROWE	37
5.2. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH POJAZDÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY	37
5.3. DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ.....	38
5.4. USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH (LOKOMOTYW) W SKŁADZIE MANEWROWYM	38
5.5. SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE WAGONÓW, LOKOMOTYW	38

5.6.	OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE.....	38
5.7.	OBSADA DRUŻYN MANEWRowych I ICH WYPOSAŻENIE	39
5.8.	JAZDY MANEWRowe PRZEZ PRZEJAZDY KOLEJOWO – DROGOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W POZIOMIE SZYN	39
5.9.	DOZWOLONA LICZBA WAGONÓW PRZETACZANYCH W JEDNEJ GRUPIE MANEWRowej BEZ OBSADZENIA HAMULCÓW RĘCZNYCH LUB WYŁĄCZENIA HAMULCÓW ZESPOLONYCH.	40
5.10.	PRZETACZANIE TABORU KOLEJOWEGO SIŁĄ LUDZKĄ, PRZY UŻYCIU POJAZDÓW DROGOWYCH, PRZECIĄGAREK	40
5.11.	UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA JAZD MANEWRowych ORAZ PRZEKŁADANIE ZWROTNIK ROZJAZDÓW.....	44
5.12.	ZABEZPIECZENIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM ORAZ GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYWANIE.....	45
6.	ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWRowej NA BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	47
6.1.	PLANOWANIE I ORGANIZACJA PRACY MANEWRowej.....	47
6.2.	ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWRowej.....	48
6.3.	CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH BOCZNICY.....	49
6.4.	PRACA MANEWRowa W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH	49
6.5.	WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWRowej I OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH	50
6.6.	WARUNKI PRZEJAZDU OBOK DŹWIGÓW, ORAZ OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH	51
7.	ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO	52
7.1.	PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO – ODBIORCZYM	52
7.2.	PRZEKAZYWANIE WAGONÓW Z BOCZNICY.....	53
7.3.	REKLAMACJE W STOSUNKU DO PRZEWOŹNIKA	53
8.	ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH	54
8.1.	OGÓLNE WARUNKI PRZEWOZU PRZESYŁEK NIEBEZPIECZNYCH.....	54
8.2.	WYPOSAŻENIE I OZNAKOWANIE TABORU KOLEJOWEGO	55
8.3.	PROWADZENIE MANEWRÓW Z WAGONAMI ZAWIERAJĄCYMI TOWARY NIEBEZPIECZNE	62
8.4.	WYMAGANIA ZWIĄZANE ZE SZKOLENIEM PRACOWNIKÓW Z ZAKRESU PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.....	63
9.	NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIA OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY, PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO	64
9.1.	WARUNKI OGÓLNE.....	64
9.2.	RODZAJE REMONTÓW.....	64
9.3.	ZACHOWANIE ŚRODKÓW OSTROŻNOŚCI W CZASIE WYKONYWANIA ROBÓT PRZY UTRZYMANIU TORÓW.....	64
9.4.	OGLĘDZINY ZEWNĘTRZNE ORAZ KONSERWACJA ROZJAZDÓW.....	65
9.5.	NADZÓR TECHNICZNY NAD UTRZYMANIEM TORÓW I ROZJAZDÓW ORAZ ICH OKRESOWE SPRAWDZANIE	65
10.	WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY.	65
10.1.	WARUNKI BHP	65
10.2.	OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA	66
10.3.	WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZATRUDNIONYCH W TRANSPORCIE KOLEJOWYM NA BOCZNICY	67
11.	OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY	67
11.1.	WSPÓLNY ZAKRES KOMPETENCJI.....	67
11.2.	OBOWIĄZKI DYSPOZYTORA RUCHU KOLEJOWEGO ZMPG.....	68
11.3.	OBOWIĄZKI PROWADZĄCEGO POJAZD KOLEJOWY Z NAPĘDEM	70
11.4.	OBOWIĄZKI KIERUJĄCEGO MANEWRAMI	70
11.5.	OBOWIĄZKI MANEWRowego	72
12.	POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM.	73
12.1.	POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI NA BOCZNICY	73
12.2.	POSTĘPOWANIE W RAZIE ZAISTNIENIU WYPADKU LUB INCYDENTU Z POJAZDAMI KOLEJOWYMI NA TORACH BOCZNICY	73
12.3.	POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU POŻARU LUB AWARII	77
13.	WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZMPG, INSTYTUCJI, ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ ORAZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ	78

14.	POSTANOWIENIA KOŃCOWE	80
14.1.	ROZDZIELNIK REGULAMINU.	80
14.2.	OBOWIĄZEK WPROWADZENIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU.....	80
14.3.	OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA.....	80
15.	SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU.....	81
16.	WZÓR*) POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI POSTANOWIEŃ REGULAMINU PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ	82
17.	ZAŁĄCZNIK NR 1 – PLAN SCHEMATYCZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ	83

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. Podstawa prawna opracowania regulaminu

1. Podstawę prawną opracowania Regulaminu pracy boczniczy kolejowej Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. Nabrzeża: Wiślane, Szczecińskie, Oliwskie, WOC, zwanego w dalszej części niniejszego opracowania w skrócie „regulaminem”, stanowią postanowienia §6 ust. 3 i 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r. poz. 360 z późn. zm.) w związku z art. 19 ust. 3 pkt. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r., poz. 1786 z późn. zm.).
2. Regulamin opracowano w oparciu o postanowienia ogólnie obowiązujących aktów prawnych, tj. ustaw i rozporządzeń wykonawczych, których wymogi są stosowane przez użytkownika boczniczy kolejowej Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. z siedzibą w Gdańsku ul. Zamknięta 18, 80-955 Gdańsk, który zarządza bocznicą kolejową Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. Nabrzeża: Wiślane, Szczecińskie, Oliwskie, WOC, zwanej w dalszej części niniejszego opracowania w skrócie ZMPG:
 - 1) Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r., poz. 1786 z późn. zm.), dalej Ustawa;
 - 2) Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r. poz. 8);
 - 3) Ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (tekst jednolity Dz.U. z 2022 r. poz. 2147 z późn. zm.);
 - 4) Ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r., poz. 682 z późn. zm.);
 - 5) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym z (Dz. U. z 2016 r. poz. 369);
 - 6) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r. poz. 360 z późn. zm.);
 - 7) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 101 z późn. zm.);
 - 8) Rozporządzenia 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 2020 r. poz. 1923);

- 9) Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998 r. nr 151, poz. 987 z późn. zm.);
- 10) Ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r., poz. 2057 z późn. zm.);
- 11) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r., poz. 1744 z późn. zm.).

Uwaga:

Podane powyżej publikatory poszczególnych aktów prawnych, obowiązują w czasie opracowywania niniejszych przepisów. Mogą one ulec zmianie w wyniku prowadzonych w okresie późniejszym prac legislacyjnych. Należy zatem pamiętać, aby w okresie obowiązywania przedmiotowego przepisu, sprawdzać aktualność tych publikatorów (należy uwzględnić zmiany ewentualnie wniesione do treści ww. aktów prawnych).

3. Ponadto, niniejszy regulamin opracowano w oparciu o postanowienia Obwieszczenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznic kolejowej, sporządzanego przez użytkownika (Dz. Urz. Ml. nr 3, poz. 8), jak również w oparciu o postanowienia Przewodnika opracowania regulaminu pracy bocznic kolejowej, opublikowanego 27 maja 2022 r. na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego.
4. Regulamin opracowano również w oparciu o postanowienia przepisów wewnętrznych obowiązujących na bocznicach.

1.2. Cel opracowania i zakres obowiązywania regulaminu

1. Regulamin opracowano w celu:

- zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego na torach bocznic oraz bezpieczeństwa pracowników zatrudnionych przy wykonywaniu pracy manewrowej oraz zabezpieczenia innych pracowników, w tym związanych z rozładunkiem i załadunkiem wagonów – przed zagrożeniami wynikającymi z pracy manewrowej,
- zapewnienia należytego bezpieczeństwa taboru kolejowego i urządzeń kolejowych oraz urządzeń służących do rozładunku i załadunku wagonów,
- określenia sposobu wykonywania pracy manewrowej na torach bocznic,
- określenia wymogów organizacji jazdy przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi bocznic,
- określenia zasad obsługi bocznic (podstawiania i zabierania wagonów) oraz zasad przetaczania wagonów z torów zdawczo-odbiorczych na punkty ładunkowe,
- zapewnienia utrzymania we właściwym stanie techniczno - eksploatacyjnym nawierzchni kolejowej i urządzeń kolejowych bocznic w warunkach normalnych oraz podczas trudnych warunków atmosferycznych w okresie zimowym,

- określenie zasad nadzoru i utrzymania obiektów infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego,
 - określenia wymaganych kwalifikacji dla pracowników zatrudnionych na bocznic i związanych z transportem kolejowym na bocznic oraz zakresu ich podstawowych obowiązków w tym zakresie.
2. Zakres opracowania regulaminu obejmuje dane o bocznic kolejowej oraz o urządzeniach związanych z transportem kolejowym oraz odpowiednie postanowienia wynikające z konieczności dostosowania aktów prawnych i przepisów wewnętrznych do warunków miejscowych.
 3. Położenie bocznic kolejowej zostało określone na Planie schematycznym układu torowego bocznic kolejowej Zarządu Morskiego Portu w Gdańsku Nabrzeża: Wiślane, Szczecińskie, Oliwskie, WOC, stanowiącym Załącznik nr 1 do niniejszego regulaminu.

1.3. Podstawa eksploatacji bocznic

1. Posiadanie przez użytkownika bocznic kolejowej „Świadectwa bezpieczeństwa” wydawanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zgodnie z wymogami określonymi w art. 17d ust. 3 Ustawy;
2. Posiadanie przez użytkownika bocznic kolejowej:
 - świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego,
 - przepisów wewnętrznych, określające szczegółowe warunki prowadzenia ruchu kolejowego oraz utrzymania i eksploatacji infrastruktury kolejowej,
 - regulaminu pracy bocznic kolejowej, uzgodnionego przez zarządcę infrastruktury kolejowej, z którą bocznic kolejowa jest połączona,
 w myśl postanowień przepisów art. 19 ust. 3 Ustawy.

1.4. Zakres obowiązywania regulaminu

1. Postanowienia niniejszego Regulaminu obowiązują wszystkich:
 - 1) pracowników bocznic kolejowej zatrudnionych przez jej użytkownika bocznic, których rodzaj wykonywanej pracy związany jest pośrednio lub bezpośrednio z transportem kolejowym realizowanym na terenie bocznic kolejowej ZMPG;
 - 2) pracowników przewoźników kolejowych dokonujących obsługi bocznic;
 - 3) pracowników zatrudnionych indywidualnie w systemie zleconym wykonujących roboty diagnostyczne lub naprawcze infrastruktury kolejowej, zlokalizowanych na bocznic;
 - 4) pracowników specjalistycznych przedsiębiorstw wykonujących roboty diagnostyczne, roboty naprawcze lub remontowe, związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej bocznic w zakresie odpowiadającym wykonywanym przez nich funkcjom;
 - 5) pracowników innych firm wykonujących czynności spedycyjne, ładunkowe i inne na bocznic.

2. W celu bezpiecznej eksploatacji bocznic kolejowej, należy przestrzegać postanowień niniejszego regulaminu poprzez:
 - 1) zapewnienie bezpiecznego działania urządzeń technicznych eksploatowanych na bocznicach oraz właściwą organizację i dyscyplinę pracy,
 - 2) prawidłowe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym i nawierzchni kolejowej,
 - 3) utrzymanie regulaminu pracy bocznic kolejowej w stanie aktualnym.
3. Wszystkie wydane zarządzenia dotyczące organizacji pracy ruchu kolejowego na bocznicach powinny ściśle odpowiadać postanowieniom niniejszego regulaminu opracowanego w oparciu o obowiązujące uregulowania prawne oraz instrukcje wewnętrzne ZMPG S.A.
4. 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 niniejszego regulaminu.

1.5. Użytkownik bocznic kolejowej

1. Użytkownikiem bocznic kolejowych Zarządu Morskiego Portu w Gdańsku Nabrzeża: Wiślane, Szczecińskie, Oliwskie, WOC jest Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.; ul. Zamknięta 18, 80-955 Gdańsk.
2. Bocznicą w dalszej części niniejszego Regulaminu określana będzie skrótową nazwą: ZMPG. Skrótowe oznaczenie bocznic może być wykorzystywane we wzajemnych stosunkach pomiędzy ZMPG a użytkownikiem bocznic Unimot Terminale korzystającym z torów dojazdowych, a przewoźnikiem kolejowym.
3. Status bocznic kolejowych:

Infrastruktura kolejowa ZMPG jest bocznicą w całości udostępnianą, jako infrastruktura portów morskich z dostępem do torów kolejowych. Każde Nabrzeże jest obiektem infrastruktury usługowej, gdzie świadczone są usługi przeładunku.

1.6. Przeznaczenie bocznic

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

- przyjmowanie składów całopociągowych i pojedynczych wagonów od przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę oraz oględziny wagonów pod względem technicznym i handlowym podczas przyjmowania,
 - przestawianie wagonów (grup zdawczych) z torów zdawczo-odbiorczych na tory ładunkowe bocznic,

- podstawianie i zabieranie wagonów na i z punktów ładunkowych,
- dokonywanie czynności ładunkowych na wyznaczonych punktach,
- przygotowanie wagonów gotowych do zabrania po ukończeniu czynności ładunkowych,
- formowanie grup zdawczych i przestawianie ich na tory zdawczo-odbiorcze,
- wykonywanie innych prac manewrowych wynikających z konieczności przemieszczania pojazdów kolejowych w obrębie bocznicy,
- przekazywanie wagonów przewoźnikowi kolejowemu.

Bocznica przystosowana jest do pracy przez całą dobę.

1.7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych

1. Na terenie bocznicy ZMPG w zakresie utrzymania i eksploatacji infrastruktury kolejowej i prowadzenia ruchu kolejowego, obowiązują własne przepisy wewnętrzne użytkownika bocznicy:
 - 1) Instrukcja wewnętrzna określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.
 - 2) Instrukcja wewnętrzna określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach ZMPG S.A.
 - 3) Instrukcja wewnętrzna o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach ZMPG S.A.
2. ZMPG, jako użytkownik bocznicy kolejowej, nie zawarł żadnych stosownych umów (licencyjnych) na zakup i stosownie przepisów wewnętrznych (regulacji wewnętrznych) od zarządcy stycznej infrastruktury kolejowej, ani od przewoźnika kolejowego, który dokonuje obsługi bocznicy kolejowej, i takich przepisów nie stosuje

2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

2.1. Położenie bocznicy kolejowej

Bocznica kolejowa ZMPG odgałęzia się od infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na terenie stacji Gdańsk Zaspą Towarową:

- 1) **Od linii kolejowej nr 227 Gdańsk Główny - Gdańsk Zaspą Towarową** rozjazdem zwyczajnym nr 172 w km 6,134 od toru nr 72
 - początek bocznicy ZMPG **Nabrzeże Oliwskie, WOC** stanowi styk przediglicowy rozjazdu zwyczajnego nr 172;
- 2) **Od linii kolejowej nr 722 Gdańsk Zaspą Towarową R250 - Gdańsk Wiślany** w km 1,841 - koniec linii kolejowej jest początkiem toru bocznicy - brak rozjazdu odgałęziającego
 - początek bocznicy ZMPG **Nabrzeże Wiślane, Szczecińskie** stanowi koniec toru dojazdowego nr 201 (łączy stacje Gdańsk Zaspą Towarową -

Gdańsk Wiślany); usytuowany jest na wysokości końca przejazdu kolejowo - drogowego z ulicą Wielopole i oznaczony jest tablicą „POCZĄTEK BOCZNICY ZMPG S.A.”. Na odwrocie tablicy znajduje się napis: „Początek linii 722 PKP PLK S.A.”. Tablica ta stanowi jednocześnie początek toru komunikacyjnego nr 316 bocznicą (koniec toru nr 201, początek toru nr 316).

2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada

1. Teren bocznicą kolejowej ZMPG stanowią dwa okręgi nastawcze, w których wszystkie zwrotnice są nastawiane ręcznie przez drużynę manewrową.
2. Układ torowy Nabrzeża Wiślana i Szczecińskiego stanowi jeden okręg nastawczy i składa się z dwóch rejonów manewrowych, w tym torów dojazdowych. Układ torowy Nabrzeża Oliwskiego i WOC stanowi jeden okręg nastawczy, który podzielony jest na dwa rejon manewrowe.
3. Na terenie bocznicą kolejowej ZMPG nie ma posterunków ruchu.

2.3. Lokalizacja punktu zdawczo – odbiorczego

1. Tory wyznaczone jako zdawczo-odbiorcze na terenie bocznicą kolejowej ZMPG:
 - 1) Nabrzeże Wiślana (Rejon manewrowy 1) tory nr 612, 302, 303, 304, 309, 311, 326, 327, 329 i 335;
 - 2) Nabrzeże Szczecińskie tory nr 318 i 319;
 - 3) Nabrzeże WOC 1 i WOC 2 (Rejon manewrowy 1):
 - tory nr 97, 123, 124 i 125 - plac I i II,
 - tory nr 93 i 114 - magazyn nr 4,
 - tor nr 98 - magazyn nr 2;
 - 4) Nabrzeże Oliwskie (Rejon manewrowy 2):
 - tory nr 11 i 205 - plac VII,
 - tory nr 200 i 202 - dźwigi,
 - tory nr 204 i 205 - magazyn nr 6 i nr 9.
2. Operacje zdawania i odbierania pojazdów kolejowych na i z bocznicą odbywają się na powyższych torach w miejscu wcześniej uzgodnionym z przewoźnikiem obsługującym bocznicą.
3. Zdawanie i przyjmowanie wagonów może odbywać się również na torach nr 601, 602, 604, 608 rejonu manewrowego „Gdańsk Wiślany” stacji Gdańsk Zaspą Towarową PKP PLK S.A. Każdorazowe podstawienie wagonów na tor zdawczo-odbiorczy ww. rejonu manewrowego wymaga uzgodnienia jazdy pomiędzy dyżurnym ruchu stacji Gdańsk Zaspą Towarową PKP PLK S.A., a Dyspozytorem Ruchu Kolejowego ZMPG i kierownikiem manewrów przewoźnika.
4. Ze względu na obowiązującą organizację ruchu kolejowego nie zastosowano tablic określających punkty zdawczo-odbiorcze ani zakazu wjazdu lokomotyw przewoźnika kolejowego.

2.4. Tory bocznic

1. Wykaz torów, przeznaczenie, ich długości przedstawiono w poniższej tabeli:

Nr toru	Przeznaczenie	Długość ogólna			Długość budowlana	Długość użyteczna		
		od	do	mb	mb	od	do	mb
OLIWSKIE								
92	dojazdowy	PR 173	PR 16	717,73	684,5	Tm64	PR 16	698,72
24	dojazdowy	PR 16	PR 39	141,46	114,32	U 16	PR 39	98,08
11	ładunkowy	PR 39	PR 68	431,71	377,43	U 39	U 68	339,32
16	ładunkowy	PR 39	PR 68	432,93	378,65	U 39	U 68	340,52
200	dojazdowy	PR 16	PR 66	389,75	283,37	U 19	U 66	214,44
201	komunikacyjny, zdawczo - odbiorczy	PR 20	PR 65	262,27	209,11	U 20	U 65	175,52
202	zdawczo - odbiorczy	PR 19	PR 70	619,12	459,68	U 20	U 70	430,79
203	ładunkowy	PR 64	KO	705,84	653,73	U64	KO	630,79
204	dojazdowy	PR 67	KO	823,81	667,51	U SZP	KO	611,46
205	ładunkowy	PR 69	KO	915,94	838,77	U 69	KO	815,17
213	żeberko, ładunkowy	PR 215	KO	75,6	48,46	U 215	KO	31,54
214	żeberko, ładunkowy	PR 214	KO	14,7	14,7	PR 214	KO	14,7
215	ładunkowy	PR 217	PR 215	149,59	121,48	U 217	PR 215	105,69
216	objazdowo - ładunkowy	PR 216	PR 214	149,59	122,45	PR 216	U 214	105,1
217	żeberko, ładunkowy	PR 217	KT	172,32	172,32	PR 217	KT	172,32
218	dojazdowy	PR 218	PR 216	115,69	87,58	PR 218	U 216	71,63
219	komunikacyjny, ładunkowy	PR 219	Pr 218	282,02	225,8	U 219	U 218	196,65
220	żeberko, ładunkowy	PR 218	KT	193,77	165,66	U218	KO	152,98
221	żeberko, ładunkowy	PR 219	KT	148,79	120,68	U219	KT	104,23
WOC								
93	komunikacyjny, zdawczo - odbiorczy	PR 61	PR 117	572,3	511,93	Tm 65	PR 117	476,16
97	komunikacyjny, ładunkowy, zdawczo - odbiorczy	PR 174	PR 187/188	213,22	186,08	U 174	PR 187/188	172,98
98	komunikacyjny, ładunkowy, zdawczo - odbiorczy	PR 61	PR 128	403,04	348,76	U 174	PR 128	257,72
106	ładunkowy	PR 117	KO	264,25	237,11	U 117	KO	218,39
114	ładunkowy, zdawczo -	PR 117	KT	328,62	301,48	U 117	KO	273,58

Nr toru	Przeznaczenie	Długość ogólna			Długość budowlana	Długość użyteczna		
		od	do	mb	mb	od	do	mb
	odbiorczy							
123	komunikacyjny, ładunkowy	PR 187/188	PR 137	317,65	249,42	U 187/188	U 137	222,1
124	komunikacyjny, ładunkowy	PR 187/188	PR 136	252,11	183,88	U 187/188	PR 134	153,56
125	komunikacyjny, ładunkowy	PR 187/188	PR 135	265,78	206,49	U 187/188	U 135	171,79
126	ładunkowy	PR 137	KT	353,19	327,13	PR 137	KO	298,5
127	ładunkowy	PR 136	PR 140	411,72	334,38	U 136	U 140	307,36
128	ładunkowy, żeberkowy	PR 135	KT	424,88	399,66	PR 135	KO	367,12
131	dojazdowy	PR 128	PR 132	246,02	193,66	U 128	U 132	161,44
133	dojazdowy	PR 129	PR 131	126,98	126,98	PR 129	PR 131	126,98
134	zeberkowy, odstawczy	PR 132	KT	176,09	176,09	PR 132	KO	124,41
135	zeberkowy, odstawczy	PR 131	KT	239,61	212,47	U 131	KO	141,77
WIŚLANE								
316	komunikacyjny	P.B.	PR335	508,36	481,22	Przejazd	PR 340	149,30
613	komunikacyjny	PR 330	PR301	303,70 (własność ZMPG = 255,95; własność PKP PLK = 47,75)	276,56 (własność ZMPG = 228,81; własność PKP PLK = 47,75)	Przejazd	PR301	145,49 (własność ZMPG = 97,74; własność PKP PLK = 47,75)
614	komunikacyjny, ładunkowy	PR 340	PR300	611,03 (własność ZMPG = 568,92; własność PKP PLK = 42,11)	320,50 (własność ZMPG = 278,39; własność PKP PLK = 42,11)	Przejazd	PR300	347,64 (własność ZMPG = 305,53; własność PKP PLK = 42,11)
612	trakcyjny ładunkowy zdawczo-odbiorczy	PR307	KO	957,69	924,46	Wk22	brama	834,33
302	ładunkowo-wagowy, zdawczo-odbiorczy	PR 328	PR 315	512,6	404,04	U 326	U 315	246,00
303	komunikacyjny zdawczo-odbiorczy	PR 326	PR 316	372,27	345,13	U 326	PR 316	261,60
304	objazdowy, odstawczy, zdawczo-odbiorczy	PR 327	ŚR 321	365,85	322,09	U 327	U 321	255,32
305	komunikacyjny	PR 329	PR 328	80,4	53,26	U 329	PR 328	40,4

Nr toru	Przeznaczenie	Długość ogólna			Długość budowlana	Długość użyteczna		
		od	do	mb		mb	od	do
306	żeberkowy	PR 333	KO	122,83	41,41	U 329	Z1	21,5
321	żeberkowy	ŚR 321	KO	123,1	106,48	U 321	Z1	84,22
323	łącznikowy	ŚR 321	PR 312	169,97	126,21	PR 318	U 312	78,14
327	ładunkowy, zdawczo - odbiorczy	PR 316	PR 313	281,02	226,74	U 316	U 313	162,00
328	komunikacyjny	PR 315	PR 313	221,26	166,98	U 314	U 313	99,36
329	ładunkowy, zdawczo - odbiorczy	PR 314	KO	554,63	527,49	U 314	Z1	343,93
332	ładunkowy, zdawczo - odbiorczy	PR 313	KO	54,23	54,23	U 313	Z1	17
307	komunikacyjny	PR 333	PR 331	230,21	148,79	Przejazd	PR 332	73,04
309	ładunkowy, zdawczo - odbiorczy	PR 332	PR 323	412,18	357,90	U 332	U 323	327,76
311	ładunkowo-objazdowy, zdawczo - odbiorczy	PR 331	PR 324	253,45	253,45	PR 331	PR 324	253,45
311a	żeberkowy	PR 331	KO	102,83	75,69	U 331	Z1	57,5
312	ładunkowy	PR 324	KO	548,6	521,46	U 324	Z1	508,6
322	łącznikowy	PR 319	PR 312	125,85	71,57	U 319	U 312	40,52
325	komunikacyjny	PR 323	PR 310	357,87	303,59	U 319	U 310	225,24
326	ładunkowy, zdawczo - komunikacyjny	PR 312	PR 310	187,72	160,58	PR 312	U 310	145,94
335	Żeberkowy, ładunkowy, zdawczo - odbiorczy	PR 310	KO	181,75	181,75	PR 310	Z1	175
SZCZECIŃSKIE								
317	komunikacyjny	PR 333	PR 336	148,78	121,64	Wk 335	U 336	85,58
318	ładunkowy, zdawczo - odbiorczy	PR 336	PR 338	282,93	228,65	U 336	U 338	191,69
318a	żeberkowy	PR 338	KO	29	29	PR 338	Z1	25
319	ładunkowy, zdawczo - odbiorczy	PR 336	PR 337	220,81	193,67	U 336	PR 337	173,91
319a	żeberkowy	PR 337	KO	90,01	62,87	U 337	Z1	41,5

2. Oznaczenie użytych w wykazie skrótów:

- U - ukres rozjazdu
- PR - początek rozjazdu
- KT - koniec toru

- KO - koziół oporowy
 Tm - tarcza manewrowa
 Z1 - tarcza zaporowa „STÓJ”

3. Przy uwzględnieniu nawierzchni, typu szyn, maksymalnego dopuszczalnego zużycia pionowego i bocznego powierzchni bocznej szyn, maksymalnego rozstawu podkładów co 65 cm i maksymalnej dozwolonej prędkości jazdy po torach bocznic, największy dopuszczalny nacisk osi pojazdu kolejowego na szynę wynosi 20 ton/oś.
4. O przeznaczeniu torów każdorazowo decyduje Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG.

2.5. Pochylenie podłużne torów

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
W rejonie Nabrzeża WOC 1		
97	od początku rozjazdu nr 174, spadek 1,9‰ na długości 27m, dalej spadek 2,4‰ na długości 63m, następnie wzniesienie 1,7‰ na długości 41m, następnie na poziomie do końca toru	Rmin – 190m
98	od początku rozjazdu nr 61 spadek 2,8‰ na długości 38m, dalej spadek 1,9‰ na długości 90m, dalej poziom na długości 65m następnie spadek 1,5‰ na długości 117m, dalej w poziomie do końca toru	Rmin – 200m
123	od początku rozjazdu nr 187, spadek 2,0‰ na długości 100m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 300m
124	od początku rozjazdu nr 188, spadek 2,0‰ na długości 88m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Tor prosty
125	od początku rozjazdu nr 187, spadek 2,0‰ na długości 100m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 300m
126	poziom na całej długości toru	Rmin – 290m
127	poziom na całej długości toru	Rmin – 160m
128	poziom na całej długości toru	Rmin – 250m
131	od początku rozjazdu nr 128 w poziomie na długości 94 metrów, dalej spadek 1‰ na dł. 91m, następnie do końca toru wzniesienie 3,2‰	Tor prosty
133	od początku rozjazdu nr 129 spadek 0,3‰ na całej długości toru	Tor prosty
134	od początku rozjazdu nr 132, spadek 1,6‰ na długości 50m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 300m
135	od początku rozjazdu nr 131, spadek 0,2‰ na długości 111m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 400m
W rejonie Nabrzeża WOC 2		
93	od początku rozjazdu nr 172 w poziomie na długości 248 metrów, dalej wzniesienie 2‰ na dł. 75m, następnie w poziomie na długości 118m, dalej do końca toru spadek 1,8‰	Rmin – 172m
106	od początku rozjazdu nr 117 spadek 1,8‰ na długości 90m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 710m
114	od początku rozjazdu nr 117 spadek 1,8‰ na długości 90m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 730m
W rejonie Nabrzeża Oliwskiego		

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
92	od początku rozjazdu nr 173 w poziomie na długości 40 metrów, dalej spadek 3,3‰ na dł. 89m, następnie w poziomie na długości 90m, dalej wzniesienie 5,8‰ na dł.120m, następnie w poziomie na długości 57m, dalej wzniesienie 4‰ na dł.30m, następnie w poziomie na długości 220m, do końca toru spadek 1,6‰	Rmin – 180m
24	od początku rozjazdu nr 16 spadek 1,6‰ na długości 33m, dalej do końca toru spadek 1,7	Rmin– 300m
11	od początku rozjazdu nr 39 spadek 1,7‰ na długości 35m, dalej do końca toru tor w poziomie	Rmin – 260m
16	od początku rozjazdu nr 39 spadek 1,7‰ na długości 35m, dalej do końca toru tor w poziomie	Rmin – 190m
200	od początku rozjazdu nr 16 spadek 1,6‰ na długości 35m, dalej spadek 1,35‰ na długości 126m, następnie wzniesienie 0,58‰ na długości 102m, dalej w poziomie do końca toru	Tor prosty
201	od początku rozjazdu nr 20 spadek 1,35‰ na długości 66m, następnie wzniesienie 0,58‰ na długości 102m, dalej w poziomie do końca toru	Rmin – 2000m
202	od początku rozjazdu nr 19 spadek 1,35‰ na długości 109m, następnie wzniesienie 0,58‰ na długości 102m, dalej w poziomie do końca toru	Rmin - 190m
203	poziom na całej długości toru	Rmin – 190m
204	poziom na całej długości toru	Rmin – 194,5m
205	od początku rozjazdu nr 69 wzniesienie 0,7‰ na długości 105m, dalej spadek 1,2‰ na długości 99m następnie do końca toru tor w poziomie	Rmin – 190m
213	poziom na całej długości toru	Rmin – 160m
214	poziom na całej długości toru	Rmin – 200m
215	od początku rozjazdu nr 217 w poziomie na długości 61 metrów, dalej wzniesie 2‰ na dł. 63m, następnie do końca toru tor w poziomie	Tor prosty
216	od początku rozjazdu nr 216 wzniesie 4‰ na dł. 30m, następnie do końca toru tor w poziomie	Rmin – 220m
217	poziom na całej długości toru	Rmin – 700m
219	od początku rozjazdu nr 219 spadek 1,2‰ na długości 30m, dalej do końca toru tor w poziomie	Rmin – 250m
220	poziom na całej długości toru	Rmin – 220m
221	od początku rozjazdu nr 219 spadek 1,2‰ na długości 30m, dalej do końca toru tor w poziomie	Rmin – 200m
W rejonie Nabrzeża Wiślanego		
612	od początku rozjazdu nr 307 wzniesienie na długości 89 metrów, dalej wzniesienie 0,43‰ na dł. 118m, następnie spadek 0,75‰ na dł. 334m, dalej do końca toru - w poziomie	Rmin – 190m
613	od początku rozjazdu nr 330 spadek 1,0‰ na długości 55m, następnie wzniesienie 0,2‰ na długości 41m, dalej spadek 0,99‰	Rmin – 220m

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
	na długości 51m, do końca toru - w poziomie	
614	od początku rozjazdu nr 340 spadek 0,53‰ na dł. 38 m, dalej spadek 1,34‰ na długości 22 m, następnie spadek 2,0‰ na długości 60m, dalej w poziomie na długości 32m, następnie wzniesienie 0,44‰ na długości 92m, dalej w poziomie na długości 35m, następnie spadek 0,51‰ na długości 78m, dalej w poziomie do końca bocznicy	Rmin – 190m
302	od początku rozjazdu nr 328 wzniesienie 0,38‰ na długości 398m, dalej spadek 1,40‰ do końca toru	Rmin – 220m
303	od początku rozjazdu nr 326, wzniesienie 0,38‰ na długości 316m, dalej spadek 1,4‰ do końca toru	Rmin – 400m
304	poziom na całej długości toru	Rmin – 370m
305	poziom na całej długości toru	Tor prosty
306	poziom na całej długości toru	Rmin – 292m
307	poziom na całej długości toru	Rmin – 190m
309	poziom na całej długości toru	Rmin – 280m
311	poziom na całej długości toru	Tor prosty
311a	poziom na całej długości toru	Rmin – 200m
312	poziom na całej długości toru	Rmin – 400m
316	od początku bocznicy w poziomie na długości 218 metrów, dalej spadek 0,53‰ na dł. 38 m, dalej spadek 1,34‰ na długości 22 m, następnie spadek 1,83‰ na długości 60m, dalej wzniesienie 2,27‰ na dł. 111m, dalej do końca toru, spadek 3,82‰	Rmin – 250m
321	poziom na całej długości toru	Rmin – 220m
322	poziom na całej długości toru	Rmin – 220m
323	poziom na całej długości toru	Rmin – 220m
325	poziom na całej długości toru	Tor prosty
326	poziom na całej długości toru	Rmin – 230m
327	od początku rozjazdu nr 316, spadek 1,4‰ na długości 174m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 300m
328	od początku rozjazdu nr 315, spadek 1,4‰ na długości 94m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 200m
329	od początku rozjazdu nr 314, spadek 1,4‰ na długości 27m, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin – 300m
335	poziom na całej długości toru	Tor prosty
W rejonie Nabrzeża Szczecińskiego		
317	poziom na całej długości toru	Rmin – 172m
318	poziom na całej długości toru	Rmin – 480m
318a	poziom na całej długości toru	Rmin – 180m

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
319	poziom na całej długości toru	Rmin – 500m
319a	poziom na całej długości toru	Tor prosty

Minimalne promienie łuków wynoszą:

- 160 m w torze nr 127 na Nabrzeżu WOC 1,
- 172 m w torze nr 93 na Nabrzeżu WOC 2,
- 160 m w torze nr 213 na Nabrzeżu Oliwskim,
- 172 m w torze nr 317 na Nabrzeżu Szczecińskim.

2.6. Pojemność bocznic

Długość budowlana torów bocznicowych (bez rozjazdów) wynosi 16739,27 m, w tym długość użyteczna torów bocznicowych (bez torów dojazdowych i komunikacyjnych) wynosi 11310,68 m.

Maksymalna pojemność bocznic liczona w wagonach czteroosiowych przyjmując na jeden wagon długość 17 m, jest sumą pojemności torów, na które dozwolone jest odstawianie wagonów i wynosi 665 wagonów. Do wyliczenia pojemności bocznic nie uwzględniono torów dojazdowych, objazdowych oraz torów, na których nie przewidziano możliwości odstawiania wagonów.

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

$$P_n = 665 \text{ wagonów} * 0,6 = 399 \text{ wagonów}$$

Obowiązującą pojemnością bocznic jest pojemność normalna (eksploatacyjna) liczona w pojazdach kolejowych (wagonach) fizycznych, czyli wynosi ona 404 wagony.

2.7. Rozjazdy, skrzyżowania torów i wykolejnice

Wykaz rozjazdów na bocznic ZMPG przedstawia poniższa tabela:

Nr rozjazdu	Położenie zasadnicze	Rodzaj, promień, typ, skos	Sposób przekładania	Oświetlenie tak/nie	Uzależnienie	Uwagi
W rejonie Nabrzeża WOC (1, 2)						
Rejon Manewrowy 1						
61	na tor 98	Rz 190 1:9 prawy 49E1	ręcznie	nie	nie	PKP PLK S.A.
173	na tor 93	Rz 190 1:9 prawy 60E1	ręcznie	nie	nie	PKP PLK S.A.
174	na tor 97	Rz 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	nie	-
128	na tor 131	Rz 190 1:7,5 lewy S49	ręcznie	nie	nie	typu portowego
129	na tor 98	Rz 190 1:7,5 lewy S49	ręcznie	nie	nie	trwale zabezp. przez demontaż napędu

Nr rozjazdu	Położenie zasadnicze	Rodzaj, promień, typ, skos	Sposób przekładania	Oświetlenie tak/nie	Uzależnienie	Uwagi
131	na tor 135	Rz 190 1:9 prawy S49	ręcznie	nie	nie	-
132	na tor 131	Rz 190 1:9 prawy S49	ręcznie	nie	nie	-
187/188	na tor 125 z rozj. 187	Rpj 190 1:9 prawy S49	ręcznie	nie	nie	-
134	na rozj. 136	Rz 190 1:7 prawy S42	ręcznie	nie	nie	typu portowego
135	na tor 125	Rz 190 1:7 lewy S42	ręcznie	nie	nie	typu portowego
136	na tor 127	Rz 190 1:7 prawy S42	ręcznie	nie	nie	typu portowego
137	na tor 123	Rz 190 1:7 prawy S42	ręcznie	nie	nie	typu portowego
138	na rozj. 139	Rz 190 1:7 lewy S42	ręcznie	nie	nie	typu portowego
139	na tor 126	Rz 190 1:7 prawy S42	ręcznie	nie	nie	typu portowego
140	na tor 128	Rz 190 1:7,5 lewy S49	ręcznie	nie	nie	typu portowego
117	Na tor 106	Rz 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	nie	
W rejonie Nabrzeża Oliwskiego						
Rejon Manewrowy 2						
16	na rozj. 19	Rz 190 1:9 prawy S49	ręcznie	nie	nie	-
19	na tor 200	Rz 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	nie	-
20	na tor 202	Rz 190 1:9 prawy S42II	ręcznie	nie	nie	-
69	Na rozj. 65	Rz 190 1:7 prawy 49E1	ręcznie	nie	nie	typu portowego
65	na tor 202	Rz 190 1:7 lewy 49E1	ręcznie	nie	nie	typu portowego
66	na rozj. 65	Rz 190 1:7 lewy 49E1	ręcznie	nie	nie	typu portowego
67	na tor 202	Rz 190 1:7 lewy 49E1	ręcznie	nie	nie	typu portowego
64	na tor 204	Rz 190 1:7 lewy 49E1	ręcznie	nie	nie	typu portowego

Nr rozjazdu	Położenie zasadnicze	Rodzaj, promień, typ, skos	Sposób przekładania	Oświetlenie tak/nie	Uzależnienie	Uwagi
70	na tor 204	Rz 190 1:7 lewy 49E1	ręcznie	nie	nie	typu portowego
71	na tor 204	Rz 190 1:7 prawy 49E1	ręcznie	nie	nie	typu portowego
72	na tor 205	Rz 190 1:7 prawy 49E1	ręcznie	nie	nie	typu portowego
73	na tor 205	Rz 190 1:7 lewy 49E1	ręcznie	nie	nie	typu portowego
74	na tor 204	Rz 190 1:7 lewy 49E1	ręcznie	nie	nie	typu portowego
101	na tor 203	Rz 190 1:7 prawy 49E1	ręcznie	nie	nie	typu portowego
102	na tor 204	Rz 190 1:7 prawy 49E1	ręcznie	nie	nie	typu portowego
39	na tor 11	Rz 190 1:9 lewy S42	ręcznie	nie	nie	-
204	na rozj. 203	Rz 190 1:7 prawy S42	ręcznie	nie	nie	typu portowego
205	na tor 203	Rz 190 1:7 prawy S42	ręcznie	nie	nie	typu portowego
214	na tor 216	Rz 190 1:9 prawy S49	ręcznie	nie	nie	
215	na tor 213	Rz 190 1:9 prawy S49	ręcznie	nie	nie	
216	na tor 218	Rz 205 1:9 prawy S42II	ręcznie	nie	nie	
217	na tor 215	Rz 190 1:9 prawy S42II	ręcznie	nie	nie	
218	na tor 219	Rz 205 1:9 lewy S42II	ręcznie	nie	nie	
219	na tor 219	Rz 205 1:9 lewy S42II	ręcznie	nie	nie	
W rejonie Nabrzeża Wiślanego						
Rejonie manewrowy I						
340	na tor 316	Rz 190 1:9 lewy 49E1	ręcznie	nie	nie	-
335	na tor 316	Rz 190 1:9 prawy S49	ręcznie	nie	nie	-
333	na tor 307	Rz 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	nie	-
330	na rozj. 329	Rz 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	nie	-

Nr rozjazdu	Położenie zasadnicze	Rodzaj, promień, typ, skos	Sposób przekładania	Oświetlenie tak/nie	Uzależnienie	Uwagi
329	na tor 305	Rz 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	nie	trwale zabezp. przez demontaż napędu
332	na rozj. 331	Rz 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	nie	typu portowego
331	na tor 311a	Rz 190 1:9 prawy S49	ręcznie	nie	nie	typu portowego
324	na tor 312	Rz 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	nie	typu portowego
323	na tor 309	Rz 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	nie	typu portowego
319	na tor 325	Rz 205 1:9 lewy S42II	ręcznie	nie	nie	typu portowego
312	na tor 322	Rz 190 1:7 prawy S42	ręcznie	nie	nie	typu portowego
310	na tor 325	Rz 190 1:7 prawy S42	ręcznie	nie	nie	typu portowego
328	na rozj. 327	Rz 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	nie	trwale zabezp. przez demontaż napędu
327	na rozj. 326	Rz 190 1:9 prawy S49	ręcznie	nie	nie	-
326	na tor 302	Rz 190 1:9 prawy S49	ręcznie	nie	nie	-
321	na tor 304	Rkpd 190 1:9 S49	ręcznie	nie	nie	trwale zabezp. przez demontaż napędu
318	na rozjazd 321 ^a / _b	Rz 205 1:9 lewy S42II	ręcznie	nie	nie	trwale zabezp. przez demontaż napędu
316	na rozj. 315	Rz 190 1:9 prawy S49	ręcznie	nie	nie	-
315	na tor 302	Rz 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	nie	-
314	na tor 328	Rz 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	nie	-
313	na tor 328	Rz 190 1:9 lewy S49	ręcznie	nie	nie	-
Wk340	nałożona	-	ręcznie	nie	Klucz u dysponent a PGE	-
Wk22	nałożona	-	ręcznie	nie	Klucz u dyż. ruchu post. „ZP”	
Wk2	nałożona	-	ręcznie	nie	Klucz u dyż. ruchu post. „ZP”	

Nr rozjazdu	Położenie zasadnicze	Rodzaj, promień, typ, skos	Sposób przekładania	Oświetlenie tak/nie	Uzależnienie	Uwagi
W rejonie Nabrzeża Szczecińskiego						
Rejon manewrowy II						
336	na tor 319	Rz 190 1:9 prawy S49	ręcznie	nie	nie	-
337	na tor 319a	Rz 190 1:9 prawy S49	ręcznie	nie	nie	-
338	na tor 318	Rz 190 1:9 prawy S49	ręcznie	nie	nie	-
Wk335	nałożona	-	ręcznie	nie	Klucz u dysponenta PGE	-

2.8. Przyporządkowanie rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych

1. Bocznica na swoim obszarze nie posiada posterunków technicznych. Teren bocznicy kolejowej ZMPG stanowią dwa okręgi nastawcze, w których wszystkie zwrotnice są nastawiane ręcznie przez drużynę manewrową.
2. Układ torowy Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego stanowi jeden okręg nastawczy i składa się z dwóch rejonów manewrowych w tym torów dojazdowych. Układ torowy Nabrzeża Oliwskiego i WOC stanowi jeden okręg nastawczy, który podzielony jest na dwa rejony manewrowe.
3. Rozjazdy ręczne na terenie bocznicy zarówno w pierwszym jak i drugim rejonie manewrowym obsługiwane są przez pracowników drużyny manewrowej.

2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

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

Tory i rozjazdy nie posiadają izolacji torowej i zwrotnicowej, rozjazdy nie posiadają również uzależnień.

2.10. Kolejowe obiekty inżynierjne

W rejonie Nabrzeża Wiślanego w km 0,538 nad torami nr 302, 303 i rozjazdem nr 321 znajduje się estakada, stanowiąca jednocześnie konstrukcję nośną rurociągu i kładkę, umożliwiającą dojście pracowników na I piętro Elewatora nr 2. Wysokość estakady od główki szyny wynosi 5,20 m.

2.11. Przejazdy kolejowo- drogowe i przejścia w poziomie szyn

1. Na Nabrzeżu Wiślanym i Szczecińskim:

- kat „F” w km 0+0,54.80 przecinający tor 316,
- kat „F” w km 0,3+42.98 (wg. kilometracji toru 316) przecinający tor 614, 316,
- kat „F” w km 0,2+62.49 przecinający tor 614,
- kat „F” w km 0+0,16.71 (wg. kilometracji toru 613) przecinający tor 307 i rozjazd 330,
- kat „F” w km 0,0+62.86 (wg. kilometracji toru 613) przecinający tor 613, 305, 306,
- kat „F” w km 0,4+48.87 przecinający tor 614,
- kat „F” w km 0+1,41.82 przecinający tor 613,
- kat „F” w km 0,2+17.00 (wg. kilometracji toru 303)przecinający tor 302, 303, 304,
- kat „F” w km 0,3+50.00 (wg. kilometracji toru 303) przecinający tor 302, 303,
- kat „F” w km 0,0+85.00 (wg. kilometracji toru 303) przecinający tor 327, 328,
- kat „F” w km 0,1+60.00 (wg. kilometracji toru 329) przecinający tor 329, 328, 327,
- kat „F” w km 0,2+04.00 (wg. kilometracji toru 329) przecinający tor 329, 327,
- kat „F” w km 0,3+01.00 przecinający tor 329,
- kat „F” w km 0,4+05.00 przecinający tor 329,
- kat „F” w km 0,7+21.00 przecinający tor 612,
- kat „F” w km 0,8+24.00 przecinający tor 612,

2. Na Nabrzeżu WOC 1, WOC 2, Oliwskim:

- kat „F” w km 0,0+50.59 przecinający tor 98, 97,
- kat „F” w km 0,1+12.89 przecinający tor 97,
- kat „F” w km 0,2+07.53 przecinający tor 97,
- kat „F” w km 04+32.23 przecinający tor 93,
- kat „F” w km 0,5+89.83 przecinający tor 92,
- kat „F” w km 0,0+54.88 (wg. kilometracji toru 201) przecinający tor 202, 201, 200

3. Przejazdy kolejowo - drogowe kategorii „F” osygnalizowane są z obydwu stron, dla pojazdów drogowych, znakiem G-3 lub G-4 - krzyżami "św. Andrzeja".

4. W części torów bocznic, które wyłożone są płytami betonowymi oraz zaasfaltowanymi (tj. w torach nr 302, 303, 304, 316, 327, 328, 329, 613, 614) 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 obowiązuje zasada poprzedzania spychanego składu przez pracownika drużyny manewrowej w odległości 20-30 metrów, ostrzegającego pieszych i kierujących pojazdami drogowymi o ruchu taboru. W przypadku zauważenia przeszkody należy bezwzględnie zatrzymać grupę manewrową. Dalsza jazda następuje po jej usunięciu

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

6. Zasady jazd manewrowych przez przejazdy kolejowo - drogowe, które odbywają się pod osłoną drużyny manewrowej
- 1) Ruch kolejowy (manewry) przez przejazdy kolejowo - drogowe można wykonywać dopiero po zatrzymaniu ruchu kołowego i pieszego, po stwierdzeniu, że nie ma przeszkód do uruchomienia pojazdu kolejowego. Należy przy tym przestrzegać następujących zasad:
 - a) zatrzymanie ruchu drogowego w porze dziennej odbywa się przez podniesienie ręki z tarczką sygnałową (okrągły, czerwony środek z białą obwódką) do góry w kierunku nadjeżdżającego pojazdu drogowego (sygnał D7 „Stój”);
 - b) zatrzymanie ruchu drogowego w porze nocnej odbywa się przez poruszenie uniesionej w górę latarki ręcznej z czerwonym światłem zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu drogowego.
 - 2) Przed przejazdem manewrującego taboru przez przejazd kolejowo - drogowy lub przejście bez rogatek, gdy skład jest ciągnięty przez lokomotywę, należy dawać sygnał „BACZNOŚĆ”. Prędkość należy ograniczyć do 3 km/h i bacznie obserwować przejazd tak, aby w razie zauważenia przeszkody do jazdy, natychmiast zatrzymać tabor.
 - 3) W razie pchania taboru kolejowego manewrowy powinien dodatkowo znajdować się na pierwszym pojeździe kolejowym, lub poprzedzać go, oraz podawać odpowiednie sygnały ostrzegawcze, tzn. sygnał „STÓJ” dla pojazdów drogowych oraz sygnał „DO MNIE”, na podstawie którego uruchamiana jest jazda grupy manewrowej.
 - 4) Wagony należy ustawiać w odległości nie mniejszej niż 10 m od skrajnych krawędzi przejazdu znajdującego się w danym torze.
 - 5) Niezwłocznie należy przerwać manewry celem przepuszczenia pogotowia ratunkowego, straży pożarnej i innych pojazdów uprzywilejowanych sygnalizujących że są w akcji.
 - 6) Osłona przejazdu kolejowo - drogowego przy zamierzonej jeździe przez przejazd należy do obowiązków drużyny manewrowej - ustawiacza lub manewrowego na polecenie ustawiacza.

2.12. Oświetlenie 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. Istnieje możliwość zmiany natężenia oświetlenia, przy użyciu indywidualnych przycisków ręcznych w zależności od aktualnych potrzeb w czasie wykonywania pracy manewrowej.

2.13. Punkty ładunkowe, urządzenia ładunkowe

1. Na terenie Nabrzeża Oliwskiego i WOC znajdują się punkty ładunkowe:

Nabrzeże	Punkt ładunkowy	Usytuowany przy torze nr
WOC 1 (2 punkty)	Plac I	128
	Plac II	128
WOC 2 (2 punkty)	Plac Va	110
	Magazyn 4	114
Oliwskie (6 punktów)	Plac X	205
	Magazyn 8	205
	Elewator 5	205
	Magazyn 6	205
	Magazyn 9	205
	Plac VII	11, 205

2. Na terenie Nabrzeży Szczecińskiego i Wiślanego znajdują się rampy kolejowe boczne przyległe do magazynów nr 15 i 17. Wykaz ramp przedstawiono w poniższej tabeli.

Nr magazynu	Lokalizacja rampy (od strony)	Wymiary ramp [m]			
		Długość	Szerokość	Wysokość od pgs	Odległość od osi toru
15	Toru nr 327	152,30	4,00	1,10	1,93
17	Toru nr 612	134,70	3,95	1,00	1,72

Odległość ramp kolejowych i kolejowo-samochodowych od osi toru została wymierzona na wysokości górnych ich krawędzi. Rozmieszczenie ramp magazynowych przedstawiono na Planie schematycznym, stanowiącym Załącznik do niniejszego Regulaminu

Uwaga:

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

3. Rampy

Nabrzeże	Punkt ładunkowy	Usytuowany przy torze nr	Rampa(+ -)	Rodzaj rampy
WOC 1 (2 punkty)	Plac I	128	-	
	Plac II	128	-	
WOC 2 (2 punkty)	Plac Va	110	+	czołowo-boczna(dwustronna)
	Magazyn 4	114	+	boczna
Oliwskie	Plac X	205	-	

Nabrzeże	Punkt ładunkowy	Usytuowany przy torze nr	Rampa(+ -)	Rodzaj rampy
(6 punktów)	Magazyn 8	205	+	boczna
	Elewator 5	205	+	boczna
	Magazyn 6	205	+	boczna
	Magazyn 9	205	-	
	Plac VII	11, 205	-	

4. Urządzenia do prowadzenia czynności ładunkowych

1) Na Nabrzeżu Oliwskim i WOC

- na Nabrzeżach WOC 1 i WOC 2 – 10 dźwigów portowych;
- na Nabrzeżu Oliwskim – 8 dźwigów portowych o udźwigach od 6,3 do 16 t;
- 6 żurawi typu „Liebher” o udźwigach 30 t;
- 18 wózków widłowych o udźwigach 1,6 -25 t.

2) Na Nabrzeżu Szczecińskim i Wiślanym

- przy torach za i wyładunkowych znajdują się utwardzone place składowe, na których odbywa się załadunek i wyładunek wagonów o łącznej powierzchni około 131 000 m²;
- żurawie typu F.U.D., EBERSWALDE oraz KONE, usytuowane nad torami nr 309, 311, 312, 318 i 319;
Wszystkie żurawie są bramowe, obrotowo-wypadowe, umożliwiające przeładunek towarów drobnicowych, jak i innych, zarówno w bezpośrednich, jak i pośrednich relacjach przeładunkowych. Żurawie, zainstalowane na torach poddźwigowych, posiadają napęd elektryczny i własne oświetlenie, włączające się automatycznie podczas ich prac. Przemieszczanie się żurawia po torach podsuwnicowych sygnalizowane jest sygnałem akustycznym;
- suwnic bramowych typu FAMAK usytuowanych nad torami nr 318 i 319;
Suwnice, zainstalowane na torach podsuwnicowych, posiadają napęd elektryczny. Wyposażone są w nastawne sprederki teleskopowe, do przeładunku wszystkich typów kontenerów. Suwnice posiadają wciągarki obrotowe. Suwnica kontenerowa jest podstawowym urządzeniem umożliwiającym przeładunek kontenerów w relacjach: wagon – pojazd samochodowy i odwrotnie, wagon – plac składowy i odwrotnie, pojazd samochodowy – plac składowy i odwrotnie;
- samojezdne urządzenia ładunkowe będące na wyposażeniu bocznic, które nie posiadają możliwości bezpośredniego przeładunku wagon – statek. W tym wypadku stosowany jest przeładunek: wagon kolejowy – plac składowy/ładownia, plac składowy/ładownia – statek i odwrotnie;

- ciągniki drogowe oraz przyczepy niskopodwoziowe (urządzenia ruchome), służące do przemieszczania ładunków po terenie portu;
- stanowisko załadunku towarów sypkich przy użyciu urządzeń grawitacyjnych znajdujące się w km 0,330 toru nr 329.

Obsługa w/w urządzeń przeładunkowych odbywa się przez pracowników posiadających stosowne kwalifikacje;

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

2.14. Wagi wagonowe

1. Na bocznicę ZMPG zabudowano wagi wagonowe usytuowane na Nabrzeżu Wiślanym w:
 - torze nr 612 - dynamiczna waga kolejowa typu Tamtron Traper Scalex;
 - torze nr 302 - statyczna waga kolejowo – samochodowa typu MASA Słupsk IT3000 MARS-K;
 - torze nr 329 - dynamiczna waga kolejowa typu Streamline TSR4000;
2. Prędkość przejazdu taboru przez wagę 3km/h.
3. 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

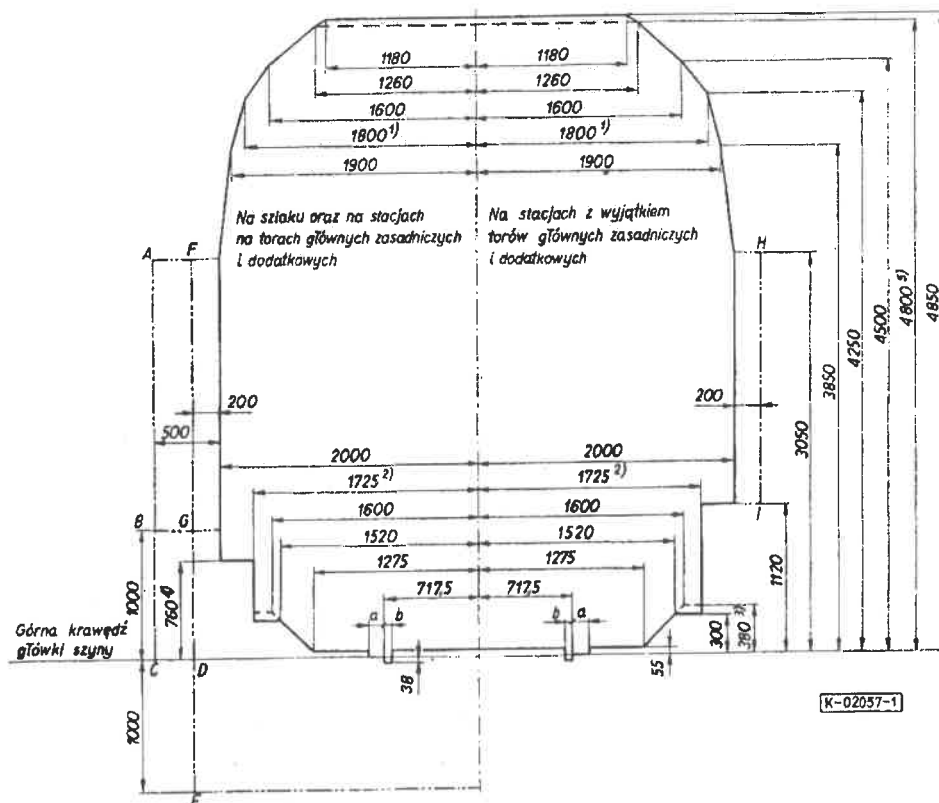
1. W rejonie Nabrzeża Oliwskiego i WOC usytuowane są następujące bramy kolejowe:
 - brama nr 1 stanowiąca element ogrodzenia w torze nr 98 w km 0,0+86.75,
 - brama nr 2 stanowiąca element ogrodzenia w torze nr 93 w km 0,0+98.06,
 - brama nr 3 stanowiąca element ogrodzenia w torze nr 92 w km 0,7+15.59.
2. W rejonie Nabrzeża Szczecińskiego i Wiślanego usytuowane są następujące bramy kolejowe:
 - brama nr 4 stanowiąca element ogrodzenia w torze nr 316 w km 0,004 bocznicy (km 1,841 toru dojazdowego PKP PLK S.A.).
 - brama nr 5 stanowiąca wjazd do lokomotywowni w torze 612 w km 0+9,24.39
3. Bramy te są dwu skrzydłowe, otwierane ręcznie, skrzydła posiadają zabezpieczenie przed samo zamknięciem się w trakcie jazdy taboru. Na bramach (na skrzydłach) od strony zewnętrznej i wewnętrznej bocznicę znajdują się tarcze zatrzymania D1 “Stój”.
4. Każdorazowy przejazd przez powyższe bramy może odbyć się za zgodą pracownika ochrony. Otwieranie i zamykanie bram należy do obowiązków pracowników ochrony. Ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę przed wjazdem przez bramę upewnia się czy brama jest otwarta i zabezpieczona przed przypadkowym zamknięciem. O

planowanej obsłudze torów bocznicy oraz potrzebie otwarcia bramy, pracownika ochrony powiadamia Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG.

5. W torze nr 612 w Rejonie Nabrzeża Wiślanego znajduje się garaż lokomotyw. Garaż ten posiada bramę zamykającą wjazd. Brama ta otwierana jest ręcznie przez uprawnionego pracownika. Brama posiada zabezpieczenie przed samozamknięciem w trakcie jazdy pojazdu kolejowego oraz urządzenia ryglujące uniemożliwiające ich samoczynne otwarcie na skutek ruchu taboru, czy też wiatru. Na bramie znajduje się tarcza zatrzymania „D-1” wskazująca sygnał D1 „Stój”

2.16. Skrajnie budowli i taboru, skrajniki

1. Na torach bocznicy obowiązują następujące rodzaje skrajni:
 - skrajnia budowli – wymiary skrajni budowli wg normy PN-EN15273-3+A1:2017-03 Kolejnictwo-Skrajnie,
 - skrajnia taboru (statyczna) – wymiary skrajni wg normy PN-EN15273-2+A1:2017-03 Kolejnictwo-Skrajnie.
2. Na bocznicy ZMPG obowiązuje skrajnia taboru dla ruchu międzynarodowego w odmianie A.
3. Schemat skrajni taboru przedstawia poniższy rysunek poglądowy.



Skrajnia budowli dla toru szerokości 1435 mm na odcinkach prostych oraz łukach o $R > 4000$ m

4. 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.
5. Na bocznicy brak jest skrajników.

2.17. Sygnały, wskaźniki i tablice

1. W układzie torowym bocznicy nie ma semaforów i tarcz manewrowych.
2. Na terenie bocznicy zostały ustawione :
 - Wskaźniki Wz określające położenie zwrotnic rozjazdów,
 - wskaźniki W6b – przed przejazdami kolejowymi w poziomie szyn,
 - wskaźniki ukresu W17 oznaczający miejsce do którego wolno zająć tor taborem,
 - sygnały zamknięcia toru Z1 zostały ustawione z prawej strony wszystkich torów zakończonych kozłami oporowym, w miejscu, gdzie rozpoczyna się odcinek zasypany piaskiem (poduszka piaskowa) przed kozłami oporowymi lub bezpośrednio przed kozłem oporowym na torach bez poduszki piaskowej.
 - tarcze zatrzymania D1 „Stój” stosowane dwustronnie na bramach kolejowych ograniczających wjazd na teren bocznicy.
3. 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.
4. Na terenie całej bocznicy rozmieszczone są tablice ostrzegawcze i informacyjne wskazujące na konieczność:
 - ostrożnego zachowania się osób będących w pobliżu torów;
 - zachowania bezpieczeństwa przeciwpożarowego;
 - zachowania bezpieczeństwa osobistego.
5. ZMPG posiada na wyposażeniu dziesięć przenośnych tarcz zatrzymania D1 „STÓJ”, służących 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

1. Na bocznicy ZMPG użytkowane są lokomotywy spalinowe przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice na podstawie zawartej umowy.
2. Przewoźnik kolejowy obsługujący bocznice zobowiązany jest posiadać:
 - dokumentację systemu utrzymania eksploatowanego pojazdu szynowego w cyklu przeglądowo – naprawczym,
 - świadectwo dopuszczenia do eksploatacji,
 - świadectwo sprawności technicznej pojazdu,

- rejestr pojazdu kolejowego prowadzony przez dysponenta.

2.19. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony

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

2.20. Środki łączności

1. Bocznica nie posiada własnej łączności radiotelefonicznej – wewnętrznej.
2. Dla porozumiewania się pracowników bocznicy z pracownikami przewoźników kolejowych obsługujących bocznice oraz z personelem PKP PLK S.A. służy łączność telefoniczna stacjonarna i komórkowa.
3. Dla porozumiewania się pracowników przewoźnika kolejowego z pracownikami PKP PLK S.A. służy łączność telefoniczna stacjonarna i komórkowa oraz radiotelefoniczna na kanale manewrowym.

2.21. Inne urządzenia usytuowane na bocznicy

1. W celu zapewnienia niezbędnych warunków do realizacji zadań w zakresie ochrony granicy państwowej w torze nr 316 bocznicy znajduje się bramka radiometryczna, mająca za zadanie wykrywanie materiałów emitujących promieniowanie gamma-neutronowe w kontenerach umieszczonych na pojazdach kolejowych jadących z nabrzeża Wiślanego oraz nabrzeża Szczecińskiego w kierunku stacji Gdańsk Zaspas Towarowa i dalej.
2. W przypadku wzbudzenia alarmu bramki radiometrycznej przez przejeżdżający skład pojazdów kolejowych informacja o konieczności jego zatrzymania i cofnięcia na teren Nabrzeży Szczecińskiego lub Wiślanego, przekazywana jest do dyżurnego ruchu stacji Gdańsk Zaspas Towarowa „Zp” oraz Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG przez Służbę Dyżurną Placówki Straży Granicznej w Gdańsku (Specjalistę Koordynatora Portu Morskiego).
3. Po otrzymaniu ww. informacji, dyżurny ruchu posterunku „Zp” stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Zaspas Towarowa nakazuje zatrzymanie składu (przy pomocy urządzeń łączności) oraz poleca ustawiaczowi jego cofnięcie na bocznice, w rejon Nabrzeża Szczecińskiego lub Nabrzeża Wiślanego w zależności od miejsca wyjazdu.
4. Specjalista - Koordynator Portu Morskiego Placówki Straży Granicznej w Gdańsku dla potwierdzenia alarmu wysyła niezwłocznie funkcjonariusza - radiometrystę celem przeprowadzenia kontroli pojazdów kolejowych przy pomocy ręcznych przyrządów pomiarowych.
5. W zależności od wyniku kontroli podejmowane są dalsze decyzje dotyczące cofniętego składu.
6. W przypadku nie potwierdzenia się sygnału wskazanego przez bramkę radiometryczną, informację o tym Specjalista - Koordynator Portu Morskiego Placówki Straży Granicznej w Gdańsku niezwłocznie przekazuje telefonicznie dyżurnemu ruchu posterunku „Zp” oraz Dyspozytorowi Ruchu Kolejowego ZMPG.
7. Na tej podstawie dyżurny ruchu posterunku „Zp” wydaje ustawiaczowi (przy pomocy

urządzeń łączności) zezwolenie na powrót jazdy manewrowej do stacji Gdańsk Zasp
Towarowa.

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

1. Prowadzenie ruchu kolejowego między bocznicą ZMPG, a stacją kolejową PKP PLK S.A. Gdańsk Zaspas Towarowa następuje w sposób określony w Regulaminie technicznym dla posterunku „Zp” stacji kolejowej Gdańsk Zaspas Towarowa PKP PLK S.A.
2. Wagony przeznaczone na bocznice oraz zdawane z bocznic są pozostawiane lub zabierane przez przewoźników kolejowych na torach wskazanych w pkt 2.3.
3. Ruch kolejowy pomiędzy bocznicą ZMPG, a stacją Gdańsk Zaspas Towarowa PKP PLK S.A. prowadzony jest na zasadach jazd manewrowych.
4. Każda jazda manewrowa z torów stacji Gdańsk Zaspas Towarowa PKP PLK S.A. może nastąpić po wcześniejszym uzgodnieniu przez dyżurnego ruchu posterunku „Zp” z Dyspozytorem Ruchu Kolejowego ZMPG z odnotowaniem w prowadzonych Dziennikach jazd manewrowych.
5. Organizacja pracy manewrowej na terenie bocznicy ZMPG należy do Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG, natomiast wykonywanie pracy manewrowej odbywa się pod kierunkiem ustawiacza.
6. Wagony przeznaczone na bocznice mogą być zarówno ciągnięte jak i pchane z torów stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Zaspas Towarowa. W rejon Nabrzeża Wiślanego wskazane jest ciągnięcie wagonów. Zasada ta dotyczy również wagonów zabieranych z bocznic.
7. Przed mającą się odbyć obsługą bocznic należy:
 - ostrzec osoby pracujące w obrębie torów,
 - przerwać wszelkie prace,
 - odsunąć sprzęt i urządzenia poza skrajnię toru

3.1. Obsługa rejonu Nabrzeża WOC i Oliwskiego

1. Jazda manewrowa na tory bocznicy ZMPG
 - Kierownik manewrów - ustawiacz drużyny manewrowej zamierzającej dokonać obsługi Nabrzeża - zamawia drogę przebiegu u dyżurnego ruchu posterunku „Zp”, który uzgadnia z Dyspozytorem Ruchu Kolejowego ZMPG możliwość wjazdu składu manewrowego lub lokomotywy luzem na Nabrzeże. W przypadku prowadzenia manewrów na torach Nabrzeża przez inną drużynę manewrową Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG powiadamia o tym fakcie ustawiacza tego składu manewrowego oraz ustawiacza, któremu udzielono zgody na wjazd.
 - Po uzyskaniu zgody dyżurny ruchu posterunku „Zp” przekazuje kierownikowi manewrów zgodę na jazdę w kierunku Nabrzeża.
 - Jazda manewrowa w kierunku Nabrzeża odbywa się po wyświetleniu przez dyżurnego ruchu posterunku „Zp” na właściwej dla toru tarczy manewrowej

sygnału zezwalającego Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” lub na polecenie przekazane za pomocą środków radiołączności.

- Ustawiacz kontynuuje jazdę manewrową tylko do najbliższego rozjazdu na bocznicę ZMPG, od którego dalej układa drogę przebiegu ręcznie.

2. Wjazd jazdy manewrowej z bocznicę ZMPG odbywa się po otrzymaniu zgody Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG.

Ustawiacz zamawia drogę przebiegu u dyżurnego ruchu posterunku „Zp” i na otrzymany na tarczy manewrowej:

- Tm 64 z toru nr 92 albo
- Tm 65 z toru nr 93 albo
- Tm 66 z toru nr 97

sygnał zezwalający Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” lub na polecenie przekazane za pomocą środków radiołączności uruchamia jazdę w kierunku torów stacyjnych PKP PLK S.A.

3.2. OBSŁUGA NABRZEŻA WIŚLANEGO I SZCZECIŃSKIEGO

1. Jazda manewrowa na tory bocznicę ZMPG

- Kierownik manewrów - ustawiacz drużyny manewrowej zamierzającej dokonać obsługi Nabrzeża - zamawia drogę przebiegu u dyżurnego ruchu posterunku „Zp”, który uzgadnia z Dyspozytorem Ruchu Kolejowego ZMPG możliwość wjazdu składu manewrowego lub lokomotywy luzem na Nabrzeże. W przypadku prowadzenia manewrów na torach Nabrzeża przez inną drużynę manewrową Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG powiadamia o tym fakcie ustawiacza tego składu manewrowego oraz ustawiacza, któremu udzielono zgody na wjazd.
- Po uzyskaniu zgody dyżurny ruchu posterunku „Zp” przekazuje kierownikowi manewrów zgodę na jazdę w kierunku Nabrzeża.
- Jazda manewrowa w kierunku Nabrzeża odbywa się po wyświetleniu przez dyżurnego ruchu posterunku „Zp” sygnału zezwalającego Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” na właściwej dla toru tarczy manewrowej lub na polecenie przekazane za pomocą środków radiołączności.
- Kierownik manewrów po otrzymaniu sygnału zezwalającego na jazdę manewrową zezwala na uruchomienie jazdy manewrowej i realizuje jazdę torem nr 201 do przejazdu kolejowo - drogowego w km 1,830, za którym ustawiona została tablica „POCZĄTEK BOCZNICY ZMPG S.A.”, gdzie zatrzymuje skład. Dalsza jazda na bocznicę następuje po otrzymaniu zgody na przejechanie obok wskazanej tablicy wydanej kierownikowi manewrów przez Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG, ze wskazaniem rejonu manewrowego i toru wjazdu.
- Po otrzymaniu zgody na wjazd, kierownik manewrów, po wstrzymaniu ruchu pojazdów drogowych, uruchamia jazdę przez przejazd kolejowo - drogowy w km

1,830, następnie wyjeżdża na tor nr 316 lub 614 ZMPG i kontynuuje jazdę. Zatrzymuje jazdę manewrową przed poszczególnymi przejazdami kolejowo - drogowymi, gdzie dokonuje strzeżenia zgodnie z regulaminem obsługi tych przejazdów. Po dojechaniu do grupy rozjazdowej I rejonu manewrowego, zatrzymuje skład. Układa drogę przebiegu na tor wskazany przez Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG, a następnie wjeżdża na wyznaczony tor.

- Fakt wjazdu na wyznaczony tor boczniczy, kierownik manewrów zgłasza Dyspozytorowi Ruchu Kolejowego ZMPG, który informuje dyżurnego ruchu stacji Gdańsk Zaspas Towarowa. Poświadczeniem, że tor dojazdowy nr 201 jest wolny od taboru, jest odnotowanie w Dzienniku jazd manewrowych przez dyżurnego ruchu posterunku „Zp” czasu przybycia jazdy manewrowej na bocznice.

2. Wyjazd jazdy manewrowej z rejonu Nabrzeży Wiślanego i Szczecińskiego boczniczy ZMPG odbywa się po otrzymaniu zgody Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG.

- Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG uzgadnia, przy użyciu środków łączności, z dyżurnym ruchu posterunku „Zp” stacji Gdańsk Zaspas Towarowa, możliwość wyjazdu z rejonu Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego. Fakt wydania i uzyskania zgody na jazdę odnotowują w prowadzonych Dziennikach jazd manewrowych.
- Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG informuje o uzyskanej zgodzie na jazdę do stacji Gdańsk Zaspas Towarowa kierownika manewrów, który przywraca rozjazdy do położenia zasadniczego, (tzn. przeciwwaga częścią koloru czarnego powinna być przełożona w kierunku do gruntu). Dla przejazdu powrotnego do stacji Gdańsk Zaspas Towarowa w sposób analogiczny jak dla wjazdu, dokonuje ostony przejazdów kolejowo - drogowych.
- Ustawiacz zamawia drogę przebiegu u dyżurnego ruchu posterunku „Zp”, jazda manewrowa odbywa się po wyświetleniu przez dyżurnego ruchu posterunku „Zp” sygnału zezwalającego Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” na właściwej dla toru tarczy manewrowej lub na polecenie przekazane za pomocą środków radiołączności uruchamia jazdę w kierunku torów stacyjnych PKP PLK S.A. Dojeżdża do Tm 201 i po wyświetleniu przez dyżurnego ruchu posterunku „Zp” sygnału zezwalającego Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” lub na polecenie przekazane za pomocą środków radiołączności wjeżdża na tory stacji Gdańsk Zaspas Towarowa PKP PLK S.A.

4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY

4.1. Podstawianie wagonów na bocznice

1. Organizacja pracy manewrowej odbywającej się na boczniczy, należy do obowiązków Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG.
2. Pracą manewrową wykonywaną przy pomocy lokomotywy manewrowej przewoźnika kolejowego kieruje ustawiacz.
3. Pracą manewrową należy wykonywać zgodnie z postanowieniami Instrukcji wewnętrznej

- określającej warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.
4. Ruch kolejowy pomiędzy stacją Gdańsk Zaspą Towarową a bocznicą ZMPG odbywa się na zasadach jazd manewrowych.
 5. Kierownik manewrów zamierzoną jazdę na teren bocznic i odwrotnie uzgadnia z dyżurnym ruchu posterunku „Zp” stacji Gdańsk Zaspą Towarową PKP PLK S.A. oraz Dyspozytorem Ruchu Kolejowego ZMPG.
 6. Przy prowadzeniu manewrów kierujący manewrami stale winien zwracać szczególną uwagę:
 - czy na torze nie ma pojazdów, postronnych osób lub innych przeszkód;
 - czy w bezpośrednim sąsiedztwie torów nie są ułożone materiały mogące spowodować uszkodzenie lub wykołajenie taboru lub też mogły być powodem wypadku;
 - czy spod kół pojazdów kolejowych usunięto płozy lub inne przeszkody;
 - aby pojazdy kolejowe nie były przetaczane w stanie zahamowanym.
 7. Przy dojeżdżaniu do stojących pojazdów kolejowych należy zmniejszyć prędkość do takiej, aby nie spowodować uruchomienia stojących pojazdów kolejowych.
 8. Wszelkie ruchy manewrowe na terenie bocznic mogą być wykonywane tylko sposobem odstawczym. Wykonywanie pracy manewrowej odrzutem jest zabronione.
 9. Zdawanie i odbieranie pojazdów kolejowych przez przewoźnika kolejowego odbywa się na torach zdawczo - odbiorczych bocznic. Pojazdy kolejowe podstawione na tory zdawczo – odbiorcze muszą być ze sobą sprzęgnięte i zabezpieczone przed zbiegnięciem.
 10. W czasie obsługi torów bocznic przez lokomotywę i drużynę manewrową przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę, należy bezwzględnie:
 - ostrzec pracowników bocznic o mającej nastąpić obsłudze;
 - przerwać wszelkie prace ładunkowe;
 - odsunąć sprzęt i urządzenia ładunkowe i naprawcze poza skrajnię toru.

4.2. Liczba obsługi i czas ich wykonywania

10. Poszczególne rejony manewrowe bocznic mogą być obsługiwane przez tylko jedną lokomotywę. Podczas obsługi bocznic zabronione jest wykonywanie jakichkolwiek czynności manewrowych i innych przy taborze kolejowym.
10. Ilość i czas obsługi bocznic lokomotywą przewoźników kolejowych uzależniona jest od rzeczywistych potrzeb.

4.3. Masa hamująca składów manewrowych

1. Pojazdem trakcyjnym można przetaczać tabor w granicach siły pociągowej tego pojazdu.
2. Bocznicą obsługiwana jest składami całopociągowymi lub pojedynczymi grupami wagonów, a każde podstawianie lub zabieranie wagonów odbywa się na załączonym hamulcu zespolonym.
3. 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.

4. Dla każdego składu manewrowego należy obliczyć wymaganą masę hamującą w celu upewnienia się, że rzeczywista masa hamująca pociągu 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 składu manewrowego jest mniejsza od wymaganej masy hamującej i nie można włączyć odpowiedniej liczby czynnych hamulców, należy zmniejszyć ogólną masę składu manewrowego odpowiednio do posiadanej rzeczywistej masy hamującej. Masę ogólną (M_o), jaką może zabrać skład manewrowy przy posiadanej rzeczywistej masie hamującej (M_{hr}) i wymaganym procencie masy hamującej (P_w), oblicza się według wzoru:

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

7. Jeżeli rzeczywista masa hamująca składu manewrowego 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 składu manewrowego (P_R) według wzoru:

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

8. Jeżeli część składu manewrowego 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 pociągu hamowanej ręcznie brak jest wymaganej masy hamującej, to jeżeli w części składu manewrowego na hamulcach zespolonych jest nadmiar masy hamującej, pochylenia na szlakach nie przekraczają 10 ‰ i część składu manewrowego na hamulcach ręcznych ma co najmniej 3/4 masy hamującej, wymaganej dla tej części składu pociągu - rzeczywista masa hamująca części składu na hamulcach ręcznych może być zwiększona najwyżej o tyle ton, ile wynosi nadmiar masy hamującej w części składu pociągu na hamulcach zespolonych.
9. Rodzaje i zakres próby hamulca określają instrukcje wewnętrzne przewoźników kolejowych dokonujących obsługi bocznic.

4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę

1. Największy dopuszczalny nacisk osi taboru na szyny na całym układzie torowym bocznic przy uwzględnieniu:
 - 1) zastosowania nawierzchni i szyn typu 49E1 i S42,
 - 2) maksymalnego dopuszczalnego zużycia:
 - a) pionowego, bocznego, powierzchni tocznej szyn,
 - b) maksymalnego rozstawu podkładów,wynosi 196 kN/oś (20 t) przy prowadzeniu utrzymania torów zgodnie z wymaganiami przepisów wewnętrznych.
2. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wózka wagonu nie może być mniejszy niż 3,5 m, uwzględniając:
 - 1) minimalne promienie łuków - nie mniejsze niż $R_{\min}=190\text{m}$, za wyjątkiem łuków w torach wskazanych w punkcie 2.5,
 - 2) dopuszczalny nacisk osi taboru na szynę wynoszący 196 kN/oś (20 t).

4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

1. Biorąc pod uwagę pochylenia podłużne i minimalne promienie łuków na torach bocznic oraz dopuszczalne naciski osi taboru na szyny, dopuszcza się do kursowania po torach bocznic wszystkich rodzajów wagonów kursujących po torach PKP PLK S.A., za wyjątkiem wagonów platform z zagłębioną podłogą typów 418Z i 423Z, dla których minimalny dopuszczalny promień łuku toru wynosi $R_{\min}=190\text{m}$, za wyjątkiem łuków w torach wskazanych w punkcie 2.5;
2. Na teren bocznic nie dopuszcza się wjazdu oraz wykonywania pracy manewrowej lokomotywami spalinowymi typu ciężkiego, jak ST43, ST44, SM48, M62, JT42C itp.
3. Na wszystkich Nabrzeżach może kursować tabor kolejowy wszystkich typów, którymi dysponuje przewoźnik kolejowy i który spełnia wymogi opisane w pkt 4.5 niniejszego regulaminu, tj. dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wózka wagonu nie może być mniejszy niż 3,5 m przy uwzględnieniu minimalnych promieni łuków nie mniejszych niż $R_{\min}=190\text{m}$, za wyjątkiem łuków w torach wskazanych w punkcie 2.5 i dopuszczalnego nacisku osi taboru na szynę wynoszącego 196 kN (20 t).
4. Zabroniona jest jazda trakcją elektryczną na wszystkie Nabrzeża.
5. Zabroniona jest obsługa bocznic podwójną trakcją.

4.6. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznic

1. Lokomotywy przewoźników mogą przemieszczać się po wszystkich torach bocznic, na zasadach określonych w niniejszym regulaminie.
2. Praca manewrowa na torach bocznic ZMPG wykonywana jest przez lokomotywy i drużyny manewrowe przewoźników kolejowych.

3. Pracownicy drużyn trakcyjnych i manewrowych przewoźników kolejowych obsługujących bocznice, muszą przestać podpisaną własnoręcznie listę zapoznania się z regulaminem przed przystąpieniem do pracy na infrastrukturze kolejowej.
4. Jazdy manewrowe, do czasu przesłania listy zapoznania się z regulaminem przez maszynistę i ustawiacza przewoźnika, mogą się odbywać tylko z pilotem, którego autoryzuje Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG.
5. Przed wykonaniem zamierzonej jazdy, pilot omawia z maszynistą i kierownikiem manewrów przewoźnika plan pracy manewrowej, informując o warunkach lokalnych, układzie torów bocznic, rozmieszczeniu wskaźników oraz miejscach wymagających zachowania szczególnej ostrożności.

4.7. Ruch lokomotyw użytkownika bocznic po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznic kolejowa jest połączona

Użytkownik bocznic ZMPG nie posiada własnej lokomotywy manewrowej.

5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWRWEJ NA BOCZNICY

5.1. Podział bocznic na rejony manewrowe

1. W każdym rejonie manewrowym może zasadniczo pracować tylko jedna lokomotywa manewrowa.
2. W przypadku potrzeby pracy kolejnej lokomotywy manewrowej do obsługi poszczególnych rejonów manewrowych lub manewrów z jednej grupy manewrowej na drugą, nadzorujący pracę manewrową Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG, określa podział pracy poszczególnych lokomotyw manewrowych. Po omówieniu i uzgodnieniu pracy manewrowej upewnia się, że ustalenia te zostały właściwie zrozumiane przez drużyny trakcyjne i manewrowe.
3. Każda jazda manewrowa musi zostać uzgodniona z Dyspozytorem Ruchu Kolejowego ZMPG.
4. Układ torów okręgu nastawczego Nabrzeża Oliwskiego i WOC stanowi dwa rejony manewrowe:
 - Rejon Manewrowy I - grupa torów rejon Nabrzeża WOC 1, obejmująca tory nr 97, 98, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 131, 133, 134 i 135 oraz rejonu Nabrzeża WOC 2, obejmująca tory nr 93, 106, 114.
 - Rejon Manewrowy II - grupa torów Nabrzeża Oliwskiego, obejmująca tory nr 92 (od zakresu rozjazdu 173 początek II rejonu manewrowego usytuowany jest na wysokości bramy nr 2 stanowiącej element ogrodzenia w torze nr 93 w km 0,096), 24, 11, 16, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221.
5. Układ torów okręgu nastawczego Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego składa się z dwóch rejonów manewrowych w tym torów dojazdowych.
 - Rejon Manewrowy I obejmuje tory Nabrzeża Wiślanego nr 316, 613, 614, 612, 302, 303, 304, 305, 306, 321, 323, 327, 328, 329, 332, 307, 309, 311, 311a, 312, 322, 325, 326, 335.
 - Rejon Manewrowy II obejmuj tory Nabrzeża Szczecińskiego nr 317, 318, 318a, 319, 319a.

5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznic

1. Manewry należy wykonywać z prędkością bezpieczną, z zachowaniem należytej ostrożności, tak, aby nie ucierpeli ludzie, tabor, urządzenia ładunkowe i inne, a ładunek nie uległ uszkodzeniu lub przesunięciu.
2. Z uwagi na krótkie odcinki torów i inne utrudnienia jak: przejazdy kolejowo-drogowe w poziomie szyn, łuki o małych promieniach, przystosowanie odcinków torów do jazdy pojazdów drogowych, szybkość jazd taboru nie może przekraczać:
 - 10 km/h na torach komunikacyjnych

- 5 km/h na pozostałych torach bocznic,
- 3 km/h na wszystkich torach przy przetaczaniu wagonów z przekroczoną skrajnią, wykonywaniu pracy manewrowej w warunkach złej widoczności, przy jeździe przez wagi w torach 302, 329, 612 przy dojeżdżaniu do stojących wagonów, przy manewrach przez przejazdy kolejowo - drogowe.

5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

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

5.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym

Pojazd trakcyjny (lokomotywa manewrowa) podczas wykonywania pracy manewrowej na torach bocznic zasadniczo powinien być usytuowany z czoła lub z końca składu manewrowego w zależności od potrzeb związanych z obsługą bocznic. W uzasadnionych eksploatacyjnie przypadkach w czasie wykonywania pracy manewrowej lokomotywa manewrowa może znajdować się pomiędzy pojazdami kolejowymi pod warunkiem, że przed lokomotywą znajdować się będą nie więcej niż dwa pojazdy kolejowe, a za lokomotywą jeden, lub odwrotnie.

5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów, lokomotyw

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

5.6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie

1. Drużynę trakcyjną lokomotywy manewrowej stanowi maszynista, który powinien posiadać przy sobie licencje i świadectwo maszynisty oraz ważną przepustkę wydaną przez ZMPG.
2. Lokomotywa powinna być wyposażona w gaśnicę p.poż. i dwie płozy hamulcowe.

5.7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie

1. Podstawowy skład drużyny manewrowej stanowi ustawiacz. W uzasadnionych przypadkach, jak zwiększenie pracy eksploatacyjnej można wprowadzić dwuosobowe wykonywanie tej pracy tj. ustawiacz + manewrowy.
2. Personel zatrudniony przy manewrach powinien znać warunki miejscowe (Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej) oraz w czasie wykonywania pracy posiadać:
 - a. chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej latarkę sygnałową z możliwością wyświetlenia światła białego i czerwonego,
 - b. gwizdek,
 - c. tarczkę sygnałową do wstrzymania ruchu kołowego na przejazdach
 - d. kask i rękawice ochronne,
 - e. kamizelkę ostrzegawczą,
 - f. radiotelefon przenośny,
 - g. dokument upoważniający do wykonywania czynności ustawiacza / manewrowego na bocznicach kolejowej, zgodny ze wzorem określonym w Załączniku Nr 8 do rozporządzenia Ministra właściwego ds. Transportu w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych,
 - h. ważną przepustkę wydaną przez ZMPG.
3. Za wyposażenie pracowników drużyny manewrowej w powyższe przybory i dokumenty, odpowiedzialny jest przewoźnik kolejowy, który dokonuje obsługi bocznicy swoimi drużynami manewrowymi.

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

1. Manewry przez przejazdy kolejowo - drogowe należy wykonywać ze szczególną ostrożnością. Maksymalna szybkość jazd przy przejeździe przez przejazdy kolejowe nie może być większa, jak 3 km/h.
2. Przed przejazdem przez przejazdy wewnętrzne - technologiczne, gdy skład jest ciągniony przez lokomotywę, należy dawać sygnał „BACZNOŚĆ” i bacznie obserwować przejazd tak, aby w razie zauważenia przeszkody do jazdy, natychmiast zatrzymać tabor.
3. 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.
4. Wagony należy ustawiać w odległości nie mniejszej niż 10m od skrajnych krawędzi przejazdu znajdujące się w danym torze.

5. Przed wjazdem na przejazd kolejowo - drogowy ustawiacz / manewrowy powinien wzrokowo sprawdzić, czy żłobki na przejeździe są odpowiednio oczyszczone, płyty przejazdowe nie uległy podniesieniu i nie wystają ponad główkę szyny, czy szerokość żłobka jest odpowiednia. W przypadku zauważenia nieprawidłowości należy natychmiast zatrzymać skład manewrowy. Dalsza jazda przez przejazd jest dozwolona po sprawdzeniu stanu nawierzchni na przejeździe przez uprawnionego pracownika utrzymania.
6. W przypadku wydłużającego się czasu manewrowania przez przejazdy kolejowo - drogowe i przejścia, należy przerywać pracę w odstępach cyklicznych nie większych jak 10 minut dla przepuszczenia oczekujących pojazdów drogowych i pieszych. Niezwłocznie należy przerwać pracę manewrową, dla przepuszczenia będących w akcji uprzywilejowanych pojazdów drogowych, np. pogotowia ratunkowego, straży pożarnej i innych służb specjalistycznych
7. Ostrona przejazdu kolejowo - drogowego przy zamierzonej jeździe, należy do obowiązków drużyny manewrowej - ustawiacza lub manewrowego na polecenie ustawiacza.

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

Bez obsadzenia hamulców ręcznych lub bez załączenia hamulca zespolonego w jednej grupie można przetaczać maksymalnie na Nabrzeżu Oliwskim i WOC - 10 wagonów, a na Nabrzeżu Wiślanym i Szczecińskim - 12 wagonów.

5.10. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu pojazdów drogowych, przeciągarek

1. **Przetaczanie wagonów siłą ludzką** można wykonać w wyjątkowych przypadkach, gdy natychmiastowe użycie pojazdu kolejowego z napędem nie jest możliwe. Pracę manewrową należy wykonać w zakresie ograniczonym do najbardziej niezbędnych potrzeb. Nadzór i kierowanie tymi manewrami 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, innym urządzeniem lub budowlą, wynosi mniej niż 1m;

- angażowanie kobiet i małoletnich do pchania wagonu jest zabronione;
 - odległość między ręcznie przetaczanymi pojedynczymi wagonami nie może być mniejsza niż 20m;
 - 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.
2. **Przetaczanie wagonów pojazdem drogowym** prowadzone są pod kierownictwem kierującego manewrami (kierowca drogowego pojazdu silnikowego nie może wykonywać czynności kierownika manewrów lub manewrowego) z przestrzeganiem poniższych przedstawionych zasad:
- pojazd drogowy używany do wykonywania manewrów musi być w nienagannym stanie technicznym. Podczas ciągnięcia pojazd ten musi znajdować na poboczu toru, w odległości nie mniejszej niż 1,5 m od zewnętrznej strony główki szyny;
 - nie wolno uderzać w tabor w celu jego uruchomienia;
 - droga, po której porusza się pojazd kołowy winna być utwardzona;
 - 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;
 - w przypadku przetaczania wagonów na torze o spadku większym niż 2,5 ‰ należy w odpowiedniej odległości (miejsce zatrzymania) od strony spadku założyć na szynę dodatkowy płóz hamulcowy;
 - pracownik rozciągający linę zahacza jej jeden koniec o hak pojazdu drogowego, a drugi o hak znajdujący się z boku wagonu. Po wykonaniu tej czynności pracownik usuwa się poza obręb toru na bezpieczną odległość od liny. Po sprawdzeniu że nic nie stoi na przeszkodzie kierujący manewrami daje znak kierowcy pojazdu, że może rozpocząć ciągnięcie wagonu;
 - kierujący manewrami przed zbliżeniem się do miejsca postoju wagonu zatrzymuje pojazd drogowy, a wagon hamuje hamulcem ręcznym lub płozą hamulcową;
 - ciągnięty wagon nie może przekroczyć prędkości **5 km/godz.** i powinna być tak regulowana aby w razie potrzeby wagon mógł być natychmiast zatrzymany;
 - ciągniętego wagonu nie wolno rozpędzać. Pojazdem drogowym można ciągnąć tylko jeden wagon;
 - do ciągnięcia wagonu wolno używać liny o długości co najmniej **2,5 m**, nie przetartej i w inny sposób nie uszkodzonej, zakończonej hakiem lub uchem (szybko dającym się

odczepić).

Przetaczanie wagonów drogowym pojazdem silnikowym jest dozwolone, gdy ilość wagonów na bocznicy nie przekracza pojemności eksploatacyjnej bocznicy.

3. **Popychanie wagonów pojazdem drogowym** prowadzone jest pod kierownictwem kierującego manewrami (kierowca drogowego pojazdu silnikowego nie może wykonywać czynności kierownika manewrów lub manewrowego) z przestrzeganiem poniższych przedstawionych zasad:
- a. popychanie wagonów może być realizowane wyłącznie przy użyciu specjalnej drewnianej belki popychającej wagony za zderzaki, obowiązują zasady analogiczne do podciągania wagonów (z wyłączeniem ilości wagonów i techniki związanej z ciągnięciem), z tą różnicą, że manewrowy poprzedza pchane wagony poruszając się w bezpiecznej odległości przed wagonami, idąc międzytorzem /z boku toru/ z płozem hamulcowym gotowym do włożenia w przypadku niezamierzonego „przepchnięcia” wagonów;
 - b. do wagonów należy podjeżdżać ostrożnie, celem uniknięcia zderzeń, które mogą spowodować uszkodzenie popychacza lub wagonu. Popychacz winien poruszać się wzdłuż osi toru;
 - c. zabrania się:
 - zatrzymywać toczące się wagony popychaczem,
 - uderzać w tabor w celu jego uruchomienia,
 - pozostawiać popychacz bez nadzoru na nabrzeżach, torach kolejowych, przejazdach, skrajni toru,
 - udostępniać kierowanie popychaczem osobom nieupoważnionym,
 - przetaczać wagony bez kierującego manewrami,
 - oddalać się od popychacza podczas pracy silnika,
 - stosować odrzuty wagonu,
 - przetaczać wagony, w których znajdują się ludzie;
 - d. należy pamiętać o tym, że nierównomierne popychanie wagonu np. tylko na jeden zderzak i pudło wagonu, może być przyczyną uszkodzenia lub wykolejenia wagonu, albo uszkodzenia pojazdu drogowego;
 - e. pojazd drogowy może popychać maksymalnie skład liczący maksymalnie 8 osi.
4. **Przetaczanie wagonów przy użyciu przeciągarek**, należy do obowiązków operatora i linowego. Przy pomocy przeciągarek można przetaczać dwa wagony ładowne lub cztery wagony próżne. Operator przeciągarki powinien posiadać ukończony kurs obsługi przeciągarek i uprawnienia do wykonywania czynności operatora. Ponadto powinien posiadać uprawnienia kolejowe do wykonywania czynności manewrowego lub ustawiacza.
- 1) Podczas pracy operator powinien:

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

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

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

1. Rozjazdy w czasie wykonywania manewrów na bocznicy dla jazd pojazdów kolejowych z napędem i grup manewrowych, nastawia manewrowy na polecenie ustawiacza, względnie układa je sam ustawiacz.
2. Po wykonaniu pracy manewrowej rozjazdy powinny być przestawione do położenia zasadniczego. Za prawidłowe nastawienie rozjazdów podczas pracy manewrowej ponosi odpowiedzialność pracownik, który je obsługuje.
3. Drogi przebiegu dla jazd manewrowych należy nastawiać w kolejności od rozjazdu położonej najdalej od czoła grupy manewrowej w kierunku zamierzonej jazdy manewrowej.
4. Szczególną uwagę należy zwrócić przy obsłudze rozjazdów typu portowego, gdzie przekładane odbywa się ręcznie, przy pomocy drążka (nastawiacza) do zwrotnic.
5. Nie wolno przestawiać rozjazdu tuż przed zbliżającym się taborem.
6. Drużyna manewrowa winna zwracać uwagę czy rozjazdy 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

1. Do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy używać hamulców ręcznych, płozów hamulcowych odpowiednich do typu szyn. Na torach bocznicy należy używać płozów hamulcowych typu PL-1 malowanych na kolor czerwony lub PL-3 malowanych na kolor pomarańczowy.
2. 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.
3. 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 wagon zabezpieczamy płozami hamulcowymi.
4. Płozy hamulcowe przeznaczone do zabezpieczenia wagonu przed zbiegnięciem winny znajdować się na ławie płożowej.
5. Każdorazowo przed przystąpieniem do pracy ustawiacz obowiązany jest sprawdzić stan płóz hamulcowych i ich rozmieszczenie. W przypadku uszkodzenia płozu należy go wymienić na nowy opisując cechą płozu, który został wymieniony.
6. Wszystkie płozy hamulcowe muszą być odpowiednie do typu szyn (S-49 płozy typu PL-1) i powinny być pomalowane dla Nabrzeża Oliwskiego i WOC na kolor czerwony i ocechowane symbolem „WOC” z jednej strony i numerem kolejnym płozu z drugiej strony, a dla Nabrzeża Wiślanego i Szczecińskiego powinny być pomalowane na kolor pomarańczowy i ocechowane symbolem „PGE” z jednej strony i numerem kolejnym płozu z drugiej strony.
7. Do eksploatacji zgodnie z potrzebami należy wydać na Nabrzeżu Oliwskim i WOC 15 sztuk płozów ponumerowanych kolejno od 1 do 15, a na Nabrzeżu Wiślanym i Szczecińskim należy wydać 34 sztuki płozów ponumerowanych kolejno od 1 do 34.
8. W przypadku zużycia lub uszkodzenia płozu podlega on wymianie. Płóz wymieniony (nowy) należy opisać numerem płozu wycofanego z użytkowania.
9. Po zakończonej pracy manewrowej wszystkie płozy należy pozbierać i rozmieścić na ławach płożowych zgodnie z miejscem ich przeznaczenia.
10. 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.
11. Płozy hamulcowe na terenie bocznicy znajdują się na ławach płożowych umiejscowionych w następujących lokalizacjach:

- a. Na Nabrzeżach Oliwskim i WOC na jednej ławie znajdują się trzy sztuki płoż hamujących:
- Nabrzeże WOC1 - 2 ławy płożowe; jedna na międzytorzu torów nr 134 - 135 druga na końcu toru nr 140;
 - Nabrzeże WOC2 - 1 ława płożowa na początku toru nr 114;
 - Nabrzeże Oliwskie - 2 ławy płożowe; jedna na międzytorzu torów nr 204-205 druga na międzytorzu torów nr 200-201;
- b. Na Nabrzeżach Wiślanym i Szczecińskim:
- na rampie magazynu nr 17; trzy sztuki,
 - przy torze nr 612; po trzy sztuki,
 - przy ukresie rozjazdu 336; dwie sztuki,
 - przy ukresie rozjazdu 335; dwie sztuki,
 - na międzytorzu pomiędzy torem 307, a rozjazdem 329; cztery sztuki,
 - przy ukresie rozjazdu 327; cztery sztuki,
 - przy ukresie rozjazdu 326; cztery sztuki,
 - przy ukresie rozjazdu 316; cztery sztuki,
 - przy ukresie rozjazdu 314; cztery sztuki,
 - przy ukresie rozjazdu 313; cztery sztuki.

12. Ławy płożowe muszą znajdować się poza ukresami rozjazdów.

13. Za należyte zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest kierownik manewrów.

6. ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

6.1. Planowanie i organizacja pracy manewrowej

1. Całość pracy manewrowej w zakresie podstawiania i zabierania wagonów na i z punktów ładunkowych należy do obowiązku kierownika manewrów przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice.
2. Wszystkie jazdy manewrowe z bocznic ZMPG Nabrzeży Wiślanego i Szczecińskiego, Oliwskiego i WOC, na tory PKP PLK S.A. i odwrotnie mogą być wykonane tylko po wzajemnym porozumieniu Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG z dyżurnym ruchu „Zp” stacji Gdańsk Zaspą Towarową PKP PLK S.A.
3. Podstawianie i zabieranie wagonów na i z punktów ładunkowych bocznic, odbywa się po porozumieniu ustawiacza z kierującymi pracą poszczególnych punktów za i wyładunkowych.
4. Przed podaniem sygnału zezwalającego do wykonania ruchu manewrowego, kierujący manewrami powinien osobiście przekonać się, czy droga przebiegu jest ułożona właściwie oraz, czy nie ma przeszkód zagrażających bezpieczeństwu pracowników, osób postronnych, taboru i urządzeń ładunkowych. Obowiązany jest on również zapoznać maszynistę i drużynę manewrową (jeżeli nie wykonuje pracy samodzielnie), z planem pracy manewrowej oraz upewnić się o zrozumieniu przez nich poleceń wydanych do realizacji. Maszynista, gdy stwierdzi nieprawidłowość zagrażającą bezpieczeństwu, nie wykonuje wydanego polecenia, a o przeszkodach informuje kierującego manewrami.
5. Szybkości jazd manewrowych na poszczególnych torach bocznic, określone w niniejszym regulaminie, nie mogą być w żadnym przypadku przekroczone.
6. Podczas prowadzonej pracy manewrowej kierujący manewrami winien stale zwracać uwagę:
 - na należyte przyleganie iglic do opornic w celu uniknięcia dwutorowej jazdy taboru,
 - na prawidłowe nastawienie rozjazdów,
 - żeby w czasie manewrów, na torach nie znajdowały się osoby niebiorące udziału w pracy manewrowej lub postronne,
 - czy tabor stojący na sąsiednich torach, nie zajmuje ukresów rozjazdów,
 - czy w bezpośrednim sąsiedztwie toru nie są złożone materiały mogące spowodować uszkodzenia czy też 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 płozu, należy z

zachowaniem wyjątkowej ostrożności, po uprzednim uzgodnieniu z maszynistą, wykonać odpowiedni ruch taborem,

- aby wagony w stanie zahamowanym nie były przetaczane,
 - na bezwzględne doprowadzenie rozjazdów do zasadniczego położenia, po zakończonej jeździe manewrowej.
7. 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.
8. Podczas wykonywania manewrów, kierujący manewrami powinien zorganizować pracę w taki sposób i znajdować się w takim miejscu, aby mógł objąć wzrokiem manewrujący tabor i jego drogę przebiegu. Jeżeli do pracy przydzielono manewrowego, to powinien być z nim w możliwie stałym kontakcie wzrokowym czy radiotelefonicznym. Jeżeli kierujący manewrami nie może dokładnie widzieć całej drogi przebiegu pchanego taboru lub szybko porozumiewać się z drugim pracownikiem wykonującym manewry, wówczas powinien ograniczyć prędkość do bezpiecznej, a w przypadku zagrożenia natychmiast podać sygnał „Stój”. Wielkość grup manewrowych należy ograniczyć do takiej aby praca manewrowa była wykonywana w sposób bezpieczny.
9. 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.
10. Ze względu na warunki lokalne szczególną uwagę należy zwrócić na:
- obsługę punktów ładunkowych, ścisłą współpracę z kierującymi pracą poszczególnych punktów ładunkach. Uzgodnienia dokonywane w czasie obsługi tych punktów, winny być jasne i jednoznaczne. Należy dostosować się do wymogów bhp obowiązujących na terenie bocznic przy korzystaniu z dźwigów czy popychaczy,
 - bezpieczne wykonywanie jazd manewrowych przez przejazdy technologiczne,
 - na ścisłą współpracę z pracownikami posterunków nastawczych oraz z drużynami manewrowymi przewoźnika lub innych bocznic w przypadku jazd poza tory bocznic; na dokładne, nie pozostawiające niedomówień, omówienia zamierzonych jazd manewrowych.

6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej

Do podstawowych zadań pracy manewrowej na bocznicach należy:

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

6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic

1. Na bocznicach ZMPG czynności ładunkowe wykonywane są w lokalizacjach podanych w punkcie 2.13. niniejszego regulaminu.
2. 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.
3. 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 torów przy placach ładunkowych. Przed zabranianiem wagonów, ustawiacz musi sprawdzić, czy drzwi wagonów są należycie zamknięte i czy z wagonów nie wystają przedmioty mogące zaczepić o ludzi lub budowle.

6.4. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych

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

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

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

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

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

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

6.6. Warunki przejazdu obok dźwigów, oraz obsługi punktów ładunkowych

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

7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO

7.1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo – odbiorczym

1. Wagony przeznaczone dla odbiorcy boczniccy są podstawiane lokomotywą przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę na odpowiednie tory zdawczo - odbiorcze boczniccy ZMPG.
2. Grupy wagonów lub pojedyncze wagony z przeznaczeniem dla boczniccy, sprawdza i przyjmuje wyznaczony pracownik boczniccy 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.
3. Przyjmujący wagony wyznaczony, upoważniony pracownik boczniccy powinien zwrócić uwagę na:
 - zgodność numerów wagonów z dokumentami przewozowymi;
 - czy nie ma oznak zewnętrznych wskazujących na znamiona kradzieży.
 - czy na wagonach krytych ładownych plomby są nienaruszone,
 - czy wywietrzniki, luki są zamknięte,
 - czy w ścianach bocznych, podłodze i dachu wagonu nie ma otworów nasuwających podejrzenia kradzieży ładunku,
 - czy na wagonach odkrytych ładunek nie wskazuje śladów uszkodzenia albo czy nie grozi rozsypaniem,
 - czy są wszystkie kłonicie według liczby gniazd w pomoście wagonu oraz łańcuchy,
 - czy przy wagonach nie ma uszkodzeń lub braków technicznych,
 - czy są w komplecie sprzęgi hamulcowe, po dwa przy każdym wagonie,
 - czy sprzęgła ciąglowe, zderzaki, maźnice i widły maźnicze nie mają pęknięć, złamań lub uszkodzeń,
4. Wszelkie stwierdzone nieprawidłowości względnie braki należy odpisać na Wykazie zdawczym, które w dalszej kolejności upoważniony pracownik boczniccy zgłasza swojemu zwierzchnikowi.
5. Jeden egzemplarz Wykazu zdawczego zatrzymuje upoważniony pracownik przewoźnika (ustawiacz), a drugi przyjmujący ze strony boczniccy wyznaczony upoważniony pracownik.
6. Nieobecność pracownika boczniccy (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 boczniccy był nieobecny. W tym przypadku odpowiedzialność za ujawnione później wady techniczne wagonów, braki lub uszkodzenia przesyłek ponoszą pracownicy boczniccy.

7. Z chwilą przyjęcia i pokwitowania wagonów ochrona przesyłek przed uszkodzeniem lub kradzieżą oraz odpowiedzialność za ujawnione później braki lub uszkodzenia techniczne wagonów przechodzi na pracowników boczniczy ZMPG, z wyłączeniem uszkodzeń ujętych na Wykazie zdawczym.

7.2. Przekazywanie wagonów z boczniczy

1. Po zakończeniu czynności ładunkowych pracownik nadzorujący za lub rozładunek winien sprawdzić czy wagony zostały należycie przygotowane pod względem handlowym do przekazania przewoźnikowi kolejowemu obsługującemu bocznicę.
2. Wagony przeznaczone do zabrania przez przewoźnika kolejowego są wystawiane ich pojazdem trakcyjnym na tory zdawczo - odbiorcze boczniczy. Wagony powinny być właściwie, sprzęgnięte i skręcone.
3. Wagony po wyładunku lub załadunku pracownik boczniczy spisuje na „Zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania”.
4. Na podstawie „Zawiadomienia...” upoważniony przedstawiciel przewoźnika w obecności wyznaczonego upoważnionego pracownika boczniczy sprawdza zdatność wagonów pod względem technicznym i handlowym do ich przyjęcia.
5. 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...”.
6. 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 kolejowego mają swoją podstawę tylko wówczas, gdy wcześniej zostaną dopełnione wymogi prawidłowego wypełnienia druków „Wykazów zdawczych” i „Zawiadomień o wagonach gotowych do zabrania” oraz o ile druki te będą zawierały komplet podpisów pracowników boczniczy i przewoźnika. Zasady reklamowania zostały zawarte w treści Prawa Przewozowego i są prowadzone z ramienia boczniczy przez wyznaczonego pracownika boczniczy.

8. ZAGADNIENIA DOTYCZACE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

8.1. Ogólne warunki przewozu przesyłek niebezpiecznych

1. Towary niebezpieczne są to materiały i przedmioty, które ze względu na właściwości fizyczne, chemiczne lub biologiczne, stwarzają potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa w przypadku niewłaściwego obchodzenia się z nimi w czasie całego procesu przewozu lub w przypadkach zaistnienia wydarzenia lub wypadku, mogące powodować śmierć, zagrożenie zdrowia, zniszczenie środowiska naturalnego lub dóbr materialnych.
2. Na bocznicach ZMPG prowadzone są czynności związane wyłącznie z przeładunkiem jednostek transportowych zawierających towary niebezpieczne z transportu morskiego na kolejowy i odwrotnie.
3. 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.
4. W rozumieniu tych przepisów, do towarów niebezpiecznych zalicza się materiały i przedmioty zaklasyfikowane do jednej z niżej wymienionych klas:
 - Klasa 1 Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi
 - Klasa 2 Gazy
 - Klasa 3 Materiały zapalne ciekłe
 - Klasa 4.1 Materiały zapalne stałe, materiały samoreaktywne, materiały polimeryzujące oraz materiały wybuchowe odczulone stałe
 - Klasa 4.2 Materiały podatne na samozapalenie
 - Klasa 4.3 Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy palne
 - Klasa 5.1 Materiały utleniające
 - Klasa 5.2 Nadtlenki organiczne
 - Klasa 6.1 Materiały trujące
 - Klasa 6.2 Materiały zakaźne
 - Klasa 7 Materiały promieniotwórcze
 - Klasa 8 Materiały żrące
 - Klasa 9 Różne materiały i przedmioty niebezpieczne.

A. Klasyfikacja towarów niebezpiecznych

1. Klasyfikacja towarów niebezpiecznych polega na zaliczeniu danego materiału lub

przedmiotu do właściwej klasy niebezpieczeństwa oraz grupy pakowania. Klasę niebezpieczeństwa określa się na podstawie dominującego zagrożenia stwarzanego przez dany towar niebezpieczny, odpowiadający kryterium klasyfikacyjnemu dla danej klasy.

Grupa pakowania określa stopień natężenia stwarzanego zagrożenia:

- a) grupa pakowania I - materiały stwarzające duże zagrożenie,
 - b) grupa pakowania II - materiały stwarzające średnie zagrożenie,
 - c) grupa pakowania III - materiały stwarzające małe zagrożenie
2. W przypadku, gdy nadawca zamierza nadać do przewozu na ogólnych warunkach towar wymieniony w przepisach o przewozie towarów niebezpiecznych, list przewozowy wypełniania się zgodnie z regulaminem RID dział 5.4 oraz punkt 1.4.2.1.1 RID.

B. Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TWR)

1. Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka jest to grupa towarów wyodrębniona z towarów niebezpiecznych, które użyte niezgodnie ze swoim przeznaczeniem, tj. do celów terrorystycznych mogą spowodować poważne skutki, takie jak liczne ofiary, masowe zniszczenia lub szczególnie w przypadku klasy 7, masowe zakłócenia społeczno – gospodarcze.
2. Zgodnie z postanowieniami RID/Zał. 2 do SMGS dział 1.10 wszyscy uczestnicy przewozu TWR mają obowiązek sporządzenia „Planu zapewnienia bezpieczeństwa” oraz przeprowadzenia niezbędnego szkolenia personelu biorącego udział w procesie przewozu tej grupy towarów.

8.2. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego

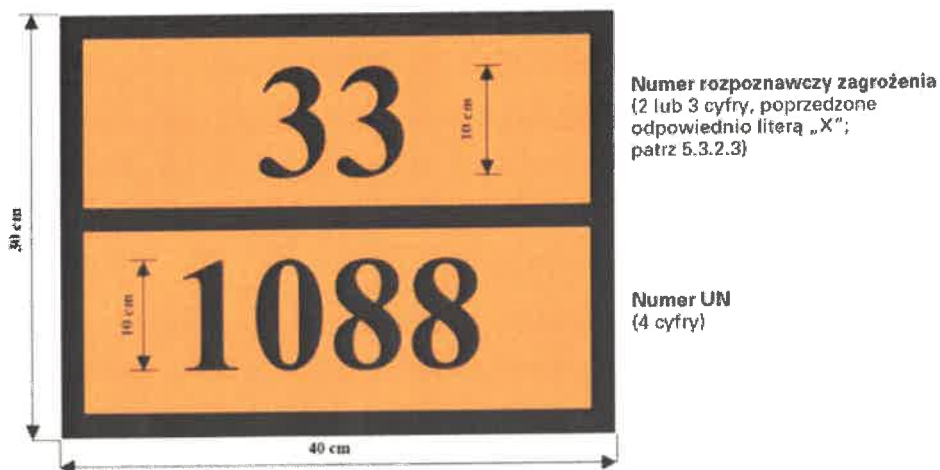
A. Zasady oznakowania taboru

1. Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest do umieszczenia pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej na każdej ścianie bocznej wagonów – cystern, wagonów – baterii, wagonów z odejmowalnym zbiornikiem kontenerów – cystern, wieloelementowych kontenerów do gazu (MEGC), cystern przenośnych, wagonów do przewozu towaru luzem, kontenerów małych lub wielkich do przewozu towaru luzem.
2. Obowiązek umieszczenia tablicy identyfikacyjnej dotyczy również przewozu próżnych, nie oczyszczonych wagonów i kontenerów po materiałach niebezpiecznych .
3. Przed przekazaniem do przewozu próżnych, oczyszczonych wagonów po materiałach niebezpiecznych, nadawca zobowiązany jest do usunięcia lub zastąpienia tablic identyfikacyjnych i nalepek ostrzegawczych.
4. Tablica identyfikacyjna ma kształt prostokąta w kolorze pomarańczowym o wymiarach: 40 cm (podstawa) i 30 cm (wysokość). Brzegi tablicy powinny być obwiedzione pasem koloru czarnego o szerokości 15 mm. Oznaczenie to może być w postaci: płyty metalowej, płyty z folii samoprzylepnej, rysunku lub w innej formie pod warunkiem, że użyty materiał będzie odporny na działanie warunków atmosferycznych i zapewni trwałość oznaczenia. Numery identyfikacyjne powinny składać się z czarnych cyfr o

wysokości 100 mm i grubości linii 15 mm.

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

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



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

B. Nalepki ostrzegawcze

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

Wzory nalepek zgodnie z RID pkt. 5.2.2.2.

Zagrożenie klasy 1

Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym



(Nr 1)

Podklasy
1.1, 1.2 i 1.3



(Nr 1.4)

Podklasa 1.4



(Nr 1.5)

Podklasa 1.5



(Nr 1.6)

Podklasa 1.6

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



(Nr 2.1)

Gazy palne



(Nr 2.2)

Gazy niepalne, nietrujące



(Nr 2.3)

Gazy trujące

Zagrożenie klasy 3
Materiały zapalne ciekłe



(Nr 3)

Zagrożenie klasy 4.1

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



(Nr 4.1)

Zagrożenie klasy 4.2

Materiały podatne na samozapalenie



(Nr 4.2)

Zagrożenie klasy 4.3

Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy palne



(Nr 4.3)

Zagrożenie klasy 5.1

Materiały utleniające

Zagrożenie klasy 5.2

Nadtlenki organiczne



(Nr 5.1)



(Nr 5.2)



Zagrożenie klasy 6.1
Materiały trujące



(Nr 6.1)

Zagrożenie klasy 6.2
Materiały zakaźne



(Nr 6.2)

Zagrożenie klasy 7
Materiały promieniotwórcze



(Nr 7A)

kategoria I-BIAŁA



(Nr 7B)

kategoria II-ŻÓŁTA



(Nr 7C)

kategoria III- ŻÓŁTA



(Nr 7D)



(Nr 7E)

Materiały promieniotwórcze
(tylko duża nalepka)

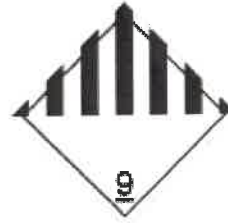
Materiały rozszczepialne klasy 7

Zagrożenie klasy 8
Materiały żrące



(Nr 8)

Zagrożenie klasy 9
Różne materiały i przedmioty niebezpieczne



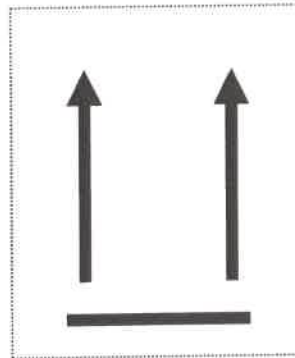
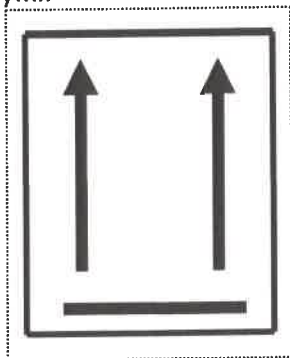
(Nr 9)



(Nr 9A)

9. Strzałki kierunkowe.

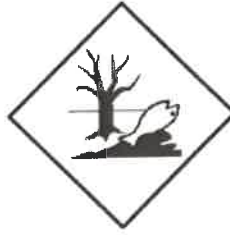
Opakowania kombinowane z opakowaniami wewnętrznymi zawierającymi materiały ciekłe, opakowania pojedyncze wyposażone w urządzenia odpowietrzające oraz naczynia kriogeniczne do przewozu gazów schłodzonych skroplonych powinny być czytelnie oznakowane strzałkami kierunkowymi wskazującymi prawidłowy kierunek ustawienia przesyłki.



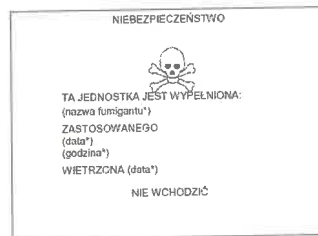
10. Znak dla materiałów o podwyższonej temperaturze .



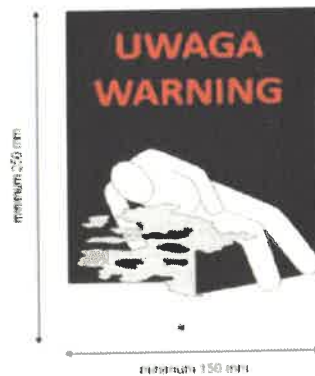
11. Znak dla materiałów zagrażających środowisku.



12. Znak ostrzegawczy fumigacji.



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



14. Znak dla akumulatorów litowych.

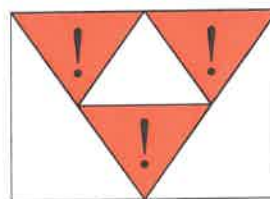


15. Znaki dotyczące manewrowania.



(Nr 13)

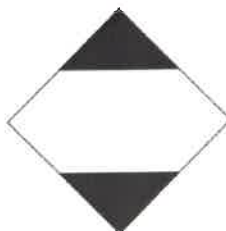
Ostrożnie przetaczać



(Nr 15)

Zakaz odrzutu i staczania

16. Znak dotyczący przewozu towarów niebezpiecznych w ilościach ograniczonych.



8.3. Prowadzenie manewrów z wagonami zawierającymi towary niebezpieczne

1. Ruch kolejowy (manewry) pojazdami kolejowymi (wagonami) załadowanymi towarami niebezpiecznymi należy ograniczyć do niezbędnych potrzeb. Ruch kolejowy (manewry) należy wykonywać w obecności kierownika manewrów (drużyna manewrowa w składzie: ustawiacz i manewrowy, lub sam ustawiacz) i powiadomić drużynę trakcyjną.
2. Przy wykonywaniu ruchu kolejowego z pojazdami kolejowymi (wagonami) załadowanymi towarami niebezpiecznymi drużyna manewrowa nie może zajmować miejsca na stopniach pojazdów kolejowych.
3. Przed rozpoczęciem ruchu kolejowego (manewrów) z towarami niebezpiecznymi, kierownik manewrów powinien sprawdzić, czy zawory, spusty i krany pojazdów kolejowych (cystern) są szczelnie zamknięte oraz czy nie ma wycieków.
4. Przy wagonach z towarem wybuchowym lub łatwopalnym zabrania się podgrzewania zamrożonych sprzęgów wagonowych otwartym ogniem.
5. W czasie prac manewrowych wagonów z materiałami i przedmiotami wybuchowymi należy stosować zasadę, aby każdy wagon lub kontener wielki, załadowany materiałami lub przedmiotami klasy 1 i oznakowany dużymi nalepkami ostrzegawczymi nr 1, 1.5 lub 1.6 był oddzielony odległością ochronną od wagonów lub kontenerów wielkich oznaczonych dużymi nalepkami nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2.
Odległości ochronnej nie mogą zapewniać wagony z ludźmi oraz wagony z otwartym źródłem ognia.
6. Prędkość jazd manewrowych z pojazdami kolejowymi z towarem niebezpiecznym z uwagi na krótkie odcinki torów, występujące spadki i inne utrudnienia na bocznicy nie może przekraczać 5 km /godz.
7. Wykonywanie manewrów na bocznicy realizowane jest wyłącznie sposobem odstawczym.

8. Wagony załadowane materiałami i przedmiotami wybuchowymi powinny być sprzęgnięte ze sobą i z wagonami stanowiącymi odległość ochronną, tak aby ich zderzaki były naciśnięte.

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

1. Pracownicy boczniccy biorący udział w przewozie towarów niebezpiecznych, podlegają przeszkoleniu przez doradcę ds. przewozu towarów niebezpiecznych boczniccy, 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;
 - postępowaniem w sytuacjach krytycznych;
 - treścią zawartą w planach zapewnienia bezpieczeństwa przy przewozie towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka;
 - procedurami informowania i przeciwdziałania zagrożeniom.
3. Podstawą do przeprowadzenia szkolenia jest program szkolenia opracowany przez doradcę ds. przewozu towarów niebezpiecznych i zatwierdzony przez jego zwierzchnika.
4. Dokumentacja szkolenia powinna być przez pracodawcę przechowywana i udostępniana na żądanie pracownika kontrolującego oraz przechowywana przez czas określony w obowiązujących przepisach prawnych.

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

9.1. Warunki ogólne

1. Obiekty i urządzenia infrastruktury kolejowej ujętej w pkt. 2.4 i 2.7 podlegają utrzymaniu i konserwacji przez użytkownika bocznic.
2. Utrzymanie infrastruktury kolejowej polega na:
 - 1) utrzymaniu 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.
3. Do utrzymania torów i poszczególnych urządzeń kolejowych na bocznic, użytkownik bocznic obowiązany jest wyznaczyć pracownika z kwalifikacjami wymaganymi do wykonywania tych czynności zgodnie z Rozporządzeniem ministra właściwego do spraw transportu w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów.
4. Powyższe czynności można zlecić podmiotowi zewnętrznemu, który wykona to pracownikiem posiadającym odpowiednie kwalifikacje.

9.2. Rodzaje remontów

Tory kolejowe są remontowane według następującego systemu:

- utrzymanie bieżące i konserwacje;
- naprawy okresowe na podstawie przeglądów okresowych;
- remonty inne na podstawie przeglądów specjalnych.

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

1. 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 D1 "STÓJ" w odległości 100 m od przeszkody (jeżeli brak jest tej odległości to bezpośrednio za ukresem rozjazdu prowadzącego na dany tor);
 - rozjazd prowadzący na tor, gdzie prowadzone są roboty należy ustawić w położeniu ochronnym;

- wszelkie prace związane z konserwacją i remontem toru należy wykonać w oparciu o wymogi prawa budowlanego i Instrukcję utrzymania nawierzchni kolejowych;
 - po zakończeniu robót kierujący robotami (toromistrz) obowiązany jest sprawdzić stan torów i skrajni taboru oraz zgłosić osobie odpowiedzialnej za te czynności na bocznicę zakończenie robót i usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót oraz zbędnych przedmiotów z toru i terenu przyległego.
2. Usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót dozwolone jest po całkowitym zakończeniu robót oraz po sprawdzeniu stanu toru i skrajni i należy do obowiązków pracownika wystawiającego.
 3. 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 bocznicę ma obowiązek powiadomienia o tym fakcie przewoźnika kolejowego obsługującego oraz dyżurnego ruchu posterunku „Zp” stacji Gdańsk Zaspą Towarową PKP PLK S.A.

9.4. Oględziny zewnętrzne oraz konserwacja rozjazdów

1. Oględziny zewnętrzne rozjazdu, czyszczenie i smarowanie części trących zwrotnic, bieżące dokręcanie śrub i wkrętów dokonuje jeden raz w tygodniu uprawniony pracownik bocznicę posiadający wymagane kwalifikacje. Powyższe czynności można zlecić podmiotowi zewnętrznemu, który wykona to pracownikiem posiadającym odpowiednie kwalifikacje.
2. Pracownik ten sprawdza stan rozjazdu, a wynik tego sprawdzenia wpisuje do Dziennika oględzin rozjazdów. W przypadku stwierdzenia usterek dokonuje odpowiedniego zapisu i przystępuje do ich usunięcia.
3. 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 bocznicę.

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

10.1. WARUNKI BHP

1. Każdy pracownik zatrudniony w transporcie kolejowym na bocznicę musi znać przepisy i instrukcje w zakresie BHP obowiązujące na zajmowanym stanowisku.
2. Pracownicy są obowiązani przestrzegać postanowień regulaminu pracy bocznicę kolejowej, innych regulaminów wewnątrzzakładowych, przepisów i instrukcji oraz

stosować odpowiednie środki zapewniające właściwe warunki BHP w zakładzie i na stanowiskach pracy.

3. Odpowiedzialnym za stan BHP na bocznicach jest kierownictwo spółki.
4. 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,
5. **Czynniki wpływające na bezpieczeństwo pracy:**
 - 1) przydatność i wymagania pod względem zdrowia,
 - 2) kwalifikacje (szkolenie fachowe, egzaminy służbowe, szkolenie z zakresu BHP,
 - 3) stosowanie właściwych metod pracy,
 - 4) wyposażenie pracowników we właściwą odzież roboczą, ochronną i sprzęt ochrony osobistej,
 - 5) ład i porządek w miejscu pracy,
 - 6) środki techniczne (oświetlenie pomieszczeń i terenu zakładu, wentylacja),
 - 7) warunki atmosferyczne.
6. 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 taborami,
 - sprzęganiu i rozsprzęganiu taboru,
 - jeździe na stopniach pojazdów kolejowych i lokomotyw,
 - ręcznym przetaczaniu pojazdów kolejowych,
 - przetaczaniu taboru obok ramp i magazynów,
 - posługiwaniu się płozami hamulcowymi,
 - przekładaniu zwrotnic,
 - zabezpieczeniu przed samowolnym uruchomieniem się taboru,
 - 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. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZATRUDNIONYCH W TRANSPORCIE KOLEJOWYM NA BOCZNICY

1. Rozporządzenie Ministra właściwego ds. transportu w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych określa warunki, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach.
2. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych muszą posiadać wymaganą kategorię zdrowia, a także egzaminy kwalifikacyjne na dane stanowisko.
3. Pracownicy ZMPG oraz firm zewnętrznych wykonujący czynności związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego lub którym powierza się wykonywanie niniejszych czynności oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych zatrudnieni na stanowiskach:
 - a. dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy
 - b. kierownik manewrów - ustawiacz
 - c. manewrowy
 - d. prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej
 - e. toromistrz
 - f. prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych
 - g. automatykmuszą spełniać wymagania określone w rozporządzeniu Ministra właściwego ds. transportu w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.
4. ZMPG nie zatrudnia pracowników prowadzących pojazdy kolejowe z napędem

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 bocznicy, warunki bezpieczeństwa ruchu i pracy manewrowej,
 - znać dokładnie i przestrzegać postanowienia wewnętrznych instrukcji obowiązujących na bocznicy, przepisy BHP, porządkowe i przeciwpożarowe 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, zagrażającego bezpieczeństwu ruchu – do niezwłocznego spowodowania, wszelkimi dostępnymi w danej chwili sposobami, zabezpieczenia lub osłonięcia odpowiednimi sygnałami,
 - dla własnego bezpieczeństwa, pracownicy wykonujący czynności w torach czynnych, obowiązani są do noszenia pomarańczowej kamizelki ostrzegawczej.
2. Pracownikom związanym bezpośrednio z pracą transportu kolejowego kategorycznie zabrania się:
- zgłaszania się do pracy w stanie nietrzeźwym lub nie wypoczętym,
 - używania alkoholu lub spania podczas dyżuru,
 - tolerowanie pełnienia dyżuru przez nietrzeźwych pracowników,
 - nie zgłaszanie się do pracy z przyczyn usprawiedliwionych lub nieusprawiedliwionych bez powiadomienia swego przełożonego,
 - przerywanie pracy i oddalania się bez wiedzy i zgody bezpośrednich przełożonych, udzielania jakichkolwiek informacji osobom postronnym,

11.2. Obowiązki Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG

Podstawowym zadaniem Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG jest kierowanie kolejnościąjazd manewrowych wykonywanych przez przewoźników na torach bocznicy ZMPG, jak też na styku torów z PKP PLK S.A. podczas wjazdów i wyjazdów składów manewrowych lub pojazdów trakcyjnych luzem na i z Nabrzeży. Powyższe prace powinny być wykonywane w sposób zapewniający bezpieczeństwo pracowników, taboru i mienia. Właściwe kierowanie ruchem jazu manewrowych ma na celu wykluczenie powstania po drodze przebiegu jakichkolwiek kolizji tj. zderzenia czy też starcia w miejscach połączenia lub przecięcia się torów.

- 1) Szczegółowy zakres czynności wykonywanych przez Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG:
 - a. Po otrzymaniu od ustawiacza zgłoszenia gotowości do jazdy na konkretne Nabrzeże, zapisuje w Dzienniku rozmów telefonicznych numer lokomotywy, nazwisko ustawiacza, numery torów na które ustawiacz chce wjechać oraz godzinę przeprowadzenia rozmowy.

- b. Jeżeli Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG nie wyraził wcześniej zgody na jakąkolwiek inną jazdę krzyżującą się z proponowaną i jeżeli na Nabrzeżu nie ma innych lokomotyw, wyraża zgodę lub (w zależności od sytuacji) informuje ustawiacza, kiedy zgodę na jazdę otrzyma i na jakich warunkach.
- c. O wyrażeniu zgody informuje dyżurnego ruchu stacji Gdańsk Zaspą Towarową PKP PLK S.A. z odnotowaniem godziny i nazwiska w Dzienniku rozmów telefonicznych.
- d. Jeżeli na Nabrzeżu, na które chce wjechać ustawiacz, pracuje już inna lokomotywa i można przyjąć drugą lokomotywę, to przed wyrażeniem zgody na jej wjazd, Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG powiadamia ustawiacza lokomotywy pracującej na Nabrzeżu, w celu uzyskania zgody na wjazd drugiej lokomotywy manewrowej.
- e. Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG informuje ustawiacza drugiej lokomotywy, która chce wjechać do obsługi, że na Nabrzeżu pracuje inna lokomotywa ze wskazaniem toru, na którym się ona znajduje. Nakazuje ustawiaczowi tej lokomotywy wjazd do określonego przez ustawiacza drużyny manewrowej wykonującej już pracę w danym rejonie manewrowym rozjazdu i dalszego postępowania stosownie do uzgodnień pomiędzy kierującymi manewrami obu drużyn manewrowych pod nadzorem Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG.
- f. Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG wyżej wskazane uzgodnienia i decyzje oraz dyspozycje dla drużyn manewrowych rejestruje w prowadzonym Dzienniku rozmów telefonicznych.
- g. Ma obowiązek powiadomić ustawiacza lokomotywy o terminie i warunkach wjazdu z torów stacji PKP PLK S.A. na dane Nabrzeże, w przypadku wcześniejszej zgody na wjazd lub wyjazd innej lokomotywy, której droga przebiegu krzyżowałaby się.
- h. Po zakończonej pracy każdy z ustawiaczy ma obowiązek zgłosić Dyspozytorowi Ruchu Kolejowego ZMPG jej ukończenie i gotowość do wyjazdu z danego Nabrzeża.
- i. Jeżeli nie ma przeszkód do wyprawienia lokomotywy luzem lub z wagonami zezwala ustawiaczowi na jazdę.
- j. Każda jazda manewrowa z torów stacji Gdańsk Zaspą Towarową PKP PLK S.A. może nastąpić po wcześniejszym uzgodnieniu przez dyżurnego ruchu posterunku „Zp” z Dyspozytorem Ruchu Kolejowego ZMPG z odnotowaniem w prowadzonych Dziennikach jazd manewrowych.
- k. Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG musi wiedzieć o każdym ruchu kolejowym w kierunku torów stacyjnych PKP PLK S.A.
- l. Wyrażając zgodę na jakąkolwiek jazdę musi przeanalizować, czy po drodze przebiegu w obrębie Nabrzeży lub na granicy z torami PKP PLK S.A. nie skrzyżuje jazdy z inną jazdą manewrową.

- m. Obowiązany jest poinformować ustawiacza, na którym torze lub rozjeździe trwają roboty, nakazać mu ostrożny przejazd obok miejsca robót lub przekazać inne obostrzenia otrzymane od kierującego robotami drogowymi. Fakt otrzymania informacji o robotach torowych i powiadomienia o nich ustawiacza odpisać należy w Dzienniku rozmów telefonicznych.
- n. Po otrzymaniu od ustawiacza (kierującego manewrami) zgłoszenia o powstaniu poważnego wypadku, wypadku lub incydentu na bocznicach ZMPG:
 - odpisuje w Dzienniku rozmów telefonicznych i natychmiast o zdarzeniu informuje kierownictwo i właściwe służby ratunkowe.
 - powiadamia maszynistę aby nie opuszczał miejsca zdarzenia do czasu zmiany tej decyzji przez przewodniczącego kolejowej komisji powypadkowej.

11.3. Obowiązki prowadzącego pojazd kolejowy z napędem

1. Do obowiązków kierującego pojazdem kolejowym z napędem w zakresie transportu kolejowego należy wykonywanie poleceń ustawiacza związanych pracą tego pojazdu.
2. W czasie pracy powinien obserwować:
 - sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
 - prawidłowe nastawienie zwrotnic, wykolejnic itp.,
 - czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy (ludzie na torze, pojazdy drogowe na torze lub w jego skrajni, itp.),
 - czy tabor znajduje się w granicach ukresów oraz jego ruch po sąsiednich torach, w miarę możliwości, jeżeli skład manewrowy jest ciągnięty, albo w zasięgu widoczności, jeżeli jest pchany.
3. Maszynista powinien wykonywać ruchy manewrowe na polecenie ustawiacza, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami Instrukcji wewnętrznej określającej warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A. i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.

11.4. Obowiązki kierującego manewrami

- 1) Ustawiacz przed rozpoczęciem pracy powinien szczegółowo zapoznać się z sytuacją na gruncie, planem pracy i bieżącymi zadaniami.
- 2) Po otrzymaniu wszystkich niezbędnych informacji, ustawiacz zobowiązany jest sprawdzić bezpośrednio na gruncie:
 - a. czy drużyna lokomotywowa jest w komplecie,
 - b. czy drużyna manewrowa ubrana jest we właściwą odzież ochronną oraz czy wszyscy pracownicy posiadają przepisowe przybory sygnałowe,

- c. czy wagony stojące na torach są sprzęgnięte i zabezpieczone przed zbiegnięciem,
 - d. sposób ustawienia sygnałów na zamkniętych dla ruchu torach, oraz czy nie ma innych przeszkód ograniczających poruszanie się taboru po torach,
 - e. stan i ilość płozów hamulcowych oraz miejsce ich znajdowania się,
 - f. na których torach znajdują się wagony uszkodzone lub wymagające szczególnej ostrożności przy przetaczaniu,
- 3) Ustawiacz osobiście kieruje pracą manewrową, a na zamierzone jazdy manewrowe, stosownie do postanowień zasad obsługi punktów ładunkowych na bocznicy musi każdorazowo uzyskać zgodę Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG.
- 4) Przed podaniem sygnału do jazdy najpierw upewnia się czy:
- a. na torze nie ma przeszkód do jazdy,
 - b. rozjazdy są właściwie nastawione dla zamierzonego kierunku jazdy,
 - c. na przejeździe kolejowo – drogowym, ruch drogowy i ruch pieszy zostały wstrzymane,
 - d. stojące wagony nie znajdują się w ukresach.
- 5) Układa drogi przebiegu przy rozjazdach przekładanych ręcznie.
- 6) Reguluje za pomocą sygnałów prędkości jazdy taboru, w szczególności przy dojeżdżaniu do stojących wagonów oraz w miejscach osygnalizowanych, nie dopuszczając do silnych uderzeń.
- 7) Zdaje i przyjmuje pod względem technicznym wagony na torach zdawczo – odbiorczych i punktach ładunkowych (w przypadkach przewidzianych umowami z odbiorcami i nadawcami – również pod względem handlowym).
- 8) Po rozprzęgnięciu taboru natychmiast podwiesza lub poleca podwiesić sprzęgi hamulcowe na wsporniki wagonów.
- 9) Po zakończeniu pracy manewrowej zabezpiecza niezwłocznie tabor przed zbiegnięciem, przez zakręcenie wymaganej ilości hamulców ręcznych i wyłożenie płozów hamulcowych pod skrajne koła, zgodnie z zasadami opisanymi w punkcie 5.12. oraz sprawdza czy tabor nie pozostaje w ukresach rozjazdów, na przejazdach kolejowo - drogowych, w miejscach, gdzie tory krzyżują się z wyznaczonymi drogami p.poż. i w innych miejscach, w których pozostawianie wagonów po zakończeniu manewrów jest zabronione.
- 10) Niezwłocznie zgłasza o wszelkich utrudnieniach i opóźnieniach w pracy oraz o powstałych wypadkach i awariach.
- 11) Po zakończonej pracy każdy z ustawiaczy ma obowiązek zgłosić Dyspozytorowi Ruchu Kolejowego ZMPG jej ukończenie i gotowość do wyjazdu z Nabrzeża.

11.5. Obowiązki manewrowego

- 1) Wykonywanie poleceń ustawiacza.
- 2) Przed rozpoczęciem pracy na polecenie ustawiacza sprawdza:
 - stan zajęcia torów, ukresów i zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem,
 - rozmieszczenie wagonów na torach,
 - stan i właściwe działanie rozjazdów.
- 3) W czasie wykonywania jazd manewrowych obserwowanie drogi przebiegu
- 4) Na polecenie ustawiacza wstrzymuje ruch kołowy na przejazdach kolejowo - drogowych.
- 5) Układanie dróg przebiegu dla jazd manewrowych.
- 6) Zabezpieczanie wagonów przed samoczynnym uruchomieniem się poprzez zahamowywanie hamulca ręcznego w wymaganej ilości lub podkładanie pod koła płozów hamulcowych.
- 7) Sprzęganie i rozprzęganie wagonów, skręcanie i rozkręcanie sprzęgieł oraz podwieszanie ich na wsporniki.
- 8) Stosowanie sygnałów zgodnie z Instrukcją wewnętrzną określającą warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.
- 9) Informowanie ustawiacza o wszelkich trudnościach i nieprawidłowościach w pracy itp.
- 10) Znajomość i przestrzeganie w pracy obowiązujących przepisów i instrukcji, przepisów branżowych, BHP, porządkowych itp.

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

W przypadku wystąpienia na bocznicach kolejowych wypadków i incydentów należy stosować postanowienia rozporządzenia Ministra właściwego ds. transportu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym oraz obowiązujących przepisów wewnętrznych.

12.1. Postępowanie w razie wypadku z ludźmi na bocznicach

1. W razie załamania lub zranienia osoby na terenie bocznic – pracownik, który to spostrzegł lub został o tym poinformowany, obowiązany jest udzielić jej pierwszej pomocy przedmedycznej (jeżeli jest przeszkolony z udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej) względnie zapewnić jej udzielenie pomocy przez inną osobę posiadającą wymagane przeszkolenie.
2. Sposób udzielania pierwszej pomocy przez pracownika, zgodnie z uregulowaniami wewnętrznymi użytkownika bocznic zawierają „Instrukcje udzielenia pierwszej pomocy przedmedycznej”, które znajdują się przy każdej apteczce.
3. W razie potrzeby należy wezwać karetkę pogotowia ratunkowego lub przewieźć rannego do najbliższego szpitala.
4. O każdym urazie doznanym w czasie pracy należy powiadomić kierownictwo ZMPG, a miejsce wypadku zabezpieczyć do czasu przybycia zespołu powypadkowego.
5. W razie wypadku śmiertelnego na torach bocznic należy:
 - zatrzymać tabor kolejowy,
 - powiadomić pogotowie ratunkowe, policję, prokuraturę,
 - powiadomić Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG, który dokonuje dalszych powiadomień,
 - jeżeli wypadek miał miejsce na torach prowadzącym do bocznic, powiadomić dyżurnego ruchu stacji Gdańsk Zaspas Towarowa PKP PLK S.A.
6. Do czasu przybycia policji i przedstawiciela organów prokuratury nie wolno niczego dotykać oraz zmieniać, a wszelkie ślady znajdujące się w pobliżu należy zabezpieczyć przed naruszeniem i zatarciem.
7. Zwłoki można zabrać z toru po uzyskaniu zgody organu śledczego.
8. Pracownicy mający związek z wypadkiem mogą oddalić się z miejsca wypadku dopiero po otrzymaniu stosownego zezwolenia.

12.2. Postępowanie w razie zaistnienia wypadku lub incydentu z pojazdami kolejowymi na torach bocznic

1. Na bocznicach mogą wystąpić zdarzenia zaliczane jako: poważne wypadki, wypadki lub incydenty.

2. Przepisy wewnętrzne w oparciu o zapisy ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia Ministra właściwego ds. Transportu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym definiują używane w tym zakresie określenia oraz zasady postępowania:
 - a. poważny wypadek kolejowy – jest to wypadek z co najmniej jedną ofiarą śmiertelną lub co najmniej pięcioma rannymi albo ze stratami dającymi się oszacować na nie mniej niż 2 mln €;
 - b. wypadek kolejowy - niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; w szczególności: kolizje, wykolejenia, zdarzenia na przejazdach, zdarzenia z udziałem osób i pojazdu kolejowego w ruchu, pożar pojazdu kolejowego;
 - c. incydent - każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo;
 - d. zabity – osoba, która utraciła życie w poważnym wypadku lub wypadku albo w ich wyniku doznała obrażeń ciała powodujących śmierć w ciągu 30 dni, licząc od dnia poważnego wypadku lub wypadku;
 - e. ciężko ranny – osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia i w następstwie tego była hospitalizowana przez ponad 24 godziny;
 - f. poszkodowany – jest to zabity, ciężko ranny lub ranny;
 - g. negatywne konsekwencje dla mienia lub środowiska – stratę w mieniu lub środowisku o równowartości co najmniej 3 tysięcy euro;
 - h. komisja kolejowa – osoba lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek.
3. Każdy pracownik, który zauważył zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego na bocznicach powinien użyć wszystkich możliwych i dostępnych środków, aby zapobiec wypadkowi, a gdy to jest niemożliwe, dążyć do zmniejszenia skutków wypadku.
4. Pracownik, który spostrzegł wypadek z taborem kolejowym na bocznicach kolejowej, niezwłocznie zobowiązany jest powiadomić Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG.
5. W razie zaistnienia wypadku kolejowego każdy pracownik ma obowiązek:
 - a przerwać natychmiast wykonywanie wszelkich ruchów taborem,
 - b udzielić niezbędnej pomocy,
 - c zabezpieczyć miejsce wypadku,
 - d w razie potrzeby zawiadomić odpowiednie służby ratownicze.
6. Obieg informacji o poważnym wypadku, wypadku lub incydencie kolejowym:
 - 1) do zgłoszenia o poważnym wypadku, wypadku lub incydencie kolejowym zobowiązani są przede wszystkim:

- a. kierownik manewrów (ustawiacz) lub maszynista przewoźnika – o wypadku zaistniałym podczas pracy manewrowej na bocznicy,
 - b. pracownicy użytkownika bocznicy, pracownicy spółek przeładunkowych, pracownicy podmiotów wykonujący prace na terenie bocznicy, itp.
mają oni obowiązek powiadomić Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG, a pracownicy przewoźnika dokonującego obsługi bocznicy, dodatkowo swojego przełożonego.
- 2) Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG po otrzymaniu informacji o poważnym wypadku, wypadku lub incydencie kolejowym zobowiązany jest powiadomić:
- a. przełożonych,
 - b. służby ratunkowe (jeżeli skutki wypadku tego wymagają),
 - c. dyżurnego ruchu stacji Gdańsk Zaspą Towarową PKP PLK S.A., jeżeli uniemożliwia to dokonanie obsługi bocznicy,
 - d. przedstawiciela przewoźnika o udziale w wypadku jego pojazdu kolejowego,
- 3) Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG, o poważnym wypadku, wypadku lub incydencie kolejowym ma obowiązek powiadomić Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz Oddział Terenowy Urzędu Transportu Kolejowego, tj.:
- a. Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych – SMS-em na telefon numer:
+ 48 510 126 711
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.

W przypadku poważnego wypadku należy dodatkowo telefonicznie na numer:
+48 510 126 711
powiadomić dyżurującego członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.
 - b. Oddział Terenowy Urzędu Transportu Kolejowego w Gdańsku na nr telefonu:
+48 572 591 125,
 - c. przestać pisemnie zawiadamianie o zdarzeniu kolejowym:
 - Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych:

Fax: 47 72 28 730,

e-mail: pkbwk@mswia.gov.pl;

– Prezes Urzędu transportu Kolejowego:

e-mail: zdarzenia@utk.gov.pl;

7. W zgłoszeniu o poważnym wypadku, wypadku lub incydencie kolejowym należy podać miejsce, czas, określenie wypadku i jego skutki.
8. Konieczność zawiadomienia (np. pogotowia ratunkowego, straży pożarnej, pogotowia technicznego) zależy od rozmiarów i skutków wypadku. W pierwszej kolejności należy ratować ludzi oraz chronić środowisko przed skażeniami, a następnie usuwać skutki wypadku i przywracać ruch kolejowy na bocznicę.
9. Za ukrycie wypadku i wyniki z tego powodu następstwa odpowiedzialność ponoszą pracownicy, którym komisja udowodniła takie zachowanie.
10. Każdy wypadek kolejowy powinien być zbadany przez komisję kolejową.
11. Przewodniczącym komisji kolejowej jest wyznaczony pisemnie przedstawiciel użytkownika bocznicę.
12. W skład komisji wchodzi, wyznaczeni przez kierowników jednostek organizacyjnych, przedstawiciele jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju wypadku, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w wypadku. Wykaz osób wyznaczonych do udziału w komisji kolejowej znajduje się u Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG.
13. Do czasu przybycia komisji kolejowej prowadzącej postępowanie powypadkowe nie wolno przystępować do wkolejania wagonów, usuwać skutków wypadku, ani zacierać śladów za wyjątkiem ratowania ludzi poszkodowanych w wypadku.
14. Komisja kolejowa prowadzi postępowanie powypadkowe i stosuje dokumentację określoną w rozporządzeniu Ministra właściwego ds. Transportu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym.
15. Komisja powypadkowa wnioskuje, czy wykolejony tabor można wkoleić własnymi siłami, czy też należy żądać pomocy pogotowia technicznego z PKP PLK S.A.
16. Decyzję w sprawie sposobu wstawienia na tor wykolejonego taboru podejmuje Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG.
17. Pojazd kolejowy przewoźnika po wykolejeniu na bocznicę musi być zbadany zgodnie z procedurami obowiązującymi u przewoźnika i dopuszczony do ruchu w celu uniknięcia późniejszych negatywnych następstw. Wykolejony wagon ładowny powinien być rozładowany i po zbadaniu na bocznicę przez uprawnionego pracownika przewoźnika – wysłany jako próżny do sprawdzenia, naprawy. Uregulowania zawarte w niniejszym ustępie nie dotyczą wagonów przeznaczonych do kasacji.
18. Wszystkie zaistniałe wypadki i incydenty na terenie bocznicę podlegają rejestracji.

12.3. Postępowanie po zaistnieniu pożaru lub awarii

1. Zabezpieczenie przeciwpożarowe należy do obowiązków użytkownika bocznic zgodnie z przepisami przeciwpożarowymi.
2. W przypadku zauważenia pożaru na terenie bocznic tj. budowli, urządzeń lub taboru, pracownik który zauważył pożar powinien natychmiast powiadomić Straż Pożarną i Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG.
3. Do czasu przybycia straży pożarnej zaalarmowani o pożarze pracownicy powinni przystąpić do jego gaszenia środkami będącymi w dyspozycji bocznic.
4. Maszynista lokomotywy przewoźnika kolejowego, w przypadku zauważenia na terenie bocznic pożaru, ma obowiązek podawania przy pomocy syreny lokomotywy sygnału A2 „POŻAR” (jeden długi i dwa krótkie dźwięki syreną lokomotywy).
5. Równocześnie z alarmowaniem należy niezwłocznie przystąpić do akcji ratowniczo-gaśniczej przy pomocy podręcznego sprzętu gaśniczego.
6. Sprzęt przeciwpożarowy jest rozmieszczony na terenie bocznic zgodnie z obowiązującymi przepisami. Miejsca jego rozmieszczenia powinny być podane do wiadomości wszystkim pracownikom.
7. Pracownicy wykonujący prace na bocznicach powinni być przeszkoleni z zagadnień przeciwpożarowych

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

Lp.	Instytucja	Numery telefonów	Adresy e-mail
1	Główny Dyspozytor Portu	58-737-64-84 601-676-984	głowny.dyspozytor@portgdansk.pl
2	Dyspozytor Ruchu Kolejowego	58-737-64-80 519-711-857	dyspozytor.kolejowy@portgdansk.pl
3	Dyspozytor Zmianowy Portu	58-737-93-05	dyspozytor.zmianowy@portgdansk.pl
4	Ośrodek Ratownictwa ZMPG	111 58-737-99-60	dowodca.zmiany@portgdansk.pl
5	Główny Specjalista ds. Postępowania Awaryjnego	58-737-96-17 601-627-222	-
6	Dyżurny Ruchu ZT	784-530-301	-
7	Dyspozytor PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Gdyni	606-972-426	izdd.gdynia@plk-sa.pl
8	Urząd Transportu Kolejowego	58-670-46-20 572-591-125	zdarzenia@utk.gov.pl
9	Służba Dyżurna Placówki Straży Granicznej w Gdańsku (Specjalista Koordynator Portu Morskiego)	58-524-23-00	-
10	Port Gdański Eksploatacja S.A. Dysponent kolejowy	691-912-206	kolejarze.wislane@pge.pl
11	Speed Sp. z o.o. Dysponent kolejowy	887-344-111	portgdansk@speed.gdynia.pl
12	Oddział Krajowej Grupy Spożywczej S.A. „Terminal Cukrowy” Kierownik Działu Obsługi Silosu	695-230-378	-
13	Oddział Terminal Gdańsk Unimot Terminale Sp. z o.o. Kierownik Oddziału	605-199-317	-
14	Adampol SA – oddział Gdańsk Placowy	691-754-247 885-998-728	gdansk@adampolsa.com.pl dkigdansk@adampolsa.com.pl

15	Magrol Przeladunek Sp. z o.o.	601-631-533 609-935-007	zmianowy@magrolprzeladunek.pl biuro@magrolprzeladunek.pl
16	Vetro Port & Shipping Services – Biuro Portowe Gdańsk WOC Kierownik rejonu	535-339-029	-

Telefony alarmowe	
Centrum powiadamiania ratunkowego	112
Policja	997
Straż pożarna	998
Pogotowie ratunkowe	999

14. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

14.1. Rozdzielnik regulaminu.

1. Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej ZMPG został sporządzony w 3 (trzech) jednobrzmiących egzemplarzach.
2. Poszczególne egzemplarze regulaminu otrzymują:
 - 1) Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. - 2 szt.
 - 2) PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni - 1 szt.
3. Kopie regulaminu otrzymuje Prezes Urzędu Transportu Kolejowego i przewoźnicy kolejowi, z którymi zawarto i którzy realizują stosowne umowy na przewóz ładunków przeznaczonych na bocznicę.
4. Dla potrzeb spółek przeładunkowych, przedsiębiorców wykonujących inne prace, wydawane są kopie aktualnego regulaminu lub jego części z potwierdzeniem otrzymania. Dopuszcza się wydawanie kopii w wersji elektronicznej wyłącznie w formie nieedytowalnym, np. pdf.

14.2. Obowiązek wprowadzenia zmian i uzupełnień w treści regulaminu

1. Regulamin pracy boczniczy kolejowej winien być utrzymany w ciągłej aktualności za co odpowiedzialny jest pracownik nadzoru służb kolejowych.
2. Wszelkie zmiany, dotyczące zasad ruchu pomiędzy bocznicą, a zarządcą infrastruktury oraz zmian na styku bocznic – zarządcą infrastruktury należy uzgodnić z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Gdyni.
3. Uzgodniony projekt zmian do regulaminu zatwierdza Kierownictwo spółki, po czym należy zmiany te wnieść do wszystkich egzemplarzy regulaminu.
4. W przypadku dużych zmian obejmujących większość treści poszczególnych paragrafów regulaminu, dozwolone jest opracowanie i wymiana całych stron na nowe.
5. Każda zmiana lub uzupełnienie do regulaminu muszą być odnotowane w tabeli stanowiącej integralną część niniejszego regulaminu pn. „Skorowidz zmian i uzupełnień”.
6. Odpowiedzialność za podanie do wiadomości niniejszego regulaminu zainteresowanym pracownikom ponosi użytkownik boczniczy.

14.3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania

Wszyscy pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu pracy manewrowej na boczniczy i związani z jej eksploatacją oraz utrzymaniem infrastruktury boczniczy muszą zapoznać się z treścią niniejszego regulaminu, za potwierdzeniem własnoręcznym podpisem.

15. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIENÍ TREŚCI REGULAMINU.

Numer zmiany	Zakres i przedmiot aktualizacji /numer paragrafu, punktu, strony/	Wprowadził	Data	Podpis wprowadzającego zmianę
1	Rozdział 2 ust. 2.1. str. 8 i 9; ust. 2.4. str. 10; ust. 2.6. str. 16; ust 2.11. str. 21; ust 2.14. pkt 2 str. 25; ust 2.17. pkt 2 str. 27; Rozdział 8 ust. 8.1. lit. B str. 55; ust. 8.2. str. 55 – 62, Rozdział 17 str 83; Rozdział 18	GRZEGORZ SIEDZIENIEWSKI	31.01 2024	Siedziemiński
2	Rozdział 2 ust. 2.1. str. 8 i 9; ust. 2.4. str. 10, 11, 12; ust. 2.6 str. 16	GRZEGORZ SIEDZIENIEWSKI	12.03 2024	Siedziemiński

15. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU.

Numer zmiany	Zakres i przedmiot aktualizacji /numer paragrafu, punktu, strony/	Wprowadził	Data	Podpis wprowadzającego zmianę

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

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

*) Wzór po jego wypełnieniu staje się wykazem i jest przechowywany w sposób zabezpieczony przed dostępem osób nieuprawnionych.

17. ZAŁĄCZNIK NR 1 – PLAN SCHEMATYCZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ