



**PORT
GDAŃSK**



REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.
Nabrzeże Przemysłowe

Uzgodnił:

ZASTĘPCA DYREKTORA
ds. Eksploatacyjnych

Krzysztof Grabowski

dnia 16.08 2024 r.

Prezes Zarządu

Miroslaw Turzynski

dnia 29.08 2024 r.


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

Zatwierdził:

Prezes Zarządu

dnia Dorota Pyc 2024 r.

06.09.

Regulamin sporządzono w pięciu jednobrzmiących egzemplarzach.

Regulamin zawiera 65 stron

GŁÓWNY DYSPOZYTOR PORTU

Krzysztof Janiak

Koordinator Ruchu Kolejowego
Dział Głównego Dyspozytora Portu

Grzegorz Siedzieniewski

Wiceprezes Zarządu
ds. Infrastruktury

Krzysztof Kaczmarek

SPIS TREŚCI

1.	POSTANOWIENIA OGÓLNE	4
1.1.	PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA REGULAMINU.....	4
1.2.	CEL OPRACOWANIA I ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU	5
1.3.	NAZWA I PODSTAWA EKSPLOATACJI BOCZNICY.....	6
1.4.	WSPÓŁUŻYTKOWNICY BOCZNICY	6
1.5.	PRZEZNACZENIE BOCZNICY	6
1.6.	ZAKRES STOSOWANIA WŁASNYCH PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH.....	7
2.	OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ	8
2.1.	POŁOŻENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ ZE WSKAZANIEM MIEJSCA ODGAŁĘZIENIA OD LINII KOLEJOWEJ, Z KTÓRĄ BOCZNICA JEST POŁĄCZONA.....	8
2.2.	OKRĘGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA	8
2.3.	LOKALIZACJA PUNKTU ZDAWCZO – ODBIORCZEGO	8
2.4.	TORY BOCZNICOWE, ICH UKŁAD, NUMERACJA, PRZEZNACZENIE, DŁUGOŚĆ OGÓLNA I UŻYTECZNA.....	9
2.5.	POCHYLENIE PODŁUŻNE TORU	10
2.6.	POJEMNOŚĆ BOCZNICY.....	10
2.7.	WYKAZ ZWROTNIC, WYKOLEJNIC I SKRZYŻOWAŃ TORÓW	11
2.8.	PRZYPORZĄDKOWANIE ZWROTNIC ROZJAZDÓW I WYKOLEJNIC DO OKRĘGÓW NASTAWCZYCH	12
2.9.	URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM	13
2.10.	KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE	13
2.11.	PRZEJAZDY KOLEJOWO- DROGOWE I PRZEJŚCIA W POZIOMIE SZYN	13
2.12.	OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ	14
2.13.	PUNKTY ŁADUNKOWE, URZĄDZENIA ŁADUNKOWE	14
2.14.	WAGI WAGONOWE	15
2.15.	BRAMY KOLEJOWE	15
2.16.	SKRAJNIE BUDOWLI I TABORU, SKRAJNIKI.....	16
2.17.	SYGNAŁY, WSKAŹNIKI I TABLICE	16
2.18.	URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE	17
2.19.	TABOR KOLEJOWY WŁASNY LUB DZIERŻAWIONY	17
2.20.	ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI.....	17
3.	ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ, A ZARZĄDCĄ INFRASTRUKTURY STYCZNEJ	18
4.	WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY	21
4.1.	PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ	21
4.2.	LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH WYKONYWANIA	22
4.3.	MASA HAMUJĄCA SKŁADÓW MANEWROWYCH	22
4.4.	DOPUSZCZALNY NACISK OSI NA SZYNĘ.....	23
4.5.	OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH.....	23
4.6.	RUCH LOKOMOTYW PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY	23
4.7.	RUCH LOKOMOTYW UŻYTKOWNIKA BOCZNICY PO TORACH ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ PKP PLK S.A.	24
5.	WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY	25
5.1.	PODZIAŁ BOCZNICY NA REJONY MANEWROWE	25
5.2.	MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH POJAZDÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY	25
5.3.	DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ.....	25
5.4.	USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH (LOKOMOTYW) W SKŁADZIE MANEWROWYM	25
5.5.	SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE WAGONÓW, LOKOMOTYW	25
5.6.	OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE.....	26
5.7.	OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE	26
5.8.	JAZDY MANEWROWE PRZEZ PRZEJAZDY KOLEJOWO- DROGOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W POZIOMIE SZYN	26
5.9.	DOZWOLONA LICZBA WAGONÓW PRZETACZANYCH W JEDNEJ GRUPIE MANEWROWEJ BEZ OBSADZENIA HAMULCÓW RĘCZNYCH LUB WYŁĄCZENIA HAMULCÓW ZESPOLONYCH	27
5.10.	PRZETACZANIE TABORU PRZY UŻYCIU PODCIĄGAREK WAGONÓW ORAZ SIŁĄ LUDZKĄ	27
5.11.	UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA JAZD MANEWROWYCH ORAZ PRZEKŁADANIE ZWROTNIC ROZJAZDÓW	28
5.12.	ZABEZPIECZENIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM ORAZ GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYWANIE.....	28

6.	ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ	30
6.1.	PLANOWANIE I ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ.....	30
6.2.	ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ.....	30
6.3.	CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH BOCZNICY.....	30
6.4.	PRACA MANEWROWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH	31
6.5.	WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ.....	31
6.6.	OBSŁUGA ZAŁADOWNI WAGONÓW	32
6.7.	ZAŁADUNEK WAGONÓW W RELACJI POJAZD KOŁOWY -WAGON	34
7.	ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO	36
7.1.	PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO – ODBIORCZYM	36
7.2.	PRZEKAZYWANIE WAGONÓW Z BOCZNICY.....	37
7.3.	REKLAMACJE W STOSUNKU DO PRZEWOŹNIKA	37
8.	ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH	38
8.1.	OGÓLNE WARUNKI PRZEWOZU PRZESYŁEK NIEBEZPIECZNYCH.....	38
8.2.	WYPOSAŻENIE I OZNAKOWANIE TABORU KOLEJOWEGO	39
8.3.	PROWADZENIE MANEWRÓW Z POJAZDAMI KOLEJOWYMI WAGONAMI ZAWIERAJĄCYMI TOWARY NIEBEZPIECZNE	45
8.4.	ZADANIA DORADCY DS. PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH BOCZNICY.....	46
8.5.	WYMAGANIA ZWIĄZANE ZE SZKOLENIEM PRACOWNIKÓW Z ZAKRESU PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH	46
9.	NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIA OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY, PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO	48
9.1.	WARUNKI OGÓLNE.....	48
9.2.	RODZAJE REMONTÓW.....	48
9.3.	ZACHOWANIE ŚRODKÓW OSTROŻNOŚCI W CZASIE WYKONYWANIA ROBÓT PRZY UTRZYMANIU TORÓW.....	48
9.4.	OGŁĘDZINY ZEWNĘTRZNE ORAZ KONSERWACJA ROZJAZDÓW	49
9.5.	NADZÓR TECHNICZNY NAD UTRZYMANIEM TORÓW I ROZJAZDÓW ORAZ ICH OKRESOWE SPRAWDZANIE	49
10.	WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY.	50
10.1.	WARUNKI BHP	50
10.2.	OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA	51
10.3.	WYMOGI KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZATRUDNIONYCH W TRANSPORCIE KOLEJOWYM NA BOCZNICY	51
11.	OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY	52
11.1.	WSPÓLNY ZAKRES KOMPETENCJI.....	52
11.2.	OBOWIĄZKI DYSPOZYTORA RUCHU KOLEJOWEGO ZMPG	52
11.3.	OBOWIĄZKI PROWADZĄCEGO POJAZD KOLEJOWY Z NAPĘDEM.....	543
11.4.	OBOWIĄZKI KIERUJĄCEGO MANEWRAMI	54
11.5.	OBOWIĄZKI MNEWROWEGO	55
12.	POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM	56
12.1.	POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI NA BOCZNICY;	56
12.2.	POSTĘPOWANIE W RAZIE ZAISTNIENIA WYPADKU LUB INCYDENTU Z POJAZDAMI KOLEJOWYMI NA TORACH BOCZNICY	56
12.3.	POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU POŻARU LUB AWARII	59
13.	WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZMPG, INSTYTUCJI ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ ORAZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ	61
14.	POSTANOWIENIA KOŃCOWE	62
14.1.	ROZDZIELNIK REGULAMINU.	62
14.2.	OBOWIĄZEK WPROWADZENIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU	62
14.3.	OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA	62
15.	SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU.	63
16.	POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI POSTANOWIEŃ REGULAMINU PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ.	64
17.	ZAŁĄCZNIK NR 1 – PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ	65

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. Podstawa prawna opracowania regulaminu

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity z dnia 2 sierpnia 2023 r. Dz.U. z 2023 r., poz. 1786 wraz z późniejszymi zmianami);
2. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity ogłoszony w Dzienniku Ustaw Dz. U. z 2020 r. poz. 8.);
3. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2023 poz. 682 wraz z późniejszymi zmianami);
4. Rozporządzenie 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. 2021 poz. 101
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2023 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. 2023 poz. 2474);
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 lipca 2014 w sprawie dopuszczenia do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (tekst jednolity Dz. U. 2020 poz. 1923 wraz z późniejszymi zmianami);
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016r w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016r. poz. 369);
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie Dziennik Ustaw z dnia 30 października 2015r. poz. 1744 wraz z późniejszymi zmianami;
9. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010r. w sprawie kierowania ruchem drogowym– Dziennik Ustaw Nr 123, poz. 840 z dnia 9 lipca 2010r.;
10. Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10.02.2010r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznic kolejowych, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz.U.MI z 2010 Nr 3 poz. 8);
11. Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2022 poz. 2147);
12. Regulamin dla Międzynarodowego Przewozu Kolejami Towarów Niebezpiecznych (RID), Dziennik Ustaw z dnia 9 sierpnia 1985 r. Nr 34, poz. 158 z późniejszymi zmianami);
13. Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych Załącznik Nr 2 do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS);

14. Instrukcje wewnętrzne:

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

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

Postanowienia regulaminu po uzgodnieniu przez Zakład Linii Kolejowych w Gdyni oraz po zatwierdzeniu przez Zarząd Spółki Portu Morskiego Gdańsk, będą miały moc obowiązującą dla pracowników ZMPG S.A. zatrudnionych w rejonie bocznic kolejowej Nabrzeże Przemysłowe oraz pracowników terminala przeładunkowego.

1.2. Cel opracowania i zakres obowiązywania regulaminu

Celem sporządzenia Regulaminu pracy bocznic kolejowej przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. jest określenie podstawowych norm i wymogów zasad organizacji prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania urządzeń stałych bocznic.

W regulaminie zamieszczono szczegółowy opis czynności i wykonywania prac związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego na Bocznicach oraz w zakresie zabierania i wstawiania taboru kolejowego na tory będące w zarządzie PKP PLK S.A. stacji Gdańsk Port Północny, przez licencjonowanych przewoźników kolejowych, będących jednocześnie uzupełnieniem postanowień instrukcji wewnętrznych bocznic jak i instrukcji zarządcy ww. stacji z odpowiednim dostosowaniem do warunków miejscowych.

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

- 1) przestrzeganie przez wszystkich pracowników związanych z transportem kolejowym zasad określonych w ogólnych przepisach i instrukcjach wewnętrznych,
- 2) przestrzeganie przez pracowników bocznic zatrudnionych przy transporcie kolejowym postanowień niniejszego regulaminu,
- 3) przeświadczenie wszystkich pracowników, że praca manewrowa jest częścią składową procesu produkcyjnego, od którego zależą osiągnięte wyniki produkcyjne.

Wszystkie wydane zarządzenia i wskazówki dotyczące organizacji pracy ruchu kolejowego na Bocznicach powinny ściśle odpowiadać postanowieniom niniejszego regulaminu opracowanego w oparciu o obowiązujące uregulowania prawne oraz instrukcje wewnętrzne Zarządu Portu Morskiego Gdańsk dla wyjazdu na tory stacji Gdańsk Port Północny oraz regulaminów

i instrukcji zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A.

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

1.3. Nazwa i podstawa eksploatacji bocznic

Bocznica kolejowa

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.
Nabrzeże Przemysłowe
przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny

Siedziba spółki:

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.
80-955 Gdańsk, ul. Zamknięta 18

W dalszej części regulaminu nazywana bocznicą „NP”.

Bocznica eksploatowana jest na podstawie:

- umowy najmu nr 51/204/0060/24 zawartej pomiędzy PKP PLK S.A., a ZMPG S.A.
- właścicielem dróg kolejowych (torów) i pozostałej infrastruktury związanej z prowadzeniem pracy manewrowej na obszarze objętym niniejszym regulaminem jest Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. (dalej w treści regulaminu w skrócie: ZMPG). Drogi kolejowe (tory) zlokalizowane na obszarze infrastruktury kolejowej, której właścicielem jest ZMPG posiadają status bocznic kolejowej.
- Regulaminu Pracy Boczniczy Kolejowej
- Świadectwa Bezpieczeństwa Boczniczy wydane przez Prezesa UTK

1.4. Współużytkownicy bocznic

Współużytkowników bocznic nie ma.

1.5. Przeznaczenie bocznic

Bocznica przeznaczona jest do odprawy wszelkiego rodzaju przesyłek wagonowych, głównie do przyjmowania i załadunku/rozładunku składów całopociągowych jak i pojedynczych wagonów.

Do zasadniczych czynności wykonywanych na bocznicy należy:

- przyjmowanie składów całopociągowych i pojedynczych wagonów od przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę oraz oględziny wagonów pod względem technicznym i handlowym podczas przyjmowania,
- 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.

Bocznicą przystosowaną jest do pracy przez całą dobę.

1.6. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych

Na bocznicy kolejowej „NP” w zakresie utrzymania i eksploatacji infrastruktury kolejowej i prowadzenia ruchu kolejowego, obowiązują przepisy wewnętrzne wykazane punkcie 1.1 niniejszego regulaminu.

2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

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

Bocznicą kolejową jest bocznicą stacyjną, odgałęziającą się od infrastruktury PKP PLK S.A.:

I Rejon Manewrowy

- pierwszy punkt styku, od toru nr 101c stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny linii kolejowej nr 965 Gdańsk Port Północny R4 - Gdańsk Port Północny w km 2,731 rozjazdem zwyczajnym nr 222. Bocznicą bierze swój początek od początku rozjazdu zwyczajnego nr 223 w km 2,695 linii nr 965.
- drugi punkt styku, od toru nr 601 stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny linii kolejowej nr 965 Gdańsk Port Północny R4 - Gdańsk Port Północny w km 1,518 rozjazdem zwyczajnym nr 99 w którym Bocznicą bierze swój początek.

II Rejon Manewrowy

- od toru nr 71b stacji Gdańsk Port Północny linii kolejowej 965 Gdańsk Port Północny R4 – Gdańsk Port Północny w km 1,345 rozjazdem zwyczajnym nr 95 w którym Bocznicą bierze swój początek.

Układ torowy bocznic przedstawiono na planie schematycznym stanowiącym integralną część niniejszego regulaminu.

2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada

Bocznicą nie posiada posterunków technicznych i podzielona jest na dwa rejony manewrowe:

- I Rejon manewrowy tory nr 137, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148
- II Rejon manewrowy tory nr 291, 292, 293

2.3. Lokalizacja punktu zdawczo – odbiorczego

Operacje zdawania i odbierania pojazdów kolejowych na i z Bocznicą odbywają się na torach nr 141, 142, 144, 148, 291 w miejscu wcześniej uzgodnionym z Dyspozytorem Ruchu Kolejowego ZMPG, z tego powodu nie wyznacza się odrębnego pkt. zdawczo- odbiorczego.

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

I Rejon Manewrowy

Nr toru	Przeznaczenie	Długość toru w metrach						Pojemność toru w wagonach o dł. 15m
		Całkowita			Użyteczna			
		od	do	m	od	do	m	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
137	komunikacyjny	Pr 84	Pr 99	128	-	-	-	-
141	zdaw.-odb.	Pr 85	Pr 90	446	U 86	U 90	307	20
142	zdaw.-odb.	Pr 86	Śr 89	307	U 86	U 89	225	15
143	komunikacyjny	Pr 84	Śr 89	577	-	-	-	-
144	zdaw.-odb.	Pr 84	Śr 88	526	U 84	Pr 87	396	26
145	komunikacyjny	Śr 89	Pr 222	502	-	-	-	-
146	ładunkowy	Śr 89	Pr 91	384	U 89	U 91	303	20
147	ładunkowy	Śr 88	Pr 93	487	U 88	U 91	350	23
148	zdaw.-odb.	Pr 87	Pr 92	547	U 87	Pr 92	450	30
Razem				3904	2031			134

II Rejon Manewrowy

Nr toru	Przeznaczenie	Długość toru w metrach						Pojemność toru w wagonach o dł. 15m
		Całkowita			Użyteczna			
		od	do	m	od	do	m	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
291	zdaw.-odb.	Pr 301	Pr 302	633	U 301	U302	530	35
292	komunikacyjny	Pr 95	Pr 302	789	-	-	-	-
	ładunkowy				U 301	U 302	531	35
293	wyciągowy	Pr 302	k.o.	232	-	-	-	-
Razem				1654	1061			70

Oznaczenie użytych skrótów:

Pr	- początek rozjazdu	Z1	- „Stój”
U	- ukres rozjazdu	k.o.	- kozioł oporowy
Śr	- środek rozjazdu krzyżowego		

Uwaga:

Przy uwzględnieniu nawierzchni szyn typu ciężkiego, maksymalnego dopuszczalnego zużycia pionowego i bocznej powierzchni bocznej szyn, maksymalnego rozstawu podkładów co 65cm i maksymalnej dozwolonej prędkości jazdy po torach boczniczy, największy dopuszczalny nacisk osi pojazdu kolejowego na szynę wynosi 22,5 ton/oś.

2.5. Pochylenie podłużne toru

I Rejon Manewrowy

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
137	od początku toru wzniesienie 0,88‰ na długości 58m, następnie do końca wzniesienie 1,40‰	Rmin – 470m
141	od początku tor w poziomie na długości 102m, następnie wzniesienie 1,8‰ na długości 100m, następnie spadek 1‰ do końca toru	Rmin – 515m
142	od początku do końca tor w poziomie	Rmin – 580m
143	od początku tor na wzniesieniu 1,40‰ na długości 79m, następnie w poziomie do końca toru	Rmin – 580m
144	od początku tor na wzniesieniu 1,40‰ na długości 79m, następnie w poziomie do końca toru	Rmin – 580m
145	od początku tor w poziomie na długości 25m, następnie spadek 1,0‰ na długości 85m, następnie tor na wzniesieniu 0,38‰ na długości 200m, następnie spadek 1,00‰ na długości 100m, dalej do końca tor w poziomie	Rmin – 500m
146	od początku tor w poziomie na długości 154m, dalej spadek 2,5‰ na długości 48m, dalej do końca toru w poziomie	Rmin – 500m
147	od początku tor w poziomie na długości 71m dalej wzniesienie 0,63‰ na długości 16m, następnie tor w poziomie na długości 116,05m, następnie spadek 2,5‰ na długości 48m, dalej do końca tor w poziomie	Rmin – 250m
148	od początku tor w poziomie na długości 31m, następnie spadek 1,10‰ na długości 100m, dalej do końca tor w poziomie	Rmin – 470m

II Rejon Manewrowy

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
291	od początku toru wzniesienie 7,75‰ na długości 46m, dalej do końca toru w poziomie	Rmin – 250m
292	od początku toru spadek 5,50‰ na długości 33m, następnie spadek 6,89‰ na długości 46,32m, następnie wzniesienie 0,88‰ na długości 40m, następnie wzniesienie 7,75‰ na długości 79,94m, następnie do końca tor w poziomie	Rmin – 192m
293	od początku do końca tor w poziomie	Rmin – 250m

2.6. Pojemność boczniczy

Ogólna długość torów bocznicowych wynosi 5558m, w tym długość użyteczna torów bocznicowych wynosi 3092m (I Rejon Manewrowy 2031m, II Rejon Manewrowy 1061m).

Maksymalna pojemność bocznicy liczona w wagonach czteroosiowych przyjmując na jeden wagon długość 15m, jest sumą pojemności torów na które dozwolone jest odstawianie wagonów i wynosi 204 wagony (I Rejon Manewrowy 134 wagony, II Rejon Manewrowy 70 wagony).

Do wyliczenia pojemności bocznicz nie uwzględniono torów komunikacyjnych i żeberkowych.

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

$$P_n = 204 \text{ wagony} * 0,6 = 122 \text{ wagony}$$

(I Rejon Manewrowy 80 wagonów, II Rejon Manewrowy 42 wagony)

Obowiązującą pojemnością bocznicz jest pojemność normalna (eksploatacyjna) liczona w pojazdach kolejowych (wagonach) fizycznych, czyli wynosi ona 122 wagony.

2.7. Wykaz zwrotnic, wykolejnic i skrzyżowań torów

I Rejon Manewrowy

Nr rozjazdu / wykolejn.	Położenie zasadnicze	Sposób nastawiania/ kto obsługuje	Rodzaj, typ, promień, skos	Oświetlona	Uzależniona
1	2	3	4	5	6
84	na tor 144	ręczny / drużyna manewrowa	Rz 60E1 1:9 190 prawy	nie	nie
85	na tor 143		Rz 60E1 1:9 190 prawy		
86	na tor 141		Rz 60E1 1:9 190 lewy		
87	na rozjazd 88 ^a / _b		Rz 60E1 1:9 190 lewy		
88 ^a / _b	na tor 147		Rkpd 60E1 1:9 190		
88 ^c / _d	na tor 143		Rkpd 60E1 1:9 190		
89 ^a / _b	na tor 146		Rkpd 60E1 1:9 190		
89 ^c / _d	na tor 142		Rz 60E1 1:9 190 prawy		
90	na tor 141		Rz 60E1 1:9 190 lewy		
91	na tor 147				

Nr rozjazdu / wykolejn.	Położenie zasadnicze	Sposób nastawiania/ kto obsługuje	Rodzaj, typ, promień, skos	Oświetlona	Uzależniona
92	na rozjazd 91		Rz 60E1 1:9 190 prawy		
93	na rozjazd 92		Rz 60E1 1:9 190 lewy		
99 (PKP PLK)	na tor 601	elektryczne komputerowe /dyżurny ruchu „GPAB”	Rz 60E1 1:9 190 prawy	nie	Tak w komputerowych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym Gdańsk Port Północny LCS „GPA”
222 (PKP PLK)	na tor 101d		Rz 60E1 1:9 190 lewy		
223 (PKP PLK)	na rozjazd 93		Rz 60E1 1:9 190 prawy		
Wk 99 (PKP PLK)	nałożona		-	tak	
Wk 223 (PKP PLK)	nałożona		-		

II Rejon Manewrowy

Nr rozjazdu / wykolejn.	Położenie zasadnicze	Sposób nastawiania/ kto obsługuje	Rodzaj, typ, promień, skos	Oświetlona	Uzależniona
1	2	3	4	5	6
301	na tor 292	ręczny / drużyna manewrowa	Rz 60E1 1:9 190 prawy	nie	nie
302	na tor 291		Rz 60E1 1:9 190 prawy		
95 (PKP PLK)	na tor 71b	elektryczne komputerowe /dyżurny ruchu „GPAB”	Rz 60E1 1:9 190 prawy	tak	Tak w komputerowych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym Gdańsk Port Północny LCS „GPA”
Wk 95 (PKP PLK)	nałożona		-		

2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych

Bocznicą swoim układem torowym stanowi dwa rejony manewrowe. Rozjazdy ręczne na bocznicę obsługiwane są przez pracowników drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego oraz podmiotu obsługującego bocznicę. Rozjazdy i wykolejnice scentralizowane przekładane są przez dyżurnego ruchu „GPAB” stacji Gdańsk Port Północny.

2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

Rozjazdy na boczniczy obsługiwane są ręcznie. Wskaźniki zwrotnicowe i tarcze Z 2wg „Wjazd dozwolony” usytuowane przed wagą, na terenie boczniczy są nieoświetlone. Tory i rozjazdy na boczniczy nie posiadają izolacji torowej i zwrotnicowej.

Przed rozjazdem:

- 95 ustawiona jest świetlna tarcza manewrowa Tm 212 zabezpieczająca zjazd grupy manewrowej z torów boczniczy na tory 71-75 stacji Gdańsk Port Północny,
- 99 ustawiona jest świetlna tarcza manewrowa Tm 214 zabezpieczająca zjazd grupy manewrowej z torów boczniczy na tor 101e stacji Gdańsk Port Północny,
- 223 ustawiona jest świetlna Tarcza manewrowa Tm 301 zabezpieczająca zjazd, grupy manewrowej z torów boczniczy na tor komunikacyjny 101c stacji Gdańsk Port Północny.

Rozjazdy odgałęziające nr 95, 99, 222, 223 oraz Wk99, Wk222, Wk223 (w zarządzie PKP PLK) obsługiwane są elektrycznie z komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym posterunku LCS „GPA” stacji Gdańsk Port Północny. Rozjazdy odgałęziający nr 95, 99, 222, 223 wyposażone są w izolację zwrotnicową oraz urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów.

2.10. Kolejowe obiekty inżynierskie

W km 0,802 (wg. kilometracji I Rejonu manewrowego) nad torem nr 145 przechodzi kładka z kratownicą. Wysokość kładki mierzona od główki szyny wynosi 5,4m.

W km 0,807 (wg. kilometracji toru 147) przechodzi nad torami 147 i 148 oraz układem torowym boczniczy „NP”, taśmociąg do załadowni wagonów.

W km 0,546 (wg. kilometracji I Rejonu manewrowego) pod torami nr 141, 142, 143 i 144 przechodzi przepust rurowy.

W km 0,694 (wg. kilometracji I Rejonu manewrowego) pod torami nr 141, 142, 147 i 148 przechodzi przepust rurowy.

W km 1,021 (wg. kilometracji I Rejonu manewrowego) pod torami nr 145, 146, 147 i 148 przechodzi przepust rurowy.

2.11. Przejazdy kolejowo- drogowe i przejścia w poziomie szyn

Na terenie boczniczy znajduje się przejazd kolejowo-drogowy kat. F dojazd do toru nr 145 boczniczy w km 2,350 wg kilometracji linii kolejowej 965 i w km 0,824 wg kilometracji boczniczy I Rejonu manewrowego.

Lp.	Numer toru	Rodzaj nawierzchni	Sposób zabezpieczenia (osygnalizowanie od strony drogi)	Uwagi
1	145	Płyty betonowe typu Mirosław Ujski	Przejazd kat. F Urządzenia rogatkowe obsługiwane przez uprawnionego pracownika boczniczy	Utrzymanie przejazdu należy do dzierżawcy

Tory boczniczy 143, 144, 145, 146, 147, 148, 291, 292, 293 połączone są w sposób niekonwencjonalny z nawierzchnią drogową po której realizowany jest ruch kołowy (place ładunkowe). Z tego względu kierujący pojazdem kolejowym z napędem zobowiązany jest do podawania sygnału baczność przy realizacji przejazdów po tych torach. Dodatkowo przy pchaniu pojazdów kolejowych obowiązują zasada poprzedzania spychanego składu przez pracownika drużyny manewrowej w odległości 20-30 metrów, ostrzegającego pieszych i pojazdy drogowe o ruchu taboru. W przypadku zauważenia przeszkody należy bezwzględnie zatrzymać grupę manewrową. Dalsza jazda następuje po jej usunięciu.

2.12. Oświetlenie boczniczy kolejowej

Oświetlanie torów bocznicowych odbywa się za pomocą lamp elektrycznych zapewniających dobrą widoczność. Czas oświetlenia torów zależy od pory roku i aktualnych warunków widoczności, załączanie oświetlenia następuje samoczynnie przy użyciu wyłącznika zmierzchowego.

Ograniczeń, co do pory dnia, nocy, warunków atmosferycznych obsługi boczniczy ze względu na jej oświetlenie nie ma.

Załadownia wagonów posiada dodatkowe oświetlenie, które jest załączane podczas wykonywania prac ładunkowych.

2.13. Punkty ładunkowe, urządzenia ładunkowe

Bocznicza nie posiada magazynów.

Na międzytorzu torów nr 143 i 144, 147 i 148, 145 i 146, 291 oraz 292 znajdują się place ładownicze o powierzchni odpowiednio 900m², 2100m², 1690m² oraz 5600m².

Nad torami nr 146 i 147 w km 0,044 (wg. kilometracji I Rejonu manewrowego) usytuowana jest „załadownia wagonów” do załadunku i ważenia wagonów z fosforytami luzem i innymi ładunkami sypkimi luzem. Załadownia posiada dwa stanowiska, po jednym na torze nr 146 i 147. Stanowisko nad torem nr 146 wyposażone jest w ruchomy okap do przykrywania wagonu w czasie jego załadunku. Okap umocowany jest do budynku załadowni w sposób zapewniający mu położenie poziome. Okap wyposażony jest w wewnętrzne osłony gumowe i wewnętrzne tkaninowe oraz zespół ssaw do odciążenia powietrza. W okapie znajdują się 4 zsuwnie umożliwiające zasyp fosforytów luzem do wagonu. Okap wyposażony jest w urządzenia samoczynnie zatrzymujące go nad wagonem. Stanowisko nad torem nr 147 wyposażone jest w zasyp umożliwiający załadunek wagonów tzw. gruszek. Doprowadzenie ładunku do załadowni odbywa się przy pomocy przenośnika taśmowego o wydajności 500 t/godz. Na torach portowo-przeładunkowych boczniczy, przewidywane jest formowanie ładunków w jednostki workowane, w systemie big-bag. Technologię przeładunku jednostek

workowanych w relacji pojazd samochodowy - wagon, przedstawiono w dalszej części regulaminu. Do wykonywania czynności ładunkowych stosuje się dodatkowo mechaniczne urządzenia ładunkowe na pojazdach drogowych będących na wyposażeniu terminala przeładunkowego (m.in. Reachstacker Kalmar DRG450-60S5 L4, Wózek widłowy KALMAR DCG330, Wózek widłowy Hyster 32.00 F-LM, żuraw samochodowy samojezdny Liebherr LH 50 M).

2.14. Wagi wagonowe

Na torach nr 146 i 147 pod załadownią usytuowane są wagi wagonowe. Ich rozmieszczenie przedstawiono na planie schematycznym. Techniczno-eksploatacyjna charakterystyka obu wag przedstawia się następująco:

1. Producent - Masa Zenon Kolankowski.
2. Nośność - 100 ton
3. Ilość pomostów - 2
4. Długość pomostów - 16 m
5. Dopuszczalne obciążenie - 200 ton
6. Prześwit toru – 1435 mm
7. Szybkość przejazdu – 5 km/h
8. Zdolność odczytu w kg -
9. Rozstaw osi skrajnych ważonych wagonów max – 15 m

Pozostałe dane techniczno-eksploatacyjne znajdują się w dokumentacji technicznej obu wag. Przez wagi z wyłączonym wagowskazem, mogą przejeżdżać wszystkie pojazdy dopuszczone do ruchu kolejowego o masie brutto nie przekraczającej dopuszczalnego obciążenia i przy prędkości nie przekraczającej 3 km/h.

Przed wskazanymi wagami ustawione są stałe wskaźniki Z 2wg „Wjazd dozwolony”. W przypadku wykonywania manewrów w torach nr 146 i 147 w czasie trwania operacji ważenia i/lub załadunku wagonów w zasypowni, kierujący manewrami wstrzymuje jazdę przez wagi i zezwala na jazdę na nie poprzez podawanie odpowiednich sygnałów ręcznych (Rm 4 „Stój”, Rm 1 „do mnie” lub Rm 2 „ode mnie”).

Wagę obsługuje wagowy, pracownik terminala przeładunkowego Fast Track Logistic. Wynik ważenia odnotowuje w prowadzonej książce wagowej oraz wewnętrznym druku sporządzanym na każdy wagon.

2.15. Bramy kolejowe

Na terenie II Rejonu manewrowego w km 0,239 boczniczy znajdują się dwie bramy kolejowe przechodzące nad torem nr 291 i 292.

Bramy wjazdowe oznakowane są tarczami D1 „Stój” umieszczonymi na skrzydłach bram. Bramy dla wjazdu lub wyjazdu lokomotywy luzem lub składów manewrowych na teren boczniczy otwierają i zabezpieczają pracownicy ochrony portu na polecenie Dowódcy Zmiany Ośrodka Ratownictwa, po wcześniejszym przekazaniu potrzeby otwarcia bram przez ustawiacza Przewoźnika kolejowego do Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG.

2.16. Skrajnie budowli i taboru, skrajniki

Na obszarze całej boczniczy zastosowano skrajnię budowli typu GB zgodną z normą PN-EN15273-3+A1:2017-03.

Wymiary skrajni budowli w kierunku pionowym liczy się w [mm] od powierzchni główki szyny, a w kierunku poziomym - od osi toru. Skrajnia taboru jest to zarys figury płaskiej, stanowiący podstawę do określenia największych dopuszczalnych wymiarów taboru w przekroju poprzecznym – skrajnia PN-EN15273-3+A1:2017-03

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

Na boczniczy brak jest skrajników.

2.17. Sygnały, wskaźniki i tablice

W układzie torowym boczniczy nie ma semaforów i tarcz zaporowych.

Tarcza manewrowa świetlna Tm 301 (w zarządzie PKP PLK) usytuowana przy rozjeździe 223 boczniczy, ogranicza ona lub zezwala (zależnie od wskazań) na wjazd z torów boczniczy na tor 101c stacji Gdańsk Port Północny. Tarcza ta sterowana jest z komputerowych urządzeń srk przez dyżurnego ruchu „GPAB” stacji Gdańsk Port Północny.

Tarcza manewrowa świetlna Tm 214 (w zarządzie PKP PLK) usytuowana jest przy torze 137 boczniczy, ogranicza ona lub zezwala (zależnie od wskazań) na wjazd z torów boczniczy na tor 101e stacji Gdańsk Port Północny. Tarcza ta sterowana jest z komputerowych urządzeń srk przez dyżurnego ruchu „GPAB” stacji Gdańsk Port Północny.

Tarcza manewrowa świetlna Tm 212 (w zarządzie PKP PLK) usytuowana jest przy torze 292 boczniczy, ogranicza ona lub zezwala (zależnie od wskazań) na wjazd z torów boczniczy na tory 71-75 stacji Gdańsk Port Północny. Tarcza ta sterowana jest z komputerowych urządzeń srk przez dyżurnego ruchu „GPAB” stacji Gdańsk Port Północny.

Na terenie boczniczy zostały ustawione:

- wskaźniki Wz 1-8 określające położenie zwrotnic rozjazdów pojedynczych i krzyżowych,
- wskaźniki W6b odnoszące się do przejazdów kolejowo-drogowych w km 0,824 (wg kilometracji I Rejonu manewrowego) i w km 1,458 i 2,771 (wg kilometracji linii nr 965),
- wskaźniki ukresu W17 oznaczający miejsce, do którego wolno zająć tor taborom,
- wskaźnik Z1 przed kozłem oporowym w torze nr 293,
- sygnał wskaźniki Z 2wg „Wjazd dozwolony” przed wagami,
- sygnały na wykolejnicy Wk95, Wk99, Wk223,
- tarcze zatrzymania D1 „Stój” na bramach kolejowych nad torem nr 291 i 292 oraz stosowane doraźnie w przypadku zamknięcia toru czy wykonywania robót torowych, które uniemożliwiają prowadzenie ruchu kolejowego po danym torze oraz na teren boczniczy.

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

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

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

Ponadto Zarządca bocznic posiada na wyposażeniu cztery przenośne tarcze zatrzymania D 1 „STÓJ”, które służą do osygnalizowania torów zamkniętych w całości lub w ich części w przypadku wystąpienia usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego na obszarze bocznic.

2.18. Urządzenia i środki trakcyjne

Bocznica nie posiada własnych pojazdów trakcyjnych (lokomotywy manewrowej). Podstawianie i zabieranie pojazdów kolejowych odbywa się lokomotywami przewoźnika kolejowego lub innych podmiotów obsługujących bocznicę.

2.19. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony

Bocznica nie posiada własnych pojazdów kolejowych z napędem jaki i bez napędu.

2.20. Środki łączności

Na potrzeby wykonywania manewrów wewnątrz bocznic kolejowej używana jest wewnętrzna radiołączność kolejowa ZMPG. Zapowiadanie drogi przebiegu pomiędzy bocznicą, a stacją Gdańsk Port Północny lub odwrotnie, odbywa się poprzez radiołączność stacyjną manewrową oznaczoną w komputerowym systemie radiołączności jako „O”. Dla porozumiewania się pracowników bocznic z pracownikami posterunków LCS „GPA” stacji Gdańsk Port Północny oraz z pracownikami przewoźnika kolejowego lub innych podmiotów obsługujących bocznicę służy łączność telefoniczna stacjonarna i komórkowa.

Do omówienia planu manewrów pomiędzy pracownikami terminala przeładunkowego, pracownikami przewoźnika kolejowego oraz innych podmiotów zaangażowanych w obsługę bocznic używana jest łączność telefoniczna.

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

1. Prowadzenie ruchu kolejowego między bocznicą, a stacją kolejową PKP PLK SA. Gdańsk Port Północny następuje w sposób określony w Regulaminu technicznym posterunku stacji kolejowej PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny.
2. Wagony przeznaczone na bocznicę oraz zdane z bocznic są pozostawiane lub zabierane przez licencjonowanych przewoźników kolejowych na torach wskazanych w pkt 2.3.
3. Pociągi z pojazdami kolejowymi przeznaczonymi na bocznicę kończą i rozpoczynają bieg na stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny i w zależności od potrzeb i możliwości techniczno-eksploatacyjnych prowadzone są na bocznicę torami nr 101c, 101e (I Rejon Manewrowy) lub 292 (II Rejon Manewrowy).
4. Ruch pojazdów kolejowych pomiędzy bocznicą ZMPG, a stacją Gdańsk Port Północny prowadzony jest na zasadach jazd manewrowych.
5. Każda jazda manewrowa z torów stacji Gdańsk Port Północny na tory bocznic ZMPG może nastąpić po wcześniejszym uzgodnieniu przez dyżurnego ruchu „GPAB” stacji Gdańsk Port Północny z Dyspozytorem Ruchu Kolejowego ZMPG poprzez radiołączność manewrową z odnotowaniem jazdy w prowadzonych dziennikach jazd manewrowych.
6. Każda jazda manewrowa z torów bocznic ZMPG na tory stacji Gdańsk Port Północny może nastąpić po wcześniejszym uzgodnieniu przez Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG z dyżurnym ruchu „GPAB” stacji Gdańsk Port Północny poprzez radiołączność manewrową z odnotowaniem jazdy w prowadzonych dziennikach jazd manewrowych.
7. Organizacja pracy manewrowej na terenie bocznicy ZMPG należy do Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG, natomiast wykonywanie pracy manewrowej odbywa się pod kierunkiem ustawiacza.
8. Rozjazdy odgałęziające nr 99, 222, wykolejnice nr Wk99, Wk223 oraz tarcze manewrowe Tm214, Tm301 (I Rejon Manewrowy), a także rozjazd odgałęziający nr 95, wykolejnica nr Wk95 oraz tarcza manewrowa Tm212 (II Rejon Manewrowy) obsługiwane są przez dyżurnego ruchu „GPAB” stacji Gdańsk Port Północny z komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
9. Wagony podstawiane na bocznicę jak i zabierane z bocznic mogą być ciągnięte jak i pchane lokomotywą przewoźnika.
10. Kierownik manewrów – ustawiacz drużyny manewrowej zamierzającej dokonać obsługi bocznicy zamawia drogę przebiegu u dyżurnego ruchu „GPAB”, który uzgadnia z Dyspozytorem Ruchu Kolejowego ZMPG możliwość wjazdu składu manewrowego lub lokomotywy luzem w dany Rejon Manewrowy.
11. Po uzyskaniu zgody dyżurny ruchu „GPAB” przekazuje kierownikowi manewrów zgodę na jazdę w kierunku bocznicy.
12. Kierownik manewrów – ustawiacz drużyny manewrowej zamierzającej opuścić bocznicę zamawia drogę przebiegu u Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG, który uzgadnia z dyżurnym ruchu „GPAB” możliwość wyjazdu składu manewrowego lub lokomotywy luzem na tory stacyjne.

13. Dla wjazdu i wyjazdu na II Rejon manewrowy po zamówieniu jazdy do lub z boczniczy Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG autoryzując zgodę na otwarcie bramy. Dowódca Zmiany Ośrodka Ratownictwa po otrzymaniu zgłoszenia od Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG o otwarciu danej bramy kolejowej, kieruje we wskazane miejsce mobilny patrol ochrony. Pracownicy drużyny trakcyjnej i drużyny manewrowej przewoźnika zobowiązani są do okazania przepustek imiennych patrolowi ochrony w celu otwarcia bramy kolejowej. Brak okazania przepustki imiennej będzie skutkowało nie otwarciem danej bramy przez patrol ochrony. Po weryfikacji przepustek imiennych patrol ochrony otwiera i zabezpiecza przed samoczynnym zamknięciem bramę kolejową. Ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę po upewnieniu się, że brama kolejowa została prawidłowo zabezpieczona, może rozpocząć dalsze manewry. Po przejechaniu wszystkich pojazdów kolejowych poprzez bramę, patrol ochrony dokonuje jej zamknięcia. W przypadku wystąpienia bardzo złych warunków atmosferycznych wpływających na eksploatację infrastruktury kolejowej, dopuszcza się wcześniejsze otwarcie bramy kolejowej przez patrol ochrony jedynie podczas wyjazdu z boczniczy kolejowej. Na wyżej wymienione manewry musi wyrazić zgodę Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG.
14. Wjazd grupy manewrowej przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę, wyprawionego ze stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny, następuje z torów nr 101c, 71-75 (I Rejon Manewrowy) lub z torów nr 71-75 (II Rejon Manewrowy) po częściowo zorganizowanej drodze przebiegu na sygnały Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” podany na odpowiedniej świetlnej tarczy manewrowej lub po otrzymaniu radiotelefonicznego zezwolenia od dyżurnego ruchu „GPAB” na uruchomienie grupy manewrowej i pominięcie sygnału Ms1 „Jazda manewrowa zabroniona” na świetlnej tarczy manewrowej. Ustawiacz przewoźnika może zezwolić na wjazd na obszar boczniczy za tarczę manewrową dopiero po otrzymaniu powyższych zezwoleń, sprawdzeniu zajętości uzgodnionego wcześniej z Dyspozytorem Ruchu Kolejowego ZMPG toru zdawczo-odbiorczego oraz ułożeniu drogi przebiegu na ten tor. Przy wjeździe na bocznicę (I Rejon Manewrowy) przez tor 137 kierownik manewrów zarządza i realizuje jazdę do styku przedglicowego rozjazdu nr 84 gdzie następuje zatrzymanie składu. Po sprawdzeniu zajętości uzgodnionego wcześniej z Dyspozytorem Ruchu Kolejowego ZMPG toru zdawczo-odbiorczego oraz ułożeniu drogi przebiegu na ten tor zarządza wjazd grupy manewrowej na tory zdawczo-odbiorcze.
15. Wyjazd grupy manewrowej lub lokomotywy luzem w kierunku stacji Gdańsk Port Północny odbywa się po otrzymaniu przez kierownika manewrów zgody od Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG, który uzgadnia jazdę z dyżurnym ruchu „GPAB”.
 - wyjazd z I Rejonu Manewrowego poprzez pierwszy punkt styku na tory stacji Gdańsk Port Północny następuje przez rozjazd 222 na tor nr 101c na sygnał Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” podany na świetlnej tarczy manewrowej Tm301 lub po otrzymaniu radiotelefonicznego zezwolenia od dyżurnego „GPAB” na uruchomienie grupy manewrowej na pominięcie sygnału Ms1 „Jazda manewrowa zabroniona” na świetlnej tarczy manewrowej Tm301 po wcześniejszym uzgodnieniu przez kierownika

manewrów takiej jazdy z dyżurny ruchu tego posterunku.

- wyjazd z I Rejonu Manewrowego poprzez drugi punkt styku na tory stacji Gdańsk Port Północny następuje przez rozjazd 99 na tor 101e na sygnał Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” podany na świetlnej tarczy manewrowej Tm214 lub po otrzymaniu radiotelefonicznego zezwolenia od dyżurnego „GPAB” na uruchomienie grupy manewrowej na pominięcie sygnału Ms1 „Jazda manewrowa zabroniona” na świetlnej tarczy manewrowej Tm214 po wcześniejszym uzgodnieniu przez kierownika manewrów takiej jazdy z dyżurny ruchu tego posterunku.

- wyjazd z II Rejonu Manewrowego na tory stacji Gdańsk Port Północny następuje przez rozjazd nr 95 na tor 292 na sygnał Ms2 „jazda manewrowa dozwolona” podany na tarczy manewrowej Tm212 lub po otrzymaniu radiotelefonicznego zezwolenia od dyżurnego ruchu „GPAB” na uruchomienie grupy manewrowej na pominięcie sygnału Ms1 „Jazda manewrowa zabroniona” na świetlnej tarczy manewrowej Tm212 po wcześniejszym uzgodnieniu przez kierownika manewrów takiej jazdy z dyżurny ruchu tego posterunku.

16. W trakcie jazdy na/z I Rejonu Manewrowego przez drugi punkt styku i na/z II Rejonu Manewrowego należy zachować szczególną ostrożność w trakcie zbliżania się i przejazdu przez przejazd kolejowo-drogowy kat. C w km 1,458 linii 965.
17. W trakcie jazdy na/z I Rejonu Manewrowego przez pierwszy punkt styku należy zachować szczególną ostrożność w trakcie zbliżania się i przejazdu przez przejazd kolejowo-drogowy kat. A w km 2,771 i kat. C w km 2,852 linii 965.
18. Po zakończeniu pracy manewrowej rozjazdy ręczne na bocznicę należy pozostawić w położeniu zasadniczym, tzn. przeciwwaga częścią koloru czarnego powinna być przełożona w kierunku do gruntu.
19. W czasie obsługi bocznicę przez grupy manewrowe należy:
 - ostrzec osoby pracujące w obrębie torów,
 - przerwać wszelkie prace,
 - odsunąć sprzęt i urządzenia poza skrajnię toru;.

4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY

4.1. Podstawianie wagonów na bocznicę

1. Organizacja pracy manewrowej podczas obsługi torów zdawczo-odbiorczych bocznic, należy do Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG.
2. Pracą manewrową wykonywaną przy pomocy lokomotywy manewrowej przewoźnika kolejowego kieruje ustawiacz.
3. Dojazd do torów bocznicy następuje na zasadach ujętych w części 3 niniejszego regulaminu.
4. Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod nadzorem kierującego manewrami ustawiacza po uzgodnieniu z Dyspozytorem Ruchu Kolejowego ZMPG.
5. Kierujący manewrami wykonuje pracę samodzielnie lub za pomocą przydzielonych mu manewrowych, którzy razem stanowią drużynę manewrową.
6. Ustawiacz odpowiedzialny jest za bezpieczne, celowe i terminowe wykonanie pracy manewrowej.
7. Lokomotywa lub grupa manewrowa może być uruchomiona tylko na podstawie sygnałów przewidzianych Instrukcją wewnętrzną określającej warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.
8. Obsługa bocznicy odbywa się lokomotywą i drużyną manewrową zgodnie z regulaminem technicznym posterunku LCS „GPA” stacji kolejowej PKP PLK SA. Gdańsk Port Północny
9. W sprawach ruchu kolejowego między stacją Gdańsk Port Północny, a bocznicą, obowiązują zasady przyjęte jak dla jazd manewrowych.
10. Kierownik manewrów zamierzoną jazdę na teren bocznicy i odwrotnie uzgadnia z dyżurnym ruchu „GPAB” stacji Gdańsk Port Północny oraz Dyspozytorem Ruchu Kolejowego ZMPG
11. Przy prowadzeniu manewrów kierujący manewrami stale winien zwracać szczególną uwagę na:
 - czy na torze nie ma pojazdów, postronnych osób lub innych przeszkód;
 - czy w bezpośrednim sąsiedztwie torów nie są ułożone materiały mogące spowodować uszkodzenie lub wykolejenie taboru lub też mogły być powodem wypadku;
 - czy z pod kół pojazdów kolejowych usunięto płozy lub inne przeszkody, aby pojazdy kolejowe nie były przetaczane w stanie zahamowanym.
12. Przy dojeżdżaniu do stojących pojazdów kolejowych należy zmniejszyć prędkość do takiej, aby nie spowodować uruchomienia stojących pojazdów kolejowych.
13. Wszelkie ruchy manewrowe na terenie bocznicy mogą być wykonywane tylko sposobem odstawczym. Wykonywanie pracy manewrowej odrzutem jest zabronione.
14. Zdawanie i odbieranie pojazdów kolejowych przez przewoźnika kolejowego

obsługującego bocznicę odbywa się na torach zdawczo-odbiorczych bocznic w miejscach uprzednio ustalonych.

15. Pojazdy kolejowe pozostawione na torach bocznicy muszą być zabezpieczone przed zbiegnięciem zgodnie z pkt. 5.12 niniejszego regulaminu.
16. W czasie obsługi torów bocznicy przez lokomotywę i drużynę manewrową przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę, należy bezwzględnie:
 - ostrzec pracowników bocznicy o mającej nastąpić obsłudze,
 - przerwać wszelkie prace ładunkowe,
 - odsunąć sprzęt i urządzenia ładunkowe i naprawcze poza skrajnię toru.

4.2. Liczba obsługi i czas ich wykonywania

1. Obsługa bocznicy dokonywana jest operatywnie w miarę przybywania pociągów do stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny.
2. Bocznicą przystosowaną jest do pracy całodobowej.
3. Poszczególne rejon manewrowe bocznicy mogą być obsługiwane zasadniczo przez tylko jedną lokomotywę. W przypadku potrzeby pracy kolejnej lokomotywy manewrowej do obsługi poszczególnych rejonów manewrowych 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 wszystkie drużyny, trakcyjne i manewrowe. Podczas obsługi zabronione jest wykonywanie jakichkolwiek czynności manewrowych i innych przy taborze kolejowym.

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. Dla każdego pociągu należy obliczyć wymaganą masę hamującą w celu upewnienia się, że rzeczywista masa hamująca pociągu nie jest mniejsza od wymaganej.
4. Wymaganą masę hamującą (M_{hw}) pociągu obliczana się według wzoru:

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

gdzie:

M_o - masa ogólna w tonach,

P_w - procent wymaganej masy hamującej.

Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.

5. Jeżeli rzeczywista masa hamująca pociągu jest mniejsza od wymaganej masy hamującej i nie można włączyć odpowiedniej liczby czynnych hamulców, należy zmniejszyć ogólną

masę pociągu odpowiednio do posiadanej rzeczywistej masy hamującej. Masę ogólną (M_o), jaką może zabrać pociąg przy posiadanej rzeczywistej masie hamującej (M^A) i wymaganym procencie masy hamującej (P_w), oblicza się według wzoru:

$$M_o = \frac{M^A \times 100}{P_w}$$

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

$$P_R = \frac{M^A \times 100}{M_o}$$

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

4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę

Największy dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 22,5 t/oś.

4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

Biorąc pod uwagę pochylenia podłużne i minimalne promienie łuków na torach boczniczy oraz dopuszczalne naciski osi taboru na szyny, dopuszcza się do kursowania po torach boczniczy wszystkich rodzajów i typów pojazdów trakcyjnych i wagonów dopuszczonych do kursowania po torach PKP PLK S.A.

4.6. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach boczniczy

1. Lokomotywy przewoźników kolejowych mogą przemieszczać się po wszystkich torach boczniczy na zasadach określonych w niniejszym regulaminie.
2. Praca manewrowa na torach boczniczy ZMPG wykonywana jest przez lokomotywy i drużyny manewrowe przewoźników kolejowych.
3. Pracownicy drużyn trakcyjnych i manewrowych przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę, muszą przesłać Dyspozytorowi Ruchu Kolejowego ZMPG 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 kolejowego 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 PKP PLK S.A.

Nie dotyczy, Bocznic nie posiada własnych pojazdów trakcyjnych.

5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWRWEJ NA BOCZNICY

5.1. Podział bocznicy na rejonu manewrowe

1. W każdym rejonie manewrowym może pracować zasadniczo jedna lokomotywa manewrowa. W przypadku potrzeby pracy kolejnej lokomotywy manewrowej do obsługi poszczególnych rejonów manewrowych 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 wszystkie drużyny, trakcyjne i manewrowe.
2. Każda jazda manewrowa musi zostać uzgodniona z Dyspozytorem Ruchu Kolejowego ZMPG.
3. Przypisanie torów do danego rejonu manewrowego podano w pkt. 2.4. niniejszego regulaminu.

5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy

Maksymalna prędkość kursowania pojazdów kolejowych (taboru) po torach bocznicy wynosi 5 km /h.

Prędkość jazd manewrowych ogranicza się do 3 km/h podczas dojazdu lokomotywy lub grupy manewrowej do stojących wagonów, przy przejeździe przez wagę i zasypownię, a także w czasie wystąpienia niekorzystnych warunków atmosferycznych.

5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

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

5.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym

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

5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów, lokomotyw

1. Podczas obsługi bocznicy przez licencjonowanych przewoźników kolejowych 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 licencję i świadectwo maszynisty oraz ważną przepustkę wydaną przez ZMPG.
2. Lokomotywa powinna być wyposażona w gaśnicę p. poż., dwie płozy hamulcowe oraz łom o średnicy 25mm do obsługi Rz302 typu portowego.

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. Każdy pracownik drużyny manewrowej powinien znać warunki miejscowe (Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej oraz w czasie wykonywania pracy posiadać:
 - chorągiewkę sygnałową, a w nocy latarkę sygnałową z możliwością wyświetlenia światła białego i czerwonego
 - gwizdek
 - tarczkę sygnałową do wstrzymania ruchu kołowego na przejazdach
 - kask i rękawice ochronne
 - radiotelefon przenośny
 - dokument upoważniający do wykonywania czynności ustawiacza / manewrowego na boczniczy kolejowej
 - ważną przepustkę wydaną przez ZMPG.
3. Za wyposażenie pracowników drużyny manewrowej w powyższe przybory i dokumenty, odpowiedzialny jest przewoźnik kolejowy, który dokonuje obsługi boczniczy swoimi drużynami manewrowymi.

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

Jazda manewrowa przez przejazd kolejowo - drogowy zaliczany do kategorii F możliwa jest po zamknięciu rogatki przejazdowej przez użytkownika przejazdu.

Jazdy manewrowe przez przejazd należy wykonywać ze szczególną ostrożnością. Zbliżających się do przejazdu należy ostrzegać sygnałem Rp1 "Baczność".

Jazda manewrowa po torach boczniczy nr 143, 144, 145, 146, 147, 148, 291, 292, 293, które połączone są w sposób niekonwencjonalny z nawierzchnią drogową po której realizowany

jest ruch kołowy (place ładunkowe) zobowiązuje aby kierujący pojazdem kolejowym z napędem podawał sygnał baczność przy realizacji przejazdów po tych torach. Dodatkowo przy pchaniu pojazdów kolejowych obowiązują zasada poprzedzania spychanego składu przez pracownika drużyny manewrowej w odległości 20-30 metrów, ostrzegającego pieszych i pojazdy drogowe o ruchu taboru. W przypadku zauważenia przeszkody należy bezwzględnie zatrzymać grupę manewrową. Dalsza jazda następuje po jej usunięciu.

Prędkość jazd manewrowych przez przejazd drogowy – nie powinna przekraczać prędkości obowiązującej na bocznicach.

Dodatkowo:

- W trakcie jazdy na/z I Rejonu Manewrowego przez drugi punkt styku i na/z II Rejonu Manewrowego należy zachować szczególną ostrożność w trakcie zbliżania się i przejazdu przez przejazd kolejowo-drogowy kat. C w km 1,458 linii 965.
- W trakcie jazdy na/z I Rejonu Manewrowego przez pierwszy punkt styku należy zachować szczególną ostrożność w trakcie zbliżania się i przejazdu przez przejazd kolejowo-drogowy kat. A w km 2,771 i kat. C w km 2,852 linii 965.

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

Na bocznicach manewry przy użyciu pojazdu trakcyjnego zasadniczo prowadzone są na załączonym hamulcu zespolonym. W przypadku wyłączenia składzie manewrowym hamulca zespolonego należy postępować zgodnie z postanowieniami Instrukcji wewnętrznej określającej warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.

5.10. Przetaczanie taboru przy użyciu podciągarek wagonów oraz siłą ludzką

1. Na terenie bocznic nie eksploatuje się podciągarek wagonów.
2. Prace manewrowe na wszystkich torach bocznic siłą ludzką można wykonywać w wyjątkowych przypadkach, gdy natychmiastowe użycie pojazdu kolejowego z napędem nie jest możliwe. Prace manewrowe należy wykonywać w zakresie ograniczonym do najbardziej niezbędnych potrzeb. Nadzór nad tymi manewrami i kierowanie nimi należy do ustawiacza lub manewrowego, wyznaczonego przez ustawiacza, przy zachowaniu następujących zasad:
 - przetaczać można tylko pojedyncze wagony i tylko na torach o pochyleniu do 2,5‰,
 - szybkość przetaczanych wagonów powinna być tak regulowana, aby w razie potrzeby wagon mógł być natychmiast zatrzymany.
 - pracowników zatrudnionych doraźnie przy przetaczaniu wagonów należy uprzednio pouczyć o sposobie przetaczania i zachowania niezbędnych warunków ostrożności,
 - przy wykonywaniu manewrów siłą ludzką, pracownicy nie powinni znajdować się ani przed, ani za wagonami; nie wolno pchać wagonu za zderzaki idąc środkiem toru, ani ciągnąć przetaczanego wagonu; wagon należy popychać przy narożnikach idąc obok niego,

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

5.11. Układanie dróg przebiegu dlajazd manewrowych oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów

1. Rozjazdy ręczne w zarządzie boczniczy obsługiwane są przez pracowników drużyny manewrowej. Rozjazdy scentralizowane na punktach styku obsługiwane są przez dyżurnego ruchu „GPAB”.
2. Drogi przebiegu dlajazd manewrowych należy nastawiać w kolejności od zwrotnicy położonej najdalej od czoła grupy manewrowej w kierunku zamierzonej jazdy manewrowej.
3. Zabrania się jazdy taborem bezpośrednio za układającym drogę przebiegu.
4. Jeżeli tabor wjechał na zwrotnicę z ostrza, nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, nie wolno cofać taboru. Jeżeli w tych okolicznościach nie ma widocznych uszkodzeń rozjazdu, należy kontynuować zjazd taboru do przodu, jeżeli nie ma innych przeszkód. Następny ruch na tym rozjeździe może nastąpić, jeżeli upoważniony pracownik dokona przeglądu zwrotnicy i uzna jej stan za dobry.
5. Po zakończeniu pracy manewrowej rozjazdy należy przywrócić do położenia zasadniczego.
6. Drużyna manewrowa winna zwracać uwagę czy zwrotnice dla manewrującego taboru są właściwie nastawione i czy tabor skierowany jest na właściwy tor zgodnie z przeznaczeniem.

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

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

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

Odstawione na postój wagony bądź grupy wagonów po ukończeniu manewrów lub podstawione na punkt ładunkowy powinny być połączone sprzęgami śrubowym i zabezpieczone przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulcem ręcznym skrajnych wagonów w każdej grupie, bądź pojedynczo stojącego wagonu. Jeżeli brak jest hamulca ręcznego w wagonie, to w to miejsce wykładamy płóz hamulcowy. Płozy hamulcowe przeznaczone do zabezpieczenia wagonu przed zbiegnięciem winny znajdować się na ławie płozowej.

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

Do eksploatacji zgodnie z potrzebami należy wydać 8 sztuk płozów ponumerowanych kolejno od 1 do 8 (I Rejon manewrowy nr od 1 do 6, II Rejon manewrowy numery od 7 do 8).

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

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

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

Płozy hamulcowe na terenie bocznic w I Rejonie manewrowym znajdują się na ławie płozowej umieszczonej w środkowym odcinku toru 146 od strony toru 147 w linii słupów oświetleniowych - 6 szt, w II Rejonie manewrowym znajdują się na ławie płozowej umieszczonej przy bramie kolejowej po prawej stronie toru nr 291. Za należyte zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest kierownik manewrów.

6. ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWRWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

6.1. Planowanie i organizacja pracy manewrowej

1. Organizacja pracy manewrowej podczas obsługi Bocznic należy do obowiązków kierownika manewrów, gdzie pracą manewrową wykonywaną przy pomocy lokomotywy manewrowej kieruje ustawiacz.
2. Przewoźnik kolejowy realizuje przewozy na bocznicę zgodnie z planem obsługi bocznic.
3. Przed wykonywaniem pracy manewrowej kierownik manewrów ma obowiązek omówić plan pracy manewrowej z maszynistą lokomotywy manewrowej.
4. Pracę manewrową należy wykonywać zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu.
5. Przy prowadzeniu manewrów kierujący manewrami stale winien zwracać szczególną uwagę na to:
 - **czy z pod kół wagonów usunięto płozy lub inne przeszkody;**
 - **aby wagony nie były przetaczane w stanie zahamowanym.**
 - **Przed planowaną obsługą bocznic, ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę powinien powiadomić o tym wyznaczonego pracownika bocznic.**
6. Przy dojeżdżaniu do stojących wagonów należy zmniejszyć prędkość do takiej, aby nie spowodować uruchomienia stojących wagonów.
7. Drużyna trakcyjna i manewrowa ma obowiązek obserwowania, czy droga przebiegu jest właściwie ułożona i nie ma innych zagrożeń i przeszkód do jazdy.
8. Wszelkie ruchy manewrowe na terenie bocznic mogą być wykonywane tylko sposobem odstawczym.

6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej

Do podstawowych zadań pracy manewrowej na bocznic należy wykonywanie prac manewrowych w zależności od zaistniałych potrzeb.

6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic

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

Dojazd do budowli i punktów ładunkowych, gdzie zatrudnieni są ludzie musi odbywać się ostrożnie. Przed zamierzonym dojazdem do miejsc ładunkowych ustawiacz powinien uprzedzić osoby zatrudnione przy czynnościach ładunkowych oraz zarządzić przerwanie wykonywania tych prac. Należy przy tym uważać, aby żaden z pracowników w czasie

zabierania lub podstawiania taboru pod place ładunkowe nie znalazł się między wagonem a budowlą lub pojazdem itp. Przy podstawianiu lub zabieraniu wagonów spod budowli lub placu ładunkowego należy zachować jak największą ostrożność.

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

6.4. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych

1. Szczególną ostrożność należy zachować w warunkach złej widoczności (złe warunki atmosferyczne - burza, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), a szczególnie na całej długości frontu ładunkowego. Przed zamierzonym wykonywaniem manewrów należy ostrzec zatrudnionych w tych rejonach ludzi.
2. W warunkach złej widoczności prędkość taboru po torach bocznicowych należy ograniczyć **do 3 km/h**, z tym, że przed pchanym lub ciągnionym taborem będzie siedział ustawiacz lub manewrowy z przyborami sygnałowymi i będzie zwracał baczność, 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 przeciwśnieżnych 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.

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

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

6.6. Obsługa załadowni wagonów

1. Pojazdy kolejowe z torów zdawczo- odbiorczych z reguły w grupie po 3 do 5 wagonów, są pchane na tor nr 146, gdzie następuje ich załadunek. W trakcie załadunku sypacz sprawdza szczelność wagonu i ewentualnie doszczelnia go.
2. Załadunek wagonów serii Uacs odbywa się na torze nr 147 poprzez jeden zasyp do zbiornika wagonu a następnie do pozostałych zbiorników wagonu według dyspozycji wagonowego,
3. W trakcie obsługi „załadowni” kierujący manewrami - ustawiacz, współpracuje ściśle z wagonowym, który obsługuje ruchomy okap służący do przykrywania wagonu w czasie jego załadunku. Wagonowy jednocześnie waży załadowany wagon.
4. Wagon podlegający załadunkowi i zważeniu przy podniesionym okapie, należy wolno (z prędkością do 3 km/h) wepchnąć na pomost wagi, ustawić na pomoście symetrycznie, rozłączyć od pozostałego taboru, z którym należy odjechać poza pomost wagi. Wagon podstawiony na pomost w stanie statycznym zabezpiecza się hamulcem ręcznym. Podczas załadunku i ważenia, sprzęgi śrubowe muszą być podwieszane na hakach, a sprzęgi powietrzne na wspornikach.
5. Wagonowy, po upewnieniu się, że wagon został wstawiony na pomost wagi i zabezpieczony przed przesunięciem, opuszcza okap. Okap wyposażony jest w urządzenie samoczynnie

zatrzymujące go nad wagonem. Pomimo tego może zdarzyć się, że okap oprze się o ewentualnie wystające części wagonu. W czasie załadunku okap w żadnym punkcie nie może dotykać wagonu i w razie potrzeby wagowy winien go podnieść.

6. Po zakończeniu załadunku należy odczekać minimum 1 minutę, celem odciążenia powietrza z wagonu, po czym wagowy podnosi zsuwnie i okap. Po podniesieniu okapu, wagowy daje zezwolenie ustawiaczowi na pchanie wagonu spod załadowni w kierunku rozjazdu nr 91.
7. Po otrzymaniu zgody od wagowego, kierujący manewrami - ustawiacz, łączy pozostałą grupę taboru z załadowanym wagonem, usuwa ewentualne zabezpieczenia (uwalnia hamulec ręczny wagonu) i podaje sygnał do maszynisty polecając zepchnąć wagon poza pomost wagi wagonowej.
8. Kolejne załadowane wagony, spychane są w kierunku rozjazdu nr 91. Zabezpieczenia przed zbiegnięciem odstawionych wagonów, dokonuje ustawiacz.
9. Po załadowaniu grupy wagonów lokomotywa powraca na tory zdawczo-odbiorcze, skąd zabiera kolejną grupę wagonów, która po załadunku pchana jest w kierunku rozjazdu nr 91.
10. „Załadownia wagonów” umożliwia załadunek jednego wagonu na torze nr 146 lub 147.
11. Za obsługę urządzenia zsykowego, rzetelność ważenia, utrzymanie wagi w czystości i sprawności oraz przestrzeganie przepisów ruchowych i zabezpieczenie wagi po pracy, odpowiada wagowy. Szczegółowe obowiązki wagowego związane z prawidłową eksploatacją i utrzymaniem, zawierają Instrukcje Obsługi i Konserwacji obsługiwanych urządzeń.
12. Przed przystąpieniem do pracy, wagowy powinien sprawdzić, czy szyny toru dojazdowego i na pomoście wagi, są na jednakowej wysokości, czy posiadają ten sam prześwit toru i czy tory dojazdowe leżą w tej samej osi co szyny pomostu oraz czy szczeliny między pomostem i ramą wszędzie są jednakowe. Przed rozpoczęciem ważenia wagonów, waga winna być wytarowana.
13. W trakcie załadowywania i ważenia wagonów należy przestrzegać następujących zasad:
 - prędkość przejazdu pojazdów szynowych przez wagę, nie może przekroczyć 3 km/h,
 - niedopuszczalne jest obciążenie pomostu wagi pojazdem lub innymi przedmiotami o masie większej niż jej dopuszczalna nośność, jak również ważenie wagonów, jeżeli długość pomostu jest mniejsza od rozstawu osi skrajnych ważonego wagonu,
 - nie można używać płozów do wstrzymania biegu znajdujących się już na pomoście wagonów. Nie wolno hamować wagonu na pomoście wagi, lecz wyhamować w pewnej odległości od pomostu wagi, a następnie wolno wtaczać na pomost. Wagon pozostawiony na wadze w stanie statycznym jest zabezpieczany hamulcem ręcznym,
 - nie wolno wjeżdżać na pomost wagi wagonem mocno zahamowanym,
 - wagon powinien być ustawiony wszystkimi kołami na pomoście wagi tak, aby obciążenie pomostu było możliwie równomierne,
 - podczas ważenia sąsiednie wagony powinny być odcięte tak, aby nie stykały się zderzakami. Wagony winny być rozprężnięte, sprzęgi śrubowe, hamulcowe, winny być podwieszane,
 - inne przedmioty niż pojazdy szynowe ważne na wadze, muszą wspierać się tylko na szynach pomostu. Ich rozmieszczenie musi być możliwie symetryczne względem środka

pomostu i obciążać przynajmniej 1/3 długości szyn.

14. Dla zapewnienia dokładności ważenia nie należy:

- ważyć wagonów podczas silnego wiatru,
- ważyć wagonów sprężniętych,
- ważyć wagonów stykających się zderzakami;
- ważyć na wadze nie wytarowanej,
- ważyć na wadze uszkodzonej czy zanieczyszczonej.

15. Przejazd przez wagi wagonowe lokomotyw i wagonów, dozwolony jest tylko po uzyskaniu zezwolenia od wagowego przy podniesionym okapie urządzenia zasypowego „załadowni wagonów”.

16. Opuszczanie okapu i zakaz manewrowania przez pomosty wag wagonowych, sygnalizowane jest ciągłym czerwonym światłem.

17. 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, kłapy są zamknięte, zasuwki odpowiednio zabezpieczone oraz czy bolce zabezpieczające mechanizm obrotowy są właściwie założone,
- nie ma usypów towaru na częściach zewnętrznych wagonów,
- nastawiacze hamulcowe są właściwie nastawione,
- czy są prawidłowo założone wszystkie plomby, właściwe i wyraźnie odcisnięte.

6.7. ZAŁADUNEK WAGONÓW W RELACJI POJAZD KOŁOWY -WAGON

1. Ze względu na utwardzone nawierzchnie międzytorzy torów nr 145-146, 147-148 oraz 291-292 dopuszcza się załadunek wagonów z pojazdów kołowych np. przyczep samochodowych przy pomocy mechanicznych urządzeń ładunkowych. Taka technologia załadunku może być stosowana np. przy załadunku workowanych ładunków przy użyciu pojazdu samojezdnego.
2. Załadunek wagonów suwnicą może odbywać się na wszystkich torach z grupy torów nr 145 – 148 i 291-292.
3. Przystawienia wagonów dokonuje się lokomotywą lub przy użyciu nieszynowych pojazdów trakcyjnych np. pojazdem drogowym.
4. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do taboru i miejsc ładunkowych, przy których odbywają się czynności ładunkowe, kierujący manewrami powinien:
 - powiadomić brygadzystę o mającej nastąpić obsłudze i zażądać przerwania czynności ładunkowych,
 - zażądać zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku przed możliwością jego uszkodzenia w czasie manewrów,

- zażądać odsunięcia na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych i sprzętu przeładunkowego,
 - zażądać pozamykania drzwi wagonowych i opuszczenia wagonów przez zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych pracowników,
 - sprawdzić czy pomiędzy dźwigiem, ładunkiem lub między wagonami nie znajdują się ludzie,
 - sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie,
 - sprawdzić czy składany na placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru.
5. 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, a praca urządzeń przeładunkowych została przerwana.
 6. Wznowienie pracy urządzeń przeładunkach oraz załadunek wagonów może nastąpić dopiero po zgłoszeniu przez kierującego manewrami starszemu brygadziście o ukończeniu wykonywania manewrów.
 7. Zabroniona jest obsługa torów zdawczo-odbiorczych nr 145 lub 148 z jednoczesnym prowadzeniem załadunku w relacji pojazd kołowy - wagon, na którymś z tych torów. Zabroniony jest równoczesny załadunek wagonów przy wykorzystaniu „załadowni wagonów” na torze nr 146 lub 147 z równoczesnym prowadzeniem załadunku w relacji pojazd kołowy - wagon na tym samym torze.

7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO

7.1. Przyjmowanie i przekazywanie wagonów na punkcie zdawczo – odbiorczym

Wagony przeznaczone dla odbiorcy bocznicy są podstawiane lokomotywą przewoźnika kolejowego na tory zdawczo - odbiorcze I Rejon Manewrowy tory nr 141, 142, 144, 148 i II Rejon Manewrowy tor nr 291 bocznicy.

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

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

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

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

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

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

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

7.2. Przekazywanie wagonów z bocznic

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

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

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

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

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

7.3. Reklamacje w stosunku do przewoźnika

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

8. ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

8.1. Ogólne warunki przewozu przesyłek niebezpiecznych

1. Towary niebezpieczne są to materiały i przedmioty, które ze względu na właściwości fizyczne, chemiczne lub biologiczne, stwarzają potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa w przypadku niewłaściwego obchodzenia się z nimi w czasie całego procesu przewozu lub w przypadkach zaistnienia wydarzenia lub wypadku, mogące powodować śmierć, zagrożenie zdrowia, zniszczenie środowiska naturalnego lub dóbr materialnych.
2. W zakresie transportu kolejowego towary niebezpieczne definiuje się jako towary, których przewóz jest zabroniony, albo dopuszczony na ściśle określonych warunkach, zawartych w przepisach szczególnych tj. w Regulaminie RID i w Załączniku 2 do Umowy SMGS.
3. W rozumieniu tych przepisów, do towarów niebezpiecznych zalicza się materiały i przedmioty zaklasyfikowane do jednej z niżej wymienionych klas:
 - Klasa 1 Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi
 - Klasa 2 Gazy
 - Klasa 3 Materiały zapalne ciekłe
 - Klasa 4.1 Materiały zapalne stałe, materiały samoreaktywne, materiały polimeryzujące oraz materiały wybuchowe odczulone stałe
 - Klasa 4.2 Materiały podatne na samozapalenie
 - Klasa 4.3 Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy palne
 - Klasa 5.1 Materiały utleniające
 - Klasa 5.2 Nadtlenki organiczne
 - Klasa 6.1 Materiały trujące
 - Klasa 6.2 Materiały zakaźne
 - Klasa 7 Materiały promieniotwórcze
 - Klasa 8 Materiały żrące
 - Klasa 9 Różne materiały i przedmioty niebezpieczne.

A. Klasyfikacja towarów niebezpiecznych

1. Klasyfikacja towarów niebezpiecznych polega na zaliczeniu danego materiału lub przedmiotu do właściwej klasy niebezpieczeństwa oraz grupy pakowania. Klasę niebezpieczeństwa określa się na podstawie dominującego zagrożenia stwarzanego przez dany towar niebezpieczny, odpowiadający kryterium klasyfikacyjnemu dla danej klasy.
 - Grupa pakowania określa stopień natężenia stwarzanego zagrożenia:
 - a) grupa pakowania I - materiały stwarzające duże zagrożenie,
 - b) grupa pakowania II - materiały stwarzające średnie zagrożenie,
 - c) grupa pakowania III - materiały stwarzające małe zagrożenie
2. W przypadku, gdy nadawca zamierza nadać do przewozu na ogólnych warunkach towar wymieniony w przepisach o przewozie towarów niebezpiecznych, list przewozowy wypełnia się zgodnie z regulaminem RID dział 5.4 oraz punkt 1.4.2.1.1 RID.

B. Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TWR)

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

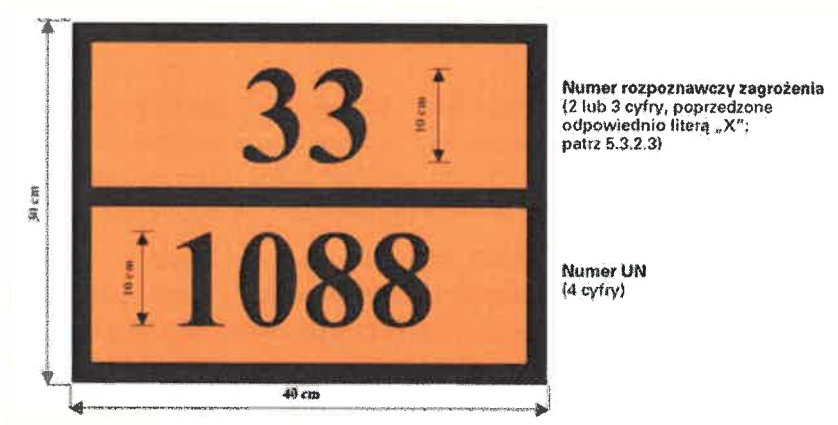
Zgodnie z postanowieniami RID/Załącznik 2 do SMGS dział 1.10 wszyscy uczestnicy przewozu TWR mają obowiązek sporządzenia „Planu zapewnienia bezpieczeństwa” oraz przeprowadzenia niezbędnego szkolenia personelu biorącego udział w procesie przewozu tej grupy towarów.

8.2. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego

Zasady oznakowania taboru

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



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

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

Zagrożenie klasy 2
Gazy



(Nr 2.1)
Gazy palne



(Nr 2.2)
Gazy niepalne, nietrujące



(Nr 2.3)
Gazy trujące

Zagrożenie klasy 3
Materiały zapalne ciekłe



(Nr 3)

Zagrożenie klasy 4.1
Materiały zapalne stałe, materiały samoreaktywne, materiały polimeryzujące i materiały wybuchowe odczulone stałe



(Nr 4.1)

Zagrożenie klasy 4.2
Materiały podatne na samozapalenie



(Nr 4.2)

Zagrożenie klasy 4.3
Materiały wydzielające w zetknięciu
z wodą gazy palne



(Nr 4.3)

Zagrożenie klasy 5.1
Materiały utleniające



(Nr 5.1)

Zagrożenie klasy 5.2
Nadtlenki organiczne



(Nr 5.2)

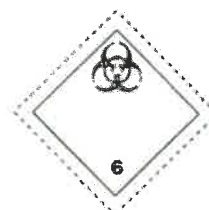


Zagrożenie klasy 6.1
Materiały trujące



(Nr 6.1)

Zagrożenie klasy 6.2
Materiały zakaźne



(Nr 6.2)

Zagrożenie klasy 7
Materiały promieniotwórcze



(Nr 7A)

kategoria I-BIAŁA



(Nr 7B)

kategoria II-ŻÓŁTA



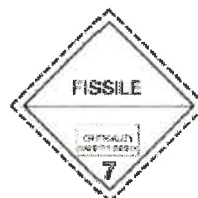
(Nr 7C)

kategoria III- ŻÓŁTA



(Nr 7D)

Materiały promieniotwórcze
(tylko duża nalepka)



(Nr 7E)

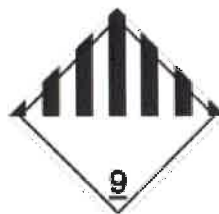
Materiały rozszczepialne klasy 7

Zagrożenie klasy 8
Materiały żrące

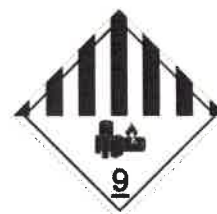


(Nr 8)

Zagrożenie klasy 9
Różne materiały i przedmioty niebezpieczne



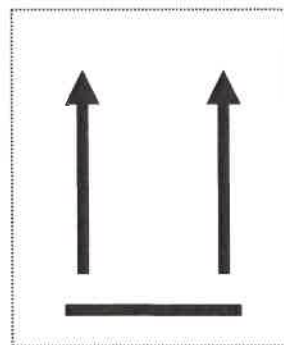
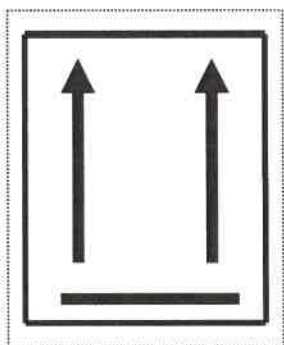
(Nr 9)



(Nr 9A)

9. Strzałki kierunkowe.

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



10. Znak dla materiałów o podwyższonej temperaturze.



11. Znak dla materiałów zagrażających środowisku.



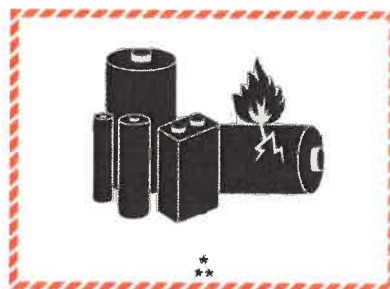
12. Znak ostrzegawczy fumigacji.



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



14. Znak dla akumulatorów litowych.

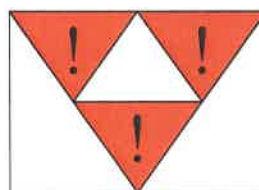


15. Znaki dotyczące manewrowania.



(Nr 13)

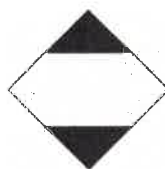
Ostrożnie przetaczać



(Nr 15)

Zakaz odrzutu i staczania

16. Znak dotyczący przewozu towarów niebezpiecznych w ilościach ograniczonych.



8.3. Prowadzenie manewrów z pojazdami kolejowymi wagonami zawierającymi towary niebezpieczne

1. Ruch kolejowy (manewry) pojazdami kolejowymi (wagonami) załadowanymi towarami niebezpiecznymi należy ograniczyć do niezbędnych potrzeb. Ruch kolejowy (manewry) należy wykonywać w obecności kierownika manewrów (drużyna manewrowa w składzie: ustawiacz i manewrowy lub sam ustawiacz) i powiadomić drużynę trakcyjną.
2. Przy wykonywaniu ruchu kolejowego z pojazdami kolejowymi (wagonami) załadowanymi towarami niebezpiecznymi drużyna manewrowa nie może zajmować miejsca na stopniach pojazdów kolejowych.
3. Przed rozpoczęciem ruchu kolejowego (manewrów) z towarami niebezpiecznymi, kierownik manewrów powinien sprawdzić, czy zawory, spusty i krany pojazdów kolejowych (cystern) są szczelnie zamknięte oraz czy nie ma wycieków.
4. Przy wagonach z towarem wybuchowym lub łatwopalnym zabrania się podgrzewania zamrzniętych sprzęgów wagonowych otwartym ogniem.
5. Każdy wagon, kontener wielki, cysterna przenośna lub pojazd drogowy zawierający materiały lub przedmioty klasy 1 i oznakowany dużymi nalepkami ostrzegawczymi zgodnymi ze wzorami nr 1, 1.5 lub 1.6, powinien być oddzielony w tym samym składzie pociągu odległością ochronną od wagonów, kontenerów wielkich, cystern przenośnych, kontenerów-cystern, MEGC lub pojazdów drogowych oznakowanych dużymi nalepkami ostrzegawczymi zgodnymi ze wzorami nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2 lub pojazdów drogowych, dla których dokument przewozowy wskazuje, że zawierają one sztuki przesyłek oznakowane nalepkami ostrzegawczymi zgodnymi ze wzorami nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2. Wymaganie tej odległości ochronnej jest spełnione, jeżeli odległość pomiędzy tarczami zderzaków wagonu lub ścianą czołową kontenera wielkiego, cysterny przenośnej lub przodem albo tyłem pojazdu drogowego a tarczami zderzaków innego wagonu lub ścianą czołową innego kontenera wielkiego, cysterny przenośnej, kontenera-cysterny, MEGC lub przodem albo tyłem pojazdu drogowego:
 - a) wynosi nie mniej niż 18 m, lub

- b) jest zajęta przez nie mniej niż 2 wagony dwuosiove lub jeden wagon cztero- lub więcej osiowy.
6. Prędkość jazd manewrowych z pojazdami kolejowymi z towarem niebezpiecznym z uwagi na krótkie odcinki torów, występujące spadki i inne utrudnienia na bocznicach nie może przekraczać 5 km/h.
 7. Wykonywanie manewrów na bocznicach realizowane jest wyłącznie sposobem odstawczym.
 8. Wagony załadowane materiałami i przedmiotami wybuchowymi powinny być sprzęgnięte ze sobą i z wagonami stanowiącymi odległość ochronną, tak aby ich zderzaki były naciśnięte.

8.4. Zadania doradcy ds. przewozu towarów niebezpiecznych bocznicach

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

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

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

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

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

2. Utrzymanie infrastruktury kolejowej ujętej w pkt. 2.4 i 2.7 podlegają utrzymaniu i konserwacji przez użytkownika boczniczy.
3. Utrzymanie infrastruktury kolejowej polega na:
 1. utrzymaniu ich w granicach ustalonych norm i warunków technicznych,
 2. zapewnieniu odpowiednio długich okresów pracy wszystkich elementów nawierzchni i torów,
 3. zapobieganiu powstawaniu usterek,
 4. usuwaniu przyczyn wszelkich niesprawności torów.
3. Do utrzymania torów i poszczególnych urządzeń kolejowych zarządca boczniczy 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 związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniu określonych rodzajów pojazdów kolejowych
4. Zarządca boczniczy może zlecić wykonywanie tych czynności, a także badanie boczniczy osobom lub instytucjom posiadającym odpowiednie kwalifikacje.

9.2. Rodzaje remontów

Tory kolejowe są remontowane według następującego systemu:

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

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

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

- wszelkie prace związane z konserwacją i remontem toru należy wykonać w oparciu o wymogi prawa budowlanego i Instrukcję wewnętrzną określającą warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach ZMPG S.A.
 - 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 tarczę zatrzymania D1 „STÓJ” ustawia kierownik robót. O ile nieprzewidziane zamknięcie toru jest na punkcie zdawczo – odbiorczym, użytkownik bocznic ma obowiązek powiadomienia o tym fakcie przewoźnika kolejowego lub inne podmioty obsługujące bocznicę oraz dyżurnego ruchu posterunku LCS „GPA” stacji Gdańsk Port Północny.

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 bocznic posiadający wymagane kwalifikacje. Powyższe czynności można zlecić podmiotowi zewnętrznemu, który wykona to pracownikiem posiadającym odpowiednie kwalifikacje.
2. Pracownik ten sprawdza stan zwrotnic, a wynik tego sprawdzenia wpisuje do Dziennika oględzin rozjazdów. W przypadku stwierdzenia usterek dokonuje odpowiedniego zapisu przystępuje do ich usunięcia.
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 bocznic.

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

10.1. WARUNKI BHP

1. Każdy pracownik zatrudniony w transporcie kolejowym na boczniczy musi znać przepisy i instrukcje w zakresie BHP obowiązujące na zajmowanym stanowisku.
2. Pracownicy są obowiązani przestrzegać postanowień regulaminu pracy boczniczy kolejowej, innych regulaminów wewnątrzzakładowych, przepisów i instrukcji oraz stosować odpowiednie środki zapewniające właściwe warunki BHP w zakładzie i na stanowiskach pracy.
3. Odpowiedzialnym za stan BHP na boczniczy 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:
 - przydatność i wymagania pod względem zdrowia,
 - kwalifikacje (szkolenie fachowe, egzaminy służbowe, szkolenie z zakresu BHP,
 - stosowanie właściwych metod pracy,
 - wyposażenie pracowników we właściwą odzież roboczą, ochronną i sprzęt ochrony osobistej,
 - ład i porządek w miejscu pracy,
 - środki techniczne (oświetlenie pomieszczeń i terenu zakładu, wentylacja),
 - warunki atmosferyczne,
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 taboru,
 - 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,
 - zabezpieczaniu przed samowolnym uruchomieniem się taboru,
 - właściwego omówienia planu pracy i stosowaniu prawidłowych sygnałów.

10.2. OCHRONA PRZECIWOŻAROWA

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

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

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

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 bocznic, warunki bezpieczeństwa ruchu i pracy manewrowej,
 - znać dokładnie i przestrzegać postanowienia wewnętrznych instrukcji obowiązujących na bocznic, przepisy BHP, porządkowe i p. pożarowe oraz dotyczące zachowania tajemnicy państwowej i służbowej,
 - chronić mienie Zakładu (Spółki), jak również mienia powierzonego do przewozu, przed umyślnym niszczeniem lub uszkodzeniem,
 - zwracać uwagę na zagwarantowanie bezpieczeństwa osób postronnych, znajdujących się na torach zasadnie lub przypadkowo,
 - w przypadku zauważenia uszkodzenia sygnalizatorów, torów lub innych urządzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu – do niezwłocznego spowodowania, wszelkimi dostępnymi w danej chwili sposobami, zabezpieczenia lub ostonięcia odpowiednimi sygnałami,
 - dla własnego bezpieczeństwa, pracownicy wykonujący czynności w torach czynnych, obowiązani są do noszenia pomarańczowej kamizelki ostrzegawczej.
2. Pracownikom związanym bezpośrednio z pracą transportu kolejowego kategorycznie zabrania się:
 - zgłaszania się do pracy w stanie nietrzeźwym lub nie wypoczętym,
 - używania alkoholu lub spania podczas dyżuru,
 - tolerowanie pełnienia dyżuru przez nietrzeźwych pracowników,
 - niezgłaszanie 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 jazd manewrowych ma na celu wykluczenie powstania po drodze przebiegu jakichkolwiek kolizji t.j zderzenia czy też starcia w miejscach połączenia lub przecięcia się torów.

Szczegółowy zakres czynności wykonywanych przez Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG:

- Po otrzymaniu od ustawiacza zgłoszenia gotowości do jazdy na konkretne Nabrzeże, zapisuje w Dzienniku rozmów telefonicznych numer lokomotyw, nazwisko ustawiacza, numery torów na które ustawiacz chce wjechać oraz godzinę przeprowadzenia rozmowy. Dla jazdy z lub na II Rejon manewrowy wydaje polecenie ochronie portu otwarcia bramy wjazdowej na bocznicę.
- 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 wyda i na jakich warunkach.
- Po zakończeniu pracy ustawiacz ma obowiązek zgłosić Dyspozytorowi Ruchu Kolejowego ZMPG jej ukończenie i gotowość do wyjazdu z danego Nabrzeża.
- Jeżeli nie ma przeszkód do wyprawienia lokomotywy luzem lub z wagonami zezwala ustawiaczowi na jazdę.
- Każda jazda manewrowa z torów stacji Gdańsk Port Północny PKP PLK S.A. może nastąpić po wcześniejszym uzgodnieniu przez dyżurnego ruchu posterunku „GPA” z Dyspozytorem Ruchu Kolejowego ZMPG z odnotowaniem wprowadzonych Dziennikach jazd manewrowych.
- Dyspozytor Ruchu Kolejowego ZMPG musi wiedzieć o każdym ruchu kolejowym w kierunku torów stacyjnych PKP PLK S.A.
- 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.
- 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. Fakt otrzymania informacji o robotach torowych i powiadomienia o nich ustawiacza odpisać należy w Dzienniku rozmów telefonicznych.
- Po otrzymaniu od ustawiacza (kierującego manewrami) zgłoszenia o powstaniu poważnego wypadku, wypadku lub incydentu na boczniczy 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

Do obowiązków kierującego pojazdem kolejowym z napędem w zakresie transportu kolejowego należy wykonywanie poleceń ustawiacza związanych pracą tego pojazdu.

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.

Kierujący pojazdem trakcyjnym 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

- Ustawiacz przed rozpoczęciem pracy powinien szczegółowo zapoznać się z sytuacją na gruncie, planem pracy i bieżącymi zadaniami.
- Po otrzymaniu wszystkich niezbędnych informacji, ustawiacz zobowiązany jest sprawdzić bezpośrednio na gruncie:
 - czy drużyna trakcyjna jest w komplecie,
 - czy drużyna manewrowa ubrana jest we właściwą odzież ochronną oraz czy wszyscy pracownicy posiadają przepisowe przybory sygnałowe,
 - czy wagony stojące na torach są sprzęgnięte i zabezpieczone przed zbiegnięciem,
 - sposób ustawienia sygnałów na zamkniętych dla ruchu torach, oraz czy nie ma innych przeszkód ograniczających poruszanie się taboru po torach,
 - stan i ilość płozów hamulcowych oraz miejsce ich znajdowania się,
 - na których torach znajdują się wagony uszkodzone lub wymagające szczególnej ostrożności przy przetaczaniu,
- Ustawiacz osobiście kieruje pracą manewrową, a na zamierzone jazdy manewrowe, stosownie do postanowień zasad obsługi punktów ładunkowych na bocznicach musi każdorazowo uzyskać zgodę Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG.
- Przed podaniem sygnału do jazdy najpierw upewnia się czy:
 - na torze nie ma przeszkód do jazdy,
 - rozjazdy są właściwie nastawione dla zamierzonego kierunku jazdy,
 - na przejeździe kolejowo – drogowym, ruch drogowy i ruch pieszy zostały wstrzymane,
 - stojące wagony nie znajdują się w ukresach.
- Układa drogi przebiegu przy rozjazdach przekładanych ręcznie.
- Reguluje za pomocą sygnałów prędkości jazdy taboru, w szczególności przy dojeżdżaniu do stojących wagonów oraz w miejscach osygnalizowanych, nie dopuszczając do silnych uderzeń.

- 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).
- Po rozprzęgnięciu taboru natychmiast podwiesza lub poleca podwiesić sprzęgi hamulcowe na wsporniki wagonów.
- 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.
- Niezwłocznie zgłasza o wszelkich utrudnieniach i opóźnieniach w pracy oraz o powstałych wypadkach i awariach.
- Po zakończonej pracy ustawiacz ma obowiązek zgłosić Dyspozytorowi Ruchu Kolejowego ZMPG jej ukończenie i gotowość do wyjazdu z Nabrzeża.

11.5. Obowiązki manewrowego

- Wykonywanie poleceń ustawiacza.
- 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 przekładanych ręcznie.
- W czasie wykonywania jazd manewrowych obserwowanie drogi przebiegu
- Na polecenie ustawiacza wstrzymuje ruch kołowy na przejazdach kolejowo - drogowych.
- Układanie dróg przebiegu dla jazd manewrowych.
- Zabezpieczanie wagonów przed samoczynnym uruchomieniem się poprzez zahamowywanie hamulca ręcznego w wymaganej ilości lub podkładanie pod koła płozów hamulcowych.
- Sprzęganie i rozprzęganie wagonów, skręcanie i rozkręcanie sprzęgieł oraz podwieszanie ich na wsporniki.
- Stosowanie sygnałów zgodnie z Instrukcją wewnętrzną określającą warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.
- Informowanie ustawiacza o wszelkich trudnościach i nieprawidłowościach w pracy itp.
- 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 boczniczy kolejowej 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 boczniczy

1. W razie zaśląbnięcia lub zranienia osoby na terenie boczniczy – 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 boczniczy zawierają „Instrukcje udzielenia pierwszej pomocy przedmedycznej”, które znajdują się przy każdej apteczce.
3. W razie potrzeby należy wezwać karetkę pogotowia ratunkowego lub przewieźć ranego 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 torze boczniczy należy:
 - zatrzymać tabor kolejowy,
 - powiadomić pogotowie ratunkowe, policję, prokuraturę,
 - powiadomić Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG, który dokonuje dalszych powiadomień,
 - jeżeli wypadek miał miejsce na torze prowadzącym do boczniczy, powiadomić dyżurnego ruchu stacji Gdańsk Zaspą Towarową 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 boczniczy

1. Na boczniczy 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 boczniczy 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 boczniczy 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 bocznicach,
 - b. pracownicy użytkownika bocznic, pracownicy spółek przeładunkowych, pracownicy podmiotów wykonujących prace na terenie bocznic, itp.
- mają oni obowiązek powiadomić Dyspozytora Ruchu Kolejowego ZMPG, a pracownicy przewoźnika dokonującego obsługi bocznic, 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 Zaspas Towarowa PKP PLK S.A., jeżeli uniemożliwia to dokonanie obsługi bocznic,
 - 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. przesłać pisemne zawiadomienie 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 bocznic.
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 bocznic 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 bocznicy.
4. Maszynista lokomotywy przewoźnika kolejowego, w przypadku zauważenia na terenie bocznicy 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 bocznicy powinni być przeszkoleni z zagadnień przeciwpożarowych

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

Lp.	Instytucja	Numerы telefonów	Adresy e-mail
1	Koordinator Ruchu Kolejowego	58-737-64-85 609-691-020	-
2	Główny Dyspozytor Portu	58-737-64-84 601-676-984	glowny.dyspozytor@portgdansk.pl
3	Dyspozytor Ruchu Kolejowego	58-737-64-80 519-711-857	dyspozytor.kolejowy@portgdansk.pl
4	Dyspozytor Zmianowy Portu	58-737-93-05	dyspozytor.zmianowy@portgdansk.pl
5	Ośrodek Ratownictwa ZMPG	111 58-737-99-60	dowodca.zmiany@portgdansk.pl
6	Główny Specjalista ds. Postępowania Awaryjnego	58-737-96-17 601-627-222	-
7	Dyżurny Ruchu LCS 'GPA'	784-530-301	-
8	Dyspozytor PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Gdyni	58-721-12-02	izdd.gdynia@plk-sa.pl
9	Terminal Fast Track Logistics	537-633-209	port@fasttracklogistic.pl
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			

Telefony alarmowe:

Centrum powiadamiania alarmowego	112
Policja	997
Straż pożarna	998
Pogotowie ratunkowe	999

14. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

14.1. Rozdzielnik regulaminu.

Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej ZMPG S.A. Nabrzeże Przemysłowe przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny opracowano w 5-ciu jednobrzmiących egzemplarzach, które otrzymują:

- | | |
|---|-----------------|
| 1. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk | – 1 egzemplarz; |
| 2. UTK | – 1 egzemplarz; |
| 3. PKP PLK S.A. ZLK w Gdyni | – 1 egzemplarz; |
| 4. PKP PLK S.A. Sekcja Eksploatacji w Gdyni | – 1 egzemplarz; |
| 5. Grupa Azoty "Fosfory" Sp. z o.o. | – 1 egzemplarz. |

14.2. Obowiązek wprowadzenia zmian i uzupełnień w treści regulaminu

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

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

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

14.3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania

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

15. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIENI TREŚCI REGULAMINU.

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

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

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

17. ZAŁĄCZNIK NR 1 – PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ