



HUTCHISONPORTS

GDYNIA

Regulamin pracy bocznicy kolejowej

Gdynia Container Terminal Sp. z o.o.

w Gdyni

Tekst jednolity przyjęty Zarządzeniem nr 8/2026 Dyrektora Zarządzającego
Gdynia Container Terminal Sp. z o.o.
w dniu 12.05.2026 rok



REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ GDYNIA CONTAINER TERMINAL Sp. z o.o w GDYNI

UZGODNILI:

ZASTĘPCA DYREKTORA
ds. Eksploatacyjnych
1. *[Signature]*
Krzysztof Grabowski
28.07.25
.....
(data i podpis uzgadniającego przedstawiciela PKP PLK S.A.)

ZATWIERDZIŁ:

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor Zarządzający
[Signature]
Jan Jarmakowski
28/07/2025
.....
(przedstawiciel boczniczy GCT)

PROKURENT
Dyrektor ds. Finansowych
[Signature]
Marta Kociuba
25/07/2025

Regulamin sporządzono w 6 jednobrzmiących egzemplarzach
Regulamin zawiera 55 stron ponumerowanych

SPIS TREŚCI

1.	POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	5
1.1.	PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA REGULAMINU.....	5
1.2.	CEL OPRACOWANIA I ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU	6
1.3.	NAZWA I PODSTAWA EKSPLOATACJI BOCZNICY.....	7
1.4.	WSPÓŁUŻYTKOWNICY BOCZNICY	7
1.5.	PRZEZNACZENIE BOCZNICY.....	7
1.6.	ZAKRES STOSOWANIA WŁASNYCH PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH	8
2.	OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	9
2.1.	POŁOŻENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ, MIEJSCE ODGAŁĘZIENIA OD LINII KOLEJOWEJ.....	9
2.2.	OKRĘGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA.....	9
2.3.	LOKALIZACJA PUNKTU ZDAWCZO – ODBIORCZEGO.....	9
2.4.	TORY BOCZNICOWE, ICH DŁUGOŚĆ I PRZEZNACZENIE.....	10
2.5.	POCHYLENIE PODŁUŻNE TORU.....	11
2.6.	POJEMNOŚĆ BOCZNICY.....	11
2.7.	WYKAZ ZWROTNIC I WYKOLEJNIC	12
2.8.	PRZYPORZĄDKOWANIE ZWROTNIC ROZJAZDÓW I WYKOLEJNIC DO OKRĘGÓW NASTAWCZYCH	12
2.9.	URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM.....	12
2.10.	KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE	13
2.11.	PRZEJAZDY KOLEJOWO- DROGOWE I PRZEJŚCIA W POZIOMIE SZYN	13
2.12.	OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	13
2.13.	PUNKTY ŁADUNKOWE, URZĄDZENIA ŁADUNKOWE	14
2.14.	WAGI WAGONOWE.....	15
2.15.	BRAMY KOLEJOWE	15
2.16.	SKRAJNIE BUDOWLI I TABORU, SKRAJNIKI	15
2.17.	SYGNAŁY, WSKAŹNIKI I TABLICE.....	15
2.18.	URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE	16
2.19.	TABOR KOLEJOWY WŁASNY LUB DZIERŻAWIONY.....	16
2.20.	ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI	16
3.	ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ, A ZARZĄDCĄ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ	17
4.	WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY.....	18
4.1.	PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ	18
4.2.	LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH WYKONYWANIA.....	19
4.3.	MASA HAMUJĄCA SKŁADÓW MANEWROWYCH.....	19
4.4.	DOPUSZCZALNY NACISK OSI NA SZYNĘ.....	20
4.5.	OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH	20
4.6.	RUCH LOKOMOTYW PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY	20
5.	WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY.....	21
5.1.	PODZIAŁ BOCZNICY NA REJONY MANEWROWE.....	21
5.2.	MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH POJAZDÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY	21
5.3.	DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ.....	21
5.4.	USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH (LOKOMOTYW) W SKŁADZIE MANEWROWYM.....	21
5.5.	SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE WAGONÓW, POJAZDÓW TRAKCYJNYCH.....	22
5.6.	OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE	22
5.7.	OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE	22
5.8.	JAZDY MANEWROWE PRZEZ PRZEJAZDY KOLEJOWO- DROGOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W POZIOMIE SZYN.....	22

5.9.	DOZWOLONA LICZBA WAGONÓW PRZETACZANYCH W JEDNEJ GRUPIE MANEWRZEJ BEZ OBSADZENIA HAMULCÓW RĘCZNYCH LUB WYŁĄCZENIA HAMULCÓW ZESPOLONYCH	23
5.10.	PRZETACZANIE TABORU PRZY UŻYCIU CIĄGNIKÓW DROGOWYCH	23
5.11.	UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA JAZD MANEWRZYCH ORAZ PRZEKŁADANIE ZWROTNIC ROZJAZDÓW	24
5.12.	ZABEZPIECZENIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM ORAZ GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYWANIE	25
6.	ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWRZEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ	27
6.1.	PLANOWANIE I ORGANIZACJA PRACY MANEWRZEJ PRZEZ PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO	27
6.2.	ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWRZEJ	27
6.3.	CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH BOCZNICY	28
6.4.	PRACA MANEWRZA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH	28
6.5.	WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWRZEJ I OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH	29
7.	ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO	30
7.1.	PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO – ODBIORCZYM	30
7.2.	PRZEKAZYWANIE WAGONÓW Z BOCZNICY	31
7.3.	REKLAMACJE W STOSUNKU DO PRZEWOŹNIKA	31
8.	ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH	32
8.1.	OGÓLNE WARUNKI PRZEWOZU PRZESYLEK NIEBEZPIECZNYCH	32
8.2.	WYPOSAŻENIE I OZNAKOWANIE TABORU KOLEJOWEGO	33
8.3.	PROWADZENIE MANEWRÓW Z POJAZDAMI KOLEJOWYMI, WAGONAMI ZAWIERAJĄCYMI TOWARY NIEBEZPIECZNE	39
8.4.	ZADANIA DORADCY DS. PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH BOCZNICY	40
8.5.	WYMAGANIA ZWIĄZANE ZE SZKOLENIEM PRACOWNIKÓW Z ZAKRESU PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH	40
8.6.	CHARAKTERYSTYKA TOWARU NIEBEZPIECZNEGO PRZEWOŻONEGO NA BOCZNICY ORAZ SPOSÓB WYŁADUNKU TEGO TOWARU	41
9.	NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIA OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY, PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO	42
9.1.	WARUNKI OGÓLNE	42
9.2.	RODZAJE REMONTÓW	42
9.3.	ZACHOWANIE ŚRODKÓW OSTROŻNOŚCI W CZASIE WYKONYWANIA ROBÓT PRZY UTRZYMANIU TORÓW	42
9.4.	OGŁĘDZINY ZEWNĘTRZNE ORAZ KONSERWACJA ROZJAZDÓW	43
9.5.	NADZÓR TECHNICZNY NAD UTRZYMANIEM TORÓW I ROZJAZDÓW ORAZ ICH OKRESOWE SPRAWDZANIE	43
10.	WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY	44
10.1.	WARUNKI BHP	44
10.2.	OCHRONA PRZECIWPÓŻAROWA	45
10.3.	WYMOGI KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZATRUDNIONYCH W TRANSPORCIE KOLEJOWYM NA BOCZNICY	45
11.	OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY	
	46	
11.1.	WSPÓLNY ZAKRES KOMPETENCJI	46
11.2.	OBOWIĄZKI KIEROWNIKA DZIAŁU EKSPLOATACJI	46
11.3.	OBOWIĄZKI EKSPEDYTORA BOCZNICY GCT	47
11.4.	OBOWIĄZKI STARSZEGO DYSPONETA	48
11.5.	OBOWIĄZKI KIERUJĄCEGO MANEWRAMI PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO NA BOCZNICY	48
11.6.	OBOWIĄZKI PROWADZĄCEGO POJAZD TRAKCYJNY	48
11.7.	OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW OCHRONY MIENIA ZATRUDNIONYCH NA WARTOWNI A I C	49
12.	POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM	50

13.	WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ PKP PLK S.A. ; PODMIOTÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ.....	51
14.	POSTANOWIENIA KOŃCOWE	52
14.1.	ROZDZIELNIK REGULAMINU.....	52
14.2.	OBOWIĄZEK WPROWADZENIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU	52
14.3.	OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA.....	52
15.	SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU.....	53
16.	POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI POSTANOWIEŃ REGULAMINU PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ.	54
	ZAŁĄCZNIK NR 1 – PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	55

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. Podstawa prawna opracowania regulaminu

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2021, poz. 1984);
2. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity ogłoszony w Dzienniku Ustaw Dz. U. z 2020 r. poz. 8. z dnia 03.01.2020r.);
3. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2021 poz. 2351);
4. Rozporządzenie ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniu określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 15 stycznia 2021 r. poz. 101);
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity z dnia 23 stycznia 2015r. Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia z dnia 16 marca 2015 poz. 360) wraz z późniejszymi zmianami;
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2014r. poz. 720);
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016r w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016r. poz. 369);
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie Dziennik Ustaw z dnia 30 października 2015r. poz. 1744 wraz z późniejszymi zmianami;
9. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010r. w sprawie kierowania ruchem drogowym– Dziennik Ustaw Nr 123, poz. 840 z dnia 9 lipca 2010r.;
10. Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10.02.2010r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz.U.MI.2010.3.8 z 26 lutego 2010r.);
11. Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. poz. 212, z 2015 r.) wraz z późniejszymi zmianami;
12. Obwieszczenie ministra infrastruktury z dnia 8 listopada 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. 2019r. poz. 2373);
13. Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (teks jednolity Dziennik Ustaw 2021 poz. 756);
14. Regulamin dla Międzynarodowego Przewozu Kolejami Towarów Niebezpiecznych (RID), Dziennik Ustaw z dnia 9 sierpnia 1985 r. Nr 34, poz. 158 z późniejszymi zmianami);

15. Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych Załącznik Nr 2 do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS);
16. Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10.02.2010r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz.U.MI.2010.3.8 z 26 lutego 2010r.).
17. Instrukcje wewnętrzne:
 - a) Instrukcja o prowadzeniu ruchu i sygnalizacji na bocznicy kolejowej – GCT – R
 - b) Instrukcja o eksploatacji i utrzymaniu nawierzchni kolejowej na bocznicy kolejowej – GCT – D,
 - c) Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicy kolejowej GCT w Gdyni,
 - d) Instrukcja o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych na bocznicy kolejowej Gdynia Container Terminal w Gdyni – GCT – N.

Niezależnie od powyższego w niniejszym regulaminie ujęte są niektóre czynności pracowników Przewoźnika kolejowego, oraz Sekcji Eksploatacji PKP PLK S.A. w Gdyni ujęte w regulaminach wewnętrznych tych podmiotów, w celu wskazania granicy odpowiedzialności dla uniknięcia niedomówień w toku prowadzenia ruchu kolejowego.

Postanowienia regulaminu po uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury stycznej i po zatwierdzeniu przez Zarząd spółki Gdynia Container Terminal Sp. z o.o., będą miały moc obowiązującą dla pracowników bocznicy, oraz przewoźników kolejowych realizujących swe czynności na bocznicy.

1.2. Cel opracowania i zakres obowiązywania regulaminu

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

W regulaminie zamieszczono szczegółowe postanowienia dotyczące pracy na bocznicy w oparciu o warunki miejscowe oraz rozporządzenie ministra właściwego d/s. transportu w sprawie określenia ogólnych zasad i warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz obowiązku opracowania przez zarządców, przewoźników kolejowych, szczegółowych przepisów wewnętrznych w tym zakresie

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

- 1) przestrzeganie przez wszystkich pracowników związanych z transportem kolejowym zasad określonych w ogólnych przepisach i instrukcjach wewnętrznych,
- 2) przestrzeganie przez pracowników bocznicy zatrudnionych przy transporcie kolejowym postanowień niniejszego regulaminu,
- 3) przeświadczenie wszystkich pracowników, że praca przewozowa jest częścią składową procesu produkcyjnego,

Wszystkie wydane zarządzenia i wskazówki dotyczące organizacji pracy ruchu kolejowego na Bocznicy powinny ściśle odpowiadać postanowieniom niniejszego regulaminu opracowanego w oparciu o obowiązujące uregulowania prawne oraz obowiązujące instrukcje wewnętrzne spółki W przypadku wydania zarządzeń i wskazówek dotyczących organizacji pracy ruchu kolejowego na punkcie styku zarządców, należy uwzględnić uregulowania ujęte

w regulaminach i instrukcjach zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni (dalej zwany 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 boczniczy

Bocznicza kolejowa- Gdynia Container Terminal Sp. z o.o.
ul. Energetyków 5
81-184 Gdynia

W dalszej części zwana: **Bocznicą**

Bocznicza eksploatowana jest na postawie

- Umowy najmu nr 3621 z dnia 16.12.2021r. zawartej pomiędzy Zarządem Morskiego Portu Gdynia S.A. a Gdynia Container Terminal Sp. z o.o. na najem zabudowanej infrastruktury kolejowej, czyniąc jednocześnie Gdynia Container terminal Sp. z o.o. zarządcą tej infrastruktury na czas trwania umowy
- Umów z Przewoźnikami kolejowymi lub innymi podmiotami obsługującymi bocznicę w zakresie dostarczania i zabierania wagonów do przewozu towarów przeznaczonych na i z boczniczy,
- Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2021, poz.1984)
- Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity ogłoszony w Dzienniku Ustaw Dz. U. z 2020 r. poz. 8. z dnia 03.01.2020r.);
- Świadectwa Bezpieczeństwa Boczniczy wydane przez Prezesa UTK

1.4. Współużytkownicy boczniczy

Współużytkowników bocznicza nie ma.

Nie dopuszcza się współużytkowania infrastruktury kolejowej boczniczy przez podmioty zewnętrzne.

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

1.5. Przeznaczenie boczniczy

Bocznicza przeznaczona i przystosowana jest do przyjmowania, wyprawiania, obsługi i postoju pojazdów kolejowych.

Do zasadniczych czynności wykonywanych na boczniczy należy:

- przyjmowanie składów całopociągowych i pojedynczych pojazdów kolejowych (wagonów) od przewoźnika kolejowego lub innych podmiotów obsługujących bocznicę.
- oględziny pojazdów kolejowych pod względem technicznym i handlowym podczas przyjmowania po podstawieniu na tory ładunkowe;

- dokonywanie czynności za i wyładunkowych;
- przygotowanie pojazdów kolejowych gotowych do zabrania po ukończeniu czynności ładunkowych;
- przekazywanie pojazdów kolejowych podmiotom obsługującym bocznicę.

Bocznicą przystosowaną jest do pracy przez całą dobę.

Na terenie bocznic może odbywać się odprawa celna towarów importowanych i eksportowanych.

1.6. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych

Na bocznicę kolejową Gdynia Container Terminal Sp. z o.o. obowiązują przepisy wewnętrzne wykazane w punkcie 1.1 niniejszego regulaminu.

2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

2.1. Położenie boczniczy kolejowej, miejsce odgałęzienia od linii kolejowej

Bocznicza kolejowa Gdynia Container Terminal Sp. z o.o. odgałęzia się w stacji Gdynia Port, od toru nr 121, rozjazdem nr 301 w km 207,369 linii kolejowej nr 201 zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Granica między bocznicą Gdynia Container Terminal Sp. z o.o. a stacją PKP PLK S.A. Gdynia Port usytuowana jest w km 207,332 wg. kilometracji linii 201 Nowa Wieś Wielka - Gdynia Port, co stanowi km 0,000 toru komunikacyjnego nr 19 (początek infrastruktury kolejowej boczniczy).

Koniec boczniczy GCT usytuowany jest na belkach ramp załadunkowych torów 100-102 w km 0,719 wg. kilometracji boczniczy i na końcach torów 1001-1003 w km 1,077 wg. kilometracji boczniczy.

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

2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada

Bocznicza nie posiada posterunków technicznych i stanowi jeden rejon manewrowy.

2.3. Lokalizacja punktu zdawczo – odbiorczego

Operacje zdawania i odbierania wagonów na i z Boczniczy odbywają się na torach ładunkowych nr 100, 101, 102, 103, 1001, 1002 i 1003.

Operacje zdawania i odbierania pojazdów kolejowych na i z Boczniczy odbywa się na powyższych torach (grupy pojazdów zdawane lub odbierane) w miejscu wcześniej uzgodnionym z podmiotem obsługującym bocznicę. Z tego tytułu nie ma potrzeby wyznaczania odrębnego punktu zdawczo- odbiorczego oraz wystawiania tablic informacyjnych identyfikujących ten punkt.

2.4. Tory bocznicowe, ich długość i przeznaczenie

Nr toru	DŁUGOŚĆ			TORU			Przeznaczenie toru	Pojemność w pojazdach kolejowych o długości 20/15 metrów
	ogólna			użyteczna				
	od	do	m	od	do	m		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
19	PR 102	GZ	58,92	-	-	-	Komunikacyjny (PKP PLK S.A.)	-
	GZ	PR 1000	482,82	U 102	PR 1000	471,29	Komunikacyjny (GCT)	
100	PR 1000	K.O.	177,98	U 999	Z-1	108,82	Ładunkowy zdawczo-odbiorczy	5/7
101	PR 1001	K.O.	137,23	U 1001	Z-1	94,00	Ładunkowy zdawczo-odbiorczy	4/6
102	PR 1000	K.O.	178,04	U 1001	Z-1	94,00	Ładunkowy zdawczo-odbiorczy	4/6
103	PR 999	PR 2000	231,17	U 999	Wysokość Z-1 Toru 102	108,78	Dojazdowy, Ładunkowy, zdawczo-odbiorczy	5/7
1001	PR 2000	K.O.	276,99	U 2000	Z-1	236,26	Ładunkowy zdawczo-odbiorczy	11/15
1002	PR 2000	K.O.	276,99	U 2001	Z-1	205,27	Ładunkowy zdawczo-odbiorczy	10/13
1003	PR 2001	K.O.	246,36	U 2001	Z-1	205,27	Ładunkowy zdawczo-odbiorczy	10/13
Razem			2066,50	-	-	1523,69	-	49/67

Oznaczenia:
U – ukres rozjazdu

Z 1 – tarcza zaporowa wskazująca sygnał Z1 „Stój”

PR – początek rozjazdu

K.O. – koziół oporowy

Kt – koniec toru

GZ – Granica Zarządców

Największy dopuszczalny nacisk osi taboru na szynę uwzględniając maksymalne dopuszczalne zużycie: pionowe, boczne, powierzchni tocznej szyn wynosi **221 kN/oś** (22,5 t/oś) przy przepisowym utrzymaniu toru.

2.5. Pochylenie podłużne toru

Pochylenia podłużne oraz minimalne promienie łuków są następujące:

Tor (grupa torów)	Profil toru (grupy torów)	Min. promień łuku
2	3	4
19	Od początku toru na wzniesieniu 0,8 ^{0/00} na długości 27,14m., dalej na spadku 3,7 ^{0/00} na długości 286,50m., następnie w poziomie na długości 101,5m., dalej na wzniesieniu 4,75 ^{0/00} na długości 48,4m., następnie na wzniesieniu 9 ^{0/00} na długości 28,76, dalej do końca toru spadek 6, 4 ^{0/00}	R = 140
100, 101, 102	Od początku do końca tory w poziomie;	R = 190
103	Od początku na długości 177,94m w poziomie, dalej do końca toru na spadku 4,8 ^{0/00} .	R = 190
1001, 1002, 1003	Od początku na spadku 4 8 ^{0/00} następnie do końca toru na długości 216,31m w poziomie,	R = 190

Minimalny promień łuku znajduje się na torze komunikacyjnym (dojazdowym) do bocznic nr 19 i wynosi R= 140m.

2.6. Pojemność bocznic

Całkowita długość torów bocznic wynosi **2066,50** metrów. Długość użyteczna torów bocznicowych, wynosi 1523 metry. Maksymalna pojemność bocznic ujęto w tabeli pkt. 2.4. Uzależniona jest ona od długości pojazdów kolejowych i wynosi:

- dla taboru kolejowego o długości 15 metrów 67 wagonów,
- dla taboru kolejowego o długości 20 metrów 49 wagonów,

Nie ma potrzeby uwzględniania rezerwy eksploatacyjnej.

Ponieważ na Bocznicę przychodzą głównie wagony czteroosiowe, w tym układzie wykazana pojemność bocznic jest obowiązującą pojemnością eksploatacyjną.

2.7. Wykaz zwrotnic i wykolejnic

Nr rozjazdów i wykolejnic	Położenie zasadnicze	Sposób nastawiania i kto obsługuje	Rodzaj, typ i zamknięcie	Oświetlona	Uzależniona
Wykaz zwrotnic poza układem bocznicy GCT, związanych z pracą bocznicy GCT					
Rz 886	na zwr. nr 885	ręczny, Drużyna manewrowa	S 49, P, 1: 9, R=190 suwakowe	Atrapa	Nie w zarządzie PKP PLK S.A.
Rz 102	na zwr. nr 1	ręczny, Drużyna manewrowa	S 49, L, 1:9, R= 155/450 suwakowe	Atrapa	Nie w zarządzie GCT
Wykaz zwrotnic wchodzących w skład bocznicy GCT					
Rz 999	na tor nr 103	ręczny, Drużyna manewrowa	S 49, 1:9, P R=190 suwakowe	Atrapa	Nie
Rz 1000	na rozj. nr 999	ręczny, Drużyna manewrowa	S 49, 1:9, L R=190 suwakowe	Atrapa	Nie
Rz 1001	na tor nr 102	ręczny, Drużyna manewrowa	S49, 1:9, P R=190 suwakowe	Atrapa	Nie
Rz Portowy 2000	na tor nr 1001	ręczny, Drużyna manewrowa	S 49, 1:7, L R=190	-	Nie
Rz Portowy 2001	na tor nr 1003	ręczny, Drużyna manewrowa	S 42, 1:7, P R=190	-	Nie

2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych

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

2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

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

Tory i rozjazdy nie posiadają izolacji torowej i zwrotnicowej.

2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne

Na terenie boczniczy zlokalizowany jest jeden kolejowy obiekt inżynieryjny, w postaci ścianki oporowej, z grodzi Larsena, usytuowanej wzdłuż toru nr 102.

2.11. Przejazdy kolejowo- drogowe i przejścia w poziomie szyn

Na boczniczy znajdują się następujące przejazdy kolejowo- drogowe kat. „F”(A), które przecinają w poziomie szyn tory bocznicowe:

- w torze nr 19 w km 0.111 o szerokości 15m,
- w torze nr 19 w km 0.438 o szerokości 11m,
- w torze nr 19 w km 0.503 o szerokości 9m,

Na terenie boczniczy znajdują się również następujące przejazdy technologiczne (wewnętrzne), które przecinają w poziomie szyn tory bocznicowe:

- w torach nr 103 i 102 w km 0.577,81,
- w torze komunikacyjnym nr 103 w km 0.731 o szerokości 21,9m,
- w torach nr 1001, 1002, 1003 w km 0.861 o szerokości 18,8m

Szczegółowe położenie przejazdów kolejowo- drogowych przedstawia plan schematyczny stanowiący załącznik do niniejszego regulaminu.

Wszystkie przejazdy kolejowo-drogowe są osygnalizowane dla pojazdów drogowych znakiem G3 lub G4- krzyżami „św. Andrzeja”. Przed przejazdami w km 0.111, 0.438, 0.503, 0.731 ustawione są znaki drogowe B-20 „Stop”.

Dla przejazdów kategorii „F”(A), od strony torów zostały wystawione „Wskaźnik ostrzegania” W6b oznaczające, konieczność podawania wielokrotnego sygnału Rp 1 „Bacność”

Maksymalna dopuszczalna prędkość przez w/w przejazdy wynosi 5 km/h.

Przejazdów oraz toru na długości 5 m, przed i za przejazdem, nie wolno zastawiać taborem. Tory boczniczy nr 1001, 1002, 1003 połączone są w sposób niekonwencjonalny z nawierzchnią drogową po której realizowany jest ruch kołowy. Z tego względu kierujący pojazdem kolejowym z napędem zobowiązany jest do podawania sygnału bacność 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.

Sprawdzenie prawidłowości oświetlenia torów boczniczy, przed obsługą należy do obowiązków pracownika ochrony Wartowni C.

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

2.13. Punkty ładunkowe, urządzenia ładunkowe

Punkty ładunkowe.

Na terenie boczniczy GCT usytuowane są dwa punkty ładunkowe:

- 1) **Punkt ładunkowy Nr I** obejmuje tory nr 101- 103,
- 2) **Punkt ładunkowy Nr II** obejmuje tory nr 1001- 1003

Place ładunkowe i składowe.

Na boczniczy znajduje się pięć placów ładunkowo-składowych:

- plac ładunkowo – manipulacyjno – składowy Nr 1;
- plac ładunkowo – manipulacyjno – składowy Nr 2;
- plac manipulacyjno – składowy Nr 3,
- plac manipulacyjno – postojowy Nr 4,
- plac ładunkowo – manipulacyjno – składowy Nr G4,

Przemieszczanie ładunków (kontenerów) między tymi placami odbywa się drogą wewnątrzskładową i przez wewnętrzne przejazdy kolejowo – drogowe (technologiczne) w/w place posiadają połączenie z placami manipulacyjno – składowymi na Nabrzeżu Bułgarskim.

Dane o placach na terenie boczniczy i placach związanych z jej pracą:

- 1) Plac ładunkowo – manipulacyjno – składowy Nr 1.
Położony jest po zewnętrznej stronie toru nr 103, patrząc w kierunku rampy czołowej. Plac ma kształt zbliżony do prostokąta o długości 130 m (wzdłuż toru nr 103) i o szerokości 16 m.
Ogólna powierzchnia placu wynosi 2080 m².
- 2) Plac ładunkowo – manipulacyjno – składowy Nr 2.
Położony jest po zewnętrznej stronie toru nr 102 na długości 130 m patrząc w kierunku rampy czołowej.
Ogólna powierzchnia placu wynosi 4737 m².
- 3) Plac manipulacyjno – składowy Nr 3.
Położony jest częściowo obok toru nr 103 i częściowo obok toru nr 100. Plac jest w kształcie prostokąta o wymiarach 47 m x 120 m.
Ogólna powierzchnia placu wynosi 5640 m².
- 4) Plac manipulacyjno – postojowy 4 (MS).
Przeznaczony dla odstawiania na postój samojezdnych urządzeń ładunkowych. Położony jest między drogą wewnątrzskładową a placem manipulacyjno – składowym Nr 2 wzdłuż toru nr 100. Uśrednione wymiary tego placu wynoszą 46 m x 28m
Ogólna powierzchnia placu wynosi 1288m².
- 5) Plac ładunkowo – manipulacyjno – składowy Nr G4.
Położony jest przy torach 1001, 1002, 1003 Plac ma kształt zbliżony do prostokąta o długości 230 m (wzdłuż toru nr 1001) i o szerokości 27 m.
Ogólna powierzchnia placu wynosi 6210 m².

Rozładunek i załadunek wagonów odbywa się przy użyciu samojezdnych urządzeń ładunkowych będących na wyposażeniu boczniczy. Wskazane urządzenia ładunkowe są

używane do za i wyładunku kontenerów na punktach ładunkowych oraz do ich przemieszczania z części kolejowej na część składową Terminala i w relacji odwrotnej.

2.14. Wagi wagonowe

Bocznicza nie posiada wag.

2.15. Bramy kolejowe

Na terenie boczniczy znajduje się brama kolejowa nr K-1 w torze nr 19 w km 0,512. Brama ta jest jednoskrzydłowa (przesuwana), otwierana elektrycznie. Na bramie od strony zewnętrznej i wewnętrznej boczniczy znajduje się tarcza zatrzymania D1 "Stój".

Każdorazowy przejazd przez powyższą bramę może odbyć się za zgodą pracownika ochrony. Otwieranie i zamykanie bramy należy do obowiązków pracowników ochrony. Ustawiacz przewoźnika, przed wjazdem przez bramę upewnia się czy brama jest otwarta i zabezpieczona przed przypadkowym zamknięciem. O planowanej obsłudze torów boczniczy oraz potrzebie otwarcia bramy, pracownika ochrony powiadamia wyznaczony pracownik boczniczy.

2.16. Skrajnie budowli i taboru, skrajniki

Istniejąca skrajnia budowli na obszarze całej boczniczy jest zgodna ze skrajnią obowiązującą na infrastrukturze stycznej zarządcy PKP PLK S.A., wg PN-69/K-02057 B.

Wymiary skrajni budowli w kierunku pionowym liczy się w [mm] od powierzchni główki szyny, a w kierunku poziomym - od osi toru.

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

Po torze o prześwicie 1435 mm maksymalna skrajnia ładunkowa wynosi:

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

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

Na boczniczy brak jest skrajników.

2.17. Sygnały, wskaźniki i tablice

1. Zwrotnice rozjazdów 102, 999, 1000, 1001 wyposażone są w wskaźniki zwrotnicowe zgodnie z Instrukcją o prowadzeniu ruchu kolejowego. Wskaźniki te nie są oświetlane. Rozjazdy typu portowego nr 2000 i 2001 ze względu na charakterystykę zabudowy nie posiadają wskaźników położenia.

2. Tarcze zaporowe wskazujące sygnał Z-1 („Stój”) usytuowane są przed kozłami oporowymi torów 100, 101, 102, 1001, 1002, 1003.
3. Obustronna tarcza zatrzymania D1 znajdująca się na bramie ograniczającej wjazd na tory zdawczo- odbiorcze bocznicy.
4. Wskaźniki W6b „Dać sygnał baczność” – przed przejazdami kolejowymi w poziomie szyn,
5. Bocznicza posiada dwie przenośne tarcze zatrzymania D1 „Stój” stosowane są doraźnie w przypadku zamknięcia toru, rozjazdu czy wykonywania robót torowych, które uniemożliwiają prowadzenie ruchu kolejowego po danym torze (rozjeździe),
6. Przed przejazdami kolejowo- drogowymi od strony drogowej ustawione są krzyże św. Andrzeja.
7. Na boczniczy znajdują się wskaźniki W17 (ukresu) oznaczające miejsce, do którego wolno zająć tor taborem.

2.18. Urządzenia i środki trakcyjne

Bocznicza nie posiada własnych pojazdów trakcyjnych (lokomotywy manewrowej). Podstawianie i zabieranie pojazdów kolejowych odbywa się lokomotywami przewoźnika kolejowego.

2.19. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony

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

2.20. Środki łączności

Bocznicza nie posiada osobnej łączności telefonicznej – wewnętrznej.

Dla porozumiewania się pracowników boczniczy z pracownikami posterunku nastawczego GPB stacji PKP PLK S.A. Gdynia Port oraz z pracownikami przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę służy łączność telefoniczna stacjonarna i komórkowa.

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

1. Prowadzenie ruchu kolejowego między bocznicą kolejową GCT a stacją kolejową PKP PLK SA. Gdynia Port następuje w sposób określony w Regulaminie Technicznym posterunku PKP PLK SA. Gdynia Port
2. Bocznicą obsługiwana jest przez lokomotywę i drużynę manewrową przewoźnika kolejowego.
3. Pociągi towarowe z wagonami przeznaczonymi na bocznicę i zabieranymi z bocznicy kończą i rozpoczynają bieg na stacji PKP PLK S.A. Gdynia Port
4. Ruchy wszelkich pojazdów szynowych od okręgu nastawczego GPB na tory zdawczo-odbiorcze bocznicy i odwrotnie oraz przemieszczanie taboru po torach bocznicy winny odbywać się za wiedzą i zgodą Ekspedytora GCT z zachowaniem postanowień instrukcji wykazanych w punkcie 1.1 niniejszego regulaminu oraz tego regulaminu.
5. Zwrotnice prowadzące z torów głównych stacji Gdynia Port GPB na tory boczne nr 121 i 122 oraz odnoszące się do tych jazd tarcze manewrowe obsługiwane są przez dyżurnego ruchu posterunku „GPB”. stacji Gdynia Port z komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
6. W czasie obsługi bocznicy GCT nie ma możliwości obsługi bocznicy „CEMEX” (tor nr 22).
7. Ustawiacz przewoźnika kolejowego, przed wyjazdem do obsługi bocznicy uzgadnia tą jazdę z dyżurnym ruchu posterunku GPB stacji Gdynia Port oraz ekspedytorem GCT. Ekspedytor zarządza otwarciem bramy kolejowej i oczekuje na przyjęcie lub zdanie wagonów przewoźnikowi.
8. Układanie dróg przebiegu na torach bocznicy należy do obowiązków drużyny manewrowej przewoźnika.
9. W czasie obsługi bocznicy przez przewoźnika kolejowego należy:
 - ostrzec osoby pracujące w obrębie torów bocznicy
 - przerwać wszelkie prace,
 - odsunąć sprzęt i urządzenia poza skrajnię toru.
10. Po zakończeniu pracy manewrowej rozjazdy na bocznicy należy pozostawić w położeniu zasadniczym, tzn. przeciwwaga częścią koloru czarnego powinna być przełożona w kierunku do gruntu.
11. Zjazd grupy manewrowej lub pojazdu kolejowego z napędem luzem, z toru komunikacyjnego bocznicy nr 19 na tory nr 121 i 122 może nastąpić dopiero po uzgodnieniu tej jazdy z dyżurnym ruchem posterunku „GPB” i otrzymaniu od niego zgody na tę jazdę.
12. Dalsza jazda z torów nr 121 i 122 na tory główne stacji Gdynia Port GPB, odbywa się na podstawie sygnału zezwalającego na tarczy manewrowej Tm300 lub odrębnego zezwolenia wydanego drogą radiową zgodnie z obowiązującymi na PKP PLK S.A. uregulowaniami.
13. Wagony podstawiane na bocznicę i zabieranie z bocznicy nie są grupowane.
14. Wagony podstawiane na bocznicę są pchane, natomiast wagony zabierane z bocznicy są ciągnięte.
15. Po podstawieniu wagonów na tory zdawczo- odbiorcze pracownik przewoźnika zabezpiecza wagony przed zbiegnięciem w sposób ujęty w pkt. 5.12.

4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY

4.1. Podstawianie wagonów na bocznicę

1. Organizacja pracy manewrowej podczas obsługi toru zdawczo-odbiorczego boczniczy, należy do obowiązków kierownika manewrów przewoźnika kolejowego
2. Pracą manewrową wykonywaną przy pomocy lokomotywy manewrowej kieruje ustawiacz.
3. Pracę manewrową należy wykonywać zgodnie z postanowieniami instrukcji o prowadzeniu ruchu i sygnalizacji na boczniczy kolejowej GCT-R.
4. Obsługa boczniczy odbywa lokomotywą i drużyną manewrową przewoźnika kolejowego, zgodnie z Regulaminem technicznym posterunku ruchu PKP PLK S.A. stacji Gdynia Port.
5. W sprawach ruchu kolejowego między stacją Gdynia Port a bocznicą GCT obowiązują zasady przyjęte jak dla jazd manewrowych.
6. Dojazd do torów boczniczy następuje na zasadach ujętych w § 3 niniejszego regulaminu.
7. Kierownik manewrów zamierzoną jazdę na teren boczniczy i odwrotnie uzgadnia z dyżurnym ruchu posterunku „GPB” stacji PKP PLK S.A. Gdynia Port oraz Ekspedytorem boczniczy GCT.
8. 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 wykołajenie taboru lub też mogły być powodem wypadku;
 - czy z pod kół wagonów usunięto płozy, kliny drewniane lub inne przeszkody;
 - aby wagony nie były przetaczane w stanie zahamowanym.
8. Przy dojeżdżaniu do stojących wagonów należy zmniejszyć prędkość do takiej, aby nie spowodować uruchomienia stojących wagonów.
9. Wszelkie ruchy manewrowe na terenie boczniczy mogą być wykonywane tylko sposobem odstawczym. Wykonywanie pracy manewrowej odrzutem jest zabronione.
10. Lokomotywa manewrowa podczas wykonywania pracy manewrowej nie może znajdować się pomiędzy wagonami.
11. Zdawanie i odbieranie wagonów odbywa się na torach zdawczo-odbiorczych boczniczy.
12. Podstawiają wagony na bocznicę odbywa się w oparciu o Wykazy zdawcze wagonów.
13. Wagony podstawione na tory zdawczo – odbiorcze muszą być ze sobą sprzęgnięte i zabezpieczone przed zbiegnięciem zgodnie z pkt.5.12 niniejszego regulaminu.

4.2. Liczba obsług i czas ich wykonywania

1. Bocznicą może być obsługiwana tylko jedną lokomotywą przez jednego przewoźnika kolejowego. Podczas obsługi bocznic zabronione jest wykonywanie jakichkolwiek czynności manewrowych i innych przy wagonach oraz taborze kolejowym.
2. Ilość i czas obsług bocznic przez przewoźników kolejowych lub inne podmioty uzależniona jest od rzeczywistych potrzeb.
3. Zezwala się na warunkach szczególnych realizować obsługę bocznic drugą grupą manewrową pod warunkiem, że pojazd trakcyjny pierwszej grupy manewrowej będzie pozostawał na torach nr 101, 102, 1001, 1002, 1003 bocznic bez możliwości wykonywania pracy manewrowej tym pojazdem do czasu zjazdu z bocznic drugiej grupy manewrowej. Za ustawienie tego pojazdu na wskazanych torach oraz poinformowanie drużyn manewrowych o konieczności zachowania szczególnej ostrożności i zakazie prowadzenia pracy pierwszą grupą manewrową a także poinformowanie o tym fakcie dyżurnego ruchu GPB stacji Gdynia Port odpowiedzialny jest ekspedytor GCT.

4.3. Masa hamująca składów manewrowych

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

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

gdzie:

M_o - masa ogólna w tonach,
 P_w - procent wymaganej masy hamującej.
Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.

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

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

7. Jeżeli rzeczywista masa hamująca jest mniejsza od wymaganej masy hamującej, a włączenie wagonów z czynnymi hamulcami nie jest możliwe i zmniejszenie masy ogólnej nie jest pożądane, można zezwolić na zmniejszenie prędkości. Dla określenia największej

dozwolonej prędkości jazdy w takim przypadku należy najpierw obliczyć posiadany procent rzeczywistej masy hamującej pociągu (PR) według wzoru:

$$PR = \frac{M}{D}$$

8. Jeżeli części składu jest hamowana hamulcem zespolonym, a część hamulcami ręcznymi, to masę hamującą oblicza się oddzielnie dla każdej z tych części. W przypadku gdy w części składu hamowanej ręcznie brak jest wymaganej masy hamującej, to -jeżeli w części składu na hamulcach zespolonych jest nadmiar masy hamującej, pochylenia na szlakach nie przekraczają 10 %o i część składu pociągu na hamulcach ręcznych ma co najmniej 3/4 masy hamującej, wymaganej dla tej części składu- rzeczywista masa hamująca części składu na hamulcach ręcznych może być zwiększona najwyżej o tyle ton, ile wynosi nadmiar masy hamującej w części składu pociągu na hamulcach zespolonych.
9. Wymagany procent wymaganej masy hamującej na bocznicę wynosi 6.

4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę

Największy dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 221kN (22,5) t/oś.

4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

1. Biorąc pod uwagę pochylenia podłużne i minimalne promienie łuków (140 metrów na torze nr 19) oraz dopuszczalne naciski osi taboru na szynę po układzie stycznym do bocznicy GCT, dopuszcza się do kursowania po torach bocznicy wszystkich rodzajów wagonów i pojazdów kolejowych z napędem (z wyłączeniem trakcji elektrycznej i parowej) dopuszczonych do kursowania po torach PKP PLK S.A., za wyjątkiem pojazdów, których minimalny dopuszczalny promień łuku toru wynosi $R_{\min}=140m$.
2. Na torach bocznicy nie ma ograniczeń co do rozstawu osi skrajnych kursujących wagonów.

4.6. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy

Bocznicą nie posiada własnych pojazdów trakcyjnych. Podstawianie i zabieranie wagonów odbywa się pojazdami kolejowymi z napędem przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę. Pobyt lokomotywy przewoźnika na torach bocznicy GCT ogranicza się do zdania przedstawicielowi bocznicy wagonów podstawianych na punktach zdawczo- odbiorcze a także przestawienie ich na wewnętrzne punkty ładunkowe oraz przyjęcie wagonów gotowych do zabrania. Pracownicy przewoźnika kolejowego w zakresie miejsc podstawienia zabrania wagonów współpracują z Ekspedytorem bocznicy GCT.

5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWRWEJ NA BOCZNICY

5.1. Podział boczniczy na rejony manewrowe

Tory boczniczy GCT S.A. stanowią jeden rejon manewrowy.

Podział torów bocznicowych pod względem ich przeznaczenia charakteryzuje tabela w podrozdziale 2.4 niniejszego regulaminu.

5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach boczniczy

Maksymalna prędkość kursowania pojazdów kolejowych (taboru) po torze 103 boczniczy wynosi **15 km/h** z wyłączeniem wykonywaniu manewrów z towarem niebezpiecznym, oznaczonych nalepkami nr 8,15 według RID oraz cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego, dla których obowiązują prędkości mniejsze.

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

Prędkość jazd manewrowych ogranicza się dla wszystkich torów:

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

5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

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

5.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym

Pojazd trakcyjny (lokomotywa manewrowa) podczas wykonywania pracy manewrowej na torach boczniczy zasadniczo powinna być usytuowana z czoła lub z końca składu manewrowego w zależności od potrzeb związanych z obsługą boczniczy. W uzasadnionych eksploatacyjnie przypadkach w czasie wykonywania pracy manewrowej lokomotywa

manewrowa bocznicy może znajdować się pomiędzy pojazdami kolejowymi pod warunkiem, że przed lokomotywą znajdować się będzie nie więcej niż dwa pojazdy kolejowe, a za lokomotywą jeden, lub odwrotnie.

5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów, pojazdów trakcyjnych

1. Podczas obsługi bocznicy przez przewoźnika lub inny podmiot obsługujący bocznice sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych oraz zawieszanie sprzęgów powietrznych na wsporniki wagonowe należy do obowiązków drużyny manewrowej. Zakazuje się wykonywania manewrów na torach trakcyjnych bocznicy bez użycia pojazdu trakcyjnego.
2. Za prawidłowe wykonanie tych czynności odpowiedzialny jest kierownik manewrów (ustawiacz).
3. Zabrania się sprzęgania i rozprzęgania pojazdu kolejowego będącego w ruchu.
4. Za sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych z napędem oraz zawieszanie sprzęgów powietrznych na wsporniki odpowiada drużyna trakcyjna.

5.6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie

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

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

Drużyna trakcyjna składa się zasadniczo z jednego maszynisty.

5.7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie

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

Kierownik manewrów powinien posiadać:

- upoważnienie do wykonywania czynności,
- zezwolenie na przebywanie na obszarze kolejowym zarządcy infrastruktury,
- dokumentację zdania-przyjęcia wagonów,

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

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

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

W razie pchania taboru przez przejazd wewnętrzny- technologiczny manewrowy powinien dodatkowo znajdować się na pierwszym pojeździe kolejowym, lub poprzedzać go, oraz podawać odpowiednie sygnały ostrzegawcze, tzn. sygnał „STÓJ” dla pojazdów drogowych oraz sygnał „DO MNIE”, na podstawie którego uruchamiana jest jazda grupy manewrowej.

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

Wagony należy ustawiać w odległości nie mniejszej niż 5 m od skrajnych krawędzi przejazdu znajdującego się w danym torze.

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

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

Ustala się następujące zasady jazd manewrowych przez przejazdy kategorii „F” (A), które odbywają się pod osłoną drużyny manewrowej.

Ruch kolejowy (manewry) przez przejazdy kolejowe wykonywać dopiero po zatrzymaniu ruchu kołowego i pieszego po stwierdzeniu, że nie ma przeszkód do uruchomienia pojazdu kolejowego. Należy przy tym przestrzegać następujących zasad:

- a) zatrzymanie ruchu drogowego w porze dziennej odbywa się przez podniesienie ręki z tarczką sygnałową (czerwony, okrągły środek-biała obwódka) do góry w kierunku nadjeżdżającego pojazdu drogowego /sygnał D7 "Stój"/,
- b) zatrzymanie ruchu drogowego w porze nocnej odbywa się przez poruszanie (pionowo) uniesionej w górę latarki ręcznej z czerwonym światłem, zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu drogowego.

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

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

5.10. Przetaczanie taboru przy użyciu ciągników drogowych

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

1. Pojazd drogowy używany do wykonywania manewrów musi być w nienagannym stanie technicznym. Podczas ciągnięcia pojazd ten musi znajdować na poboczu toru, w miejscach, które zostały zabudowane płytami. Zabrania się przetaczania wagonów na tor komunikacyjny 19.
2. Pracowników biorących udział w manewrach, kierujący manewrami winien zapoznać z planem manewrów oraz zasadami bezpieczeństwa. Zasadniczo do manewrów należy użyć drużynę manewrową zatrudnianą przy pojeździe drogowym, natomiast

pracowników zatrudnionych doraźnie należy uprzednio pouczyć o sposobie przetaczania i zachowaniu niezbędnych warunków ostrożności.

3. W przypadku przetaczania wagonów na torze o spadku większym niż 2,5 ‰ należy w odpowiedniej odległości (miejscu zatrzymania) od strony spadku założyć na szynę dodatkowy płóz hamulcowy.
4. Pracownik rozciągający linę zahacza jej jeden koniec o hak pojazdu drogowego a drugi o hak znajdujący się z boku wagonu. Po wykonaniu tej czynności pracownik usuwa się poza obręb toru na bezpieczną odległość od liny. Po sprawdzeniu, że nic nie stoi na przeszkodzie kierujący manewrami daje znak kierowcy pojazdu, że może rozpocząć ciągnięcie wagonu.
5. Kierujący manewrami przed zbliżeniem się do miejsca postoju wagonu zatrzymuje pojazd drogowy a wagon hamuje hamulcem ręcznym lub płożą hamulcową.
6. Ciągnięty wagon nie może przekroczyć prędkości **5 km/godz.** i powinna być tak regulowana, aby w razie potrzeby wagon mógł być natychmiast zatrzymany,
7. Ciągnionego wagonu nie wolno rozpędzać. Pojazdem drogowym można ciągnąć tylko jeden wagon.
8. Do ciągnięcia wagonu wolno używać liny o długości co najmniej **2,5 m**, nie przetartej i w inny sposób nie uszkodzonej, zakończonej hakiem lub uchem (szybko dającym się odczepić).

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

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

Przy wykonywaniu manewrów czynny pojazd trakcyjny powinien znajdować się na początku lub na końcu składu manewrowego, przy czym przetaczany tabor wagonowy musi być obsadzony manewrowym a pierwszy wagon pchanego składu manewrowego musi posiadać czynny hamulec zespolony. Poleceniem na uruchomienie składu manewrowego są sygnały ręczne (Rm), podawane przez ustawiacza – kierującego manewrami.

Przed rozpoczęciem manewrowania, kierujący manewrami ma obowiązek sprawdzić, czy na torach, na których będą wykonywane ruchy manewrowe tabor znajduje się w granicach ukresów. Przetaczany tabor wagonowy musi być sprzęgnięty ze sobą i lokomotywą a hamulec zespolony włączony.

Przed rozpoczęciem manewrowania, kierujący manewrami omawia szczegółowy plan pracy manewrowej z drużyną trakcyjną – maszynistą, a także z innymi zainteresowanymi w zakresie wykonywanej pracy manewrowej, natomiast przed podaniem sygnału na uruchomienie składu manewrowego musi mieć przekonanie, że tabor jest odhamowany i spod kół wagonów zostały usunięte płozy hamulcowe lub inne stosowane środki zabezpieczające wagony od zbiegnięcia oraz nie ma żadnych innych przeszkód na wykonanie zamierzonej jazdy

Rozjazdy na bocznic obsługiwane są ręcznie przez pracowników drużyny manewrowej.

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

Szczególną uwagę należy zwrócić przy obsłudze rozjazdów typu portowego nr 2000 i 2001, gdzie przekładane odbywa się ręcznie, przy pomocy drażka (nastawiacza) do zwrotnic.

Zabrania się jazdy taborem bezpośrednio za układającym drogę przebiegu.

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.

Wszyscy zatrudnieni przy wykonywaniu pracy manewrowej powinni ściśle i niezwłocznie stosować się do poleceń wydanych przy pomocy sygnałów podawanych za pomocą urządzeń świetlnych lub podawanych ręcznie. Na terenie boczniczy polecenia dotyczące wykonywania ruchów manewrowych, jak również inne polecenia związane z wykonywaniem pracy manewrowej mogą być również wydawane za pomocą urządzeń łączności takich jak: radiotelefon lub telefon. Przy czym należy pamiętać, że radio- telefon i telefon są środkami pomocniczymi i ich wykorzystanie do dawania poleceń dotyczy ściśle uzasadnionych przypadków (brak widoczności, luki i brak kontaktu wzrokowego z maszynistą).

Podczas wykonywania manewrów kierujący manewrami powinien znajdować się w miarę możliwości w takim miejscu, aby mógł objąć wzrokiem manewrujący tabor, jego drogę przebiegu, pracowników drużyny manewrowej, maszynistę oraz mógł porozumieć się zarówno z nimi jak i z tymi, którzy zostali wyznaczeni na przygotowanie drogi przebiegu dla tych manewrów.

We wszystkich przypadkach jazd manewrowych w porze nocnej i w warunkach ograniczonej widoczności lokomotywa manewrowa i teren rejonu, na którym mają odbywać się manewry musi być oświetlony. W czasie jazdy wagonami do przodu /pchanie/ w porze ciemnej manewrowy lub ustawiacz znajdujący się na pomoście czołownicy przedniej lub stopniach wagonu musi posiadać oświetloną czynną latarkę zwróconą światłem w kierunku jazdy a także gwizdek do podawania sygnału dźwiękowych przed przejazdami drogowymi niestrzeżonymi. Przy dojeżdżaniu w porze ciemnej do stojącego taboru wagonowego w celu jego sprzęgnięcia powinien tam stać ustawiacz i oświetlać lampką stojący tabor. Pracownik ten ma obowiązek oświetlania miejsca wykonania łączenia wagonów oraz ubezpieczanie manewrowego wykonującego spinanie sprzęgów wagonowych – śrubowych i węży hamulcowych.

Pracownik znajdujący się na przetaczanych pojazdach kolejowych powinien stać na stopniu lub pomoście wagonowym twarzą zwróconą do kierunku jazdy trzymając się ręką za uchwyt poręczy wagonu i nie wychylać się poza skrajnie taboru.

Po zakończeniu pracy manewrowej rozjazdy należy przywrócić do położenia zasadniczego

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

Po zakończeniu pracy manewrowej pozostawione pojazdy kolejowe na postój powinny być zabezpieczone przed zbiegnięciem. Przez zabezpieczenie rozumie się, że pojazdy kolejowe

wagony są sprzęgnięte ze sobą, zahamowane hamulcem ręcznym, a w razie potrzeby podklinowane.

Obowiązują następujące zasady postępowania:

- w każdej odstawionej grupie pojazdy kolejowe powinny być ze sobą sprzęgnięte;
- oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym jeden pojazd kolejowy gdy grupa połączonych pojazdów nie przekracza 10 pojazdów lub dwa skrajne pojazdy kolejowe, gdy grupa połączonych pojazdów (wagonów) przekracza 10 pojazdów;
- gdy brak jest hamulców ręcznych, to oprócz sprzęgniętych pojazdów kolejowych należy skrajne koła grupy pojazdów lub pojedynczo stojącego pojazdu podklinować płozami hamulcowymi;
- jeżeli w grupie pojazdów kolejowych znajduje się tylko jeden pojazd z czynnym hamulcem ręcznym to oprócz zahamowania należy zabezpieczyć płozem hamulcowym od tej strony, od której brak jest pojazdu z czynnym hamulcem ręcznym lub od strony, w którą istnieje możliwość zbiegnięcia.
- każdy pojazd kolejowy stojący oddzielnie należy zahamować hamulcem ręcznym.

Za należyte zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest kierownik manewrów.

Do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy używać hamulców ręcznych, klinów drewnianych oraz płozów hamulcowych.

Na torach bocznicy należy używać płozów hamulcowych koloru czerwonego typu PL-1 o szerokości podeszwy 73mm lub uniwersalnych koloru pomarańczowego PL-3 o szerokości podeszwy 78mm które oznakowane są cechą „GCT” oraz kolejnym nr od 1 do 8.

Do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem przewoźnik kolejowy umiejscowione na lawach płozowych ustawionych w następujących lokalizacjach

- 4 szt. przy torze nr 102 na wysokości krzyżownicy rozjazdu nr 1000,
- 4 szt. przy torze nr 102 na wysokości rampy

Po zabraniu wagonów z torów bocznicy płozy należy umieścić na stojaku.

Obowiązuje zakaz odstawiania na postój pojazdów kolejowych w następujących punktach:

- 1) na przejazdach,
- 2) na torach komunikacyjnych,

Uszkodzone płozy hamulcowe oraz kliny drewniane należy przekazywać do Kierownika działu eksploatacji. Od niego też należy pobierać płozy nowe po zdaniu uszkodzonych. Nowe płozy hamulcowe oraz kliny drewniane wydawane z magazynu otrzymują te same cechy i numery, jakie posiadały płozy zniszczone.

Dla wszystkich posiadanych płozów hamulcowych oraz klinów drewnianych należy prowadzić ścisłą ewidencję.

Za utrzymanie pełnego kompletu płozów oraz klinów drewnianych w wyznaczonych miejscach odpowiedzialny jest Kierownik działu eksploatacji.

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.

6. ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

6.1. Planowanie i organizacja pracy manewrowej przez przewoźnika kolejowego

1. Praca manewrowa na boczniczy wykonywana jest lokomotywą manewrową przewoźnika kolejowego obsługującego tory zdawczo- odbiorcze.
2. Podstawienie wagonów odbywa się na polecenie Ekspedytora boczniczy GCT podanego ustawiaczowi.
3. Pracę manewrową wykonywaną lokomotywą manewrową kieruje ustawiacz.
4. Podczas wykonywania pracy manewrowej należy ściśle przestrzegać postanowień Instrukcji o prowadzeniu ruchu i sygnalizacji na boczniczy kolejowej GCT – R
5. Prędkość jazd manewrowych na poszczególnych torach oraz torach ładunkowych określona w pkt. 5.2. niniejszego regulaminu, nie może być w żadnym przypadku przekroczona.
6. Przy zabieraniu wagonów z punktów ładunkowych należy uprzednio sprawdzić czy:
 - wagony zostały równomiernie obciążone ładunkiem,
 - wagony nie są przeciążone ponad ich nośność,
 - na wagonach otwartych ładunek nie występuje poza skrajnię wagonów,
 - czy przy wagonach samowyładowczych klapy są zamknięte, czy zasuwki są odpowiednio zabezpieczone oraz czy bolce zabezpieczające mechanizm wywrotowy są właściwie założone.
7. Przy spychaniu wagonów bez względu na cel takiej jazdy lub miejsce, zawsze na pierwszym spychanym wagonie (lub go poprzedzać) winien znajdować się pracownik drużyny manewrowej dla obserwowania drogi jazdy.
8. Przy obsłudze punktów ładunkowych w toku dokonywania operacji ładunkowych należy uprzednio powiadomić pracowników wykonujących pracę ładunkową o mającej odbyć się obsłudze w celu zagwarantowania ich bezpieczeństwa oraz usunięcia przyborów ładunkowych i urządzeń, które mogłyby stanowić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, osób lub spowodować uszkodzenie sprzętu.
9. Przy dojeżdżaniu do stojących wagonów należy zmniejszyć prędkość do takiej, aby nie spowodować uruchomienia stojących wagonów.
10. Drużyna trakcyjna i manewrowa ma obowiązek obserwowania, czy droga przebiegu jest właściwie ułożona i nie ma innych zagrożeń i przeszkód do jazdy.
12. Nie należy zastawiać odstawionymi wagonami przejazdów kolejowych. W przypadku zajścia takiej konieczności wagony należy rozczepić i odpowiednio zabezpieczyć przed przemieszczeniem się.

6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej

Do podstawowych zadań pracy manewrowej na boczniczy należy:

- zabieranie z toru zdawczego wagonów przeznaczonych na punkty ładunkowe boczniczy,
- obsługa poszczególnych punktów ładunkowych,
- zabieranie wagonów z punktów ładunkowych i przygotowanie ich do zdawania na torze odbiorczym,

- wykonywanie innych prac manewrowych w zależności od zaistniałych potrzeb.

6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy

Na bocznicy czynności ładunkowe są wykonywane na stanowiskach ujętych w punkcie 2.13. regulaminu.

Dojazd do budowli i placów 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 bocznicy 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 baczną uwagę, czy nie ma przeszkód do dalszej jazdy taboru. Maszynista lokomotywy oraz drużyna manewrowa powinna zachować jak największą ostrożność, nie wychylać się, nie przebywać na stopniach taboru od strony budowli oraz zwracać uwagę na ludzi znajdujących się w sąsiedztwie torów.
3. W okresie przygotowania bocznicy do zimy, powinny być wykonywane roboty związane z zabezpieczeniem stałych urządzeń kolejowych przed skutkami opadów śnieżnych i mrozów, a w szczególności:
 - wykonywanie niezbędnych odwodnień stałych i prowizorycznych rowów odwadniających, oczyszczenie urządzeń odwadniających /studzienek/ i naprawy odwodnienia torów i rozjazdów
 - ustawienie przenośnych zasłon przeciwsnieżnych w miejscach narażonych na zawianie śniegiem,
 - dostarczenie na wyznaczone miejsca odpowiedniej ilości piasku do posypywania rejonów objętych manewrami, dróg dojazdu do miejsc i stanowisk pracy,
 - uprzątnięcie toru i obszaru przyległego z wszystkich materiałów po robotach, części ładunku, itp.

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

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

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

7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO

7.1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo – odbiorczym

1. Wagony przeznaczone na bocznice podstawiane są lokomotywą i przez drużynę manewrową przewoźnika kolejowego bocznice na tory zdawczo-odbiorcze bocznicy.
2. Wagony przekazywane są odbiorcy na podstawie „Wykazów zdawczo-odbiorczych”, „Listów przewozowych” lub „Załączników do listu przewozowego”. Sporządzonych przez przewoźnika lub inny podmiot obsługujący bocznice.
3. Grupa wagonów lub pojedyncze wagony sprawdza i przyjmuje wyznaczony upoważniony pracownik Bocznicy (upoważniony pracownik GCT w imieniu odbiorców /spedytorów/, na podstawie udzielonego pełnomocnictwa) w obecności pracownika podmiotu obsługującego bocznice.
4. Sprawdzenie i przyjęcie wagonów powinno być przeprowadzone sprawnie i szybko tak, aby postój wagonów w tym czasie był jak najkrótszy, ażeby wagony możliwie szybko mogły być zabrane z torów zdawczo-odbiorczych do podstawienia na punkty ładunkowe lub można było realizować czynności za i wyładunkowe na tych torach.
5. Przyjmujący wagony wyznaczony, upoważniony pracownik bocznicy powinien zwrócić uwagę na:
 - zgodność numerów wagonów z dokumentami przewozowymi;
 - czy nie ma oznak zewnętrznych wskazujących na znamiona kradzieży.
 - czy na wagonach krytych ładownych plomby są nienaruszone,
 - czy wywietrzniki, luki są zamknięte,
 - czy w ścianach bocznych, podłodze i dachu wagonu nie ma otworów nasuwających podejrzenia kradzieży ładunku,
 - czy na wagonach odkrytych ładunek nie wskazuje śladów uszkodzenia albo czy nie grozi rozsypaniem,
 - czy są wszystkie kłonicie według liczby gniazd w pomoście wagonu oraz łańcuchy,
 - czy przy wagonach nie ma uszkodzeń lub braków technicznych,
 - czy są w komplecie sprzęgi hamulcowe, po dwa przy każdym wagonie,
 - czy sprzęgła ciągną we, zderzaki, maźnice i widły maźnicze nie mają pęknięć, złamań lub uszkodzeń,
 - czy deski w ścianach wagonów nie są pęknięte lub wyłamane.
6. Wszelkie stwierdzone nieprawidłowości względnie braki należy odpisać na wykazie zdawczym, liście przewozowym lub załączniku do listu przewozowego w dalszej kolejności zgłosić kierownictwu bocznicy.
7. Z chwilą przekazania wagonów odbiorcy wszelka odpowiedzialność za stan wagonów spoczywa na pracowniku bocznicy z wyłączeniem stwierdzonych uszkodzeń a ujętych na wykazie zdawczym.
8. Jeden egzemplarz wykazu zdawczego, listu przewozowego lub załącznika do listu przewozowego zatrzymuje upoważniony pracownik przewoźnika lub innego podmiotu

- (ustawiacz), a drugi przyjmujący ze strony boczniczy wyznaczony upoważniony pracownik.
9. Nieobecność pracownika boczniczy lub podmiotu wyznaczonego do ich przejęcia (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 dokumencie zdawczym adnotacji, że przedstawiciel boczniczy był nieobecny. W tym przypadku odpowiedzialność za ujawnione później wady techniczne wagonów, braki lub uszkodzenia przesyłek ponoszą pracownicy boczniczy lub podmiotu wyznaczonego do przyjęcia przesyłek.
 10. 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 podmiotu przyjmującego z wyłączeniem uszkodzeń ujętych na dokumencie zdawczym.

7.2. Przekazywanie wagonów z boczniczy

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

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

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

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

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

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

7.3. Reklamacje w stosunku do przewoźnika

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

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

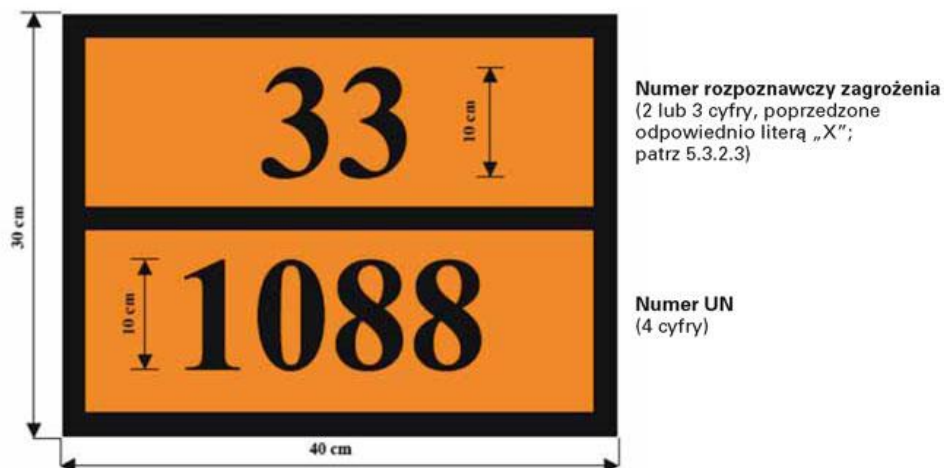
8.2. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego

A. Zasady oznakowania taboru

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

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

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



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

B. Nalepki ostrzegawcze

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

Wzory nalepek zgodnie z RID pkt. 5.2.2.2.

Zagrożenie klasy 1

Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym



(Nr 1)

Podklasy
1.1, 1.2 i 1.3



(Nr 1.4)

Podklasa 1.4



(Nr 1.5)

Podklasa 1.5



(Nr 1.6)

Podklasa 1.6

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

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



Zagrożenie klasy 4.2

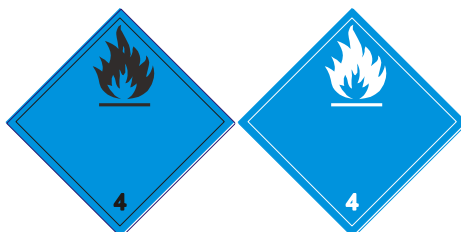
Materiały podatne na samozapalenie



(Nr 4.1)

(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)

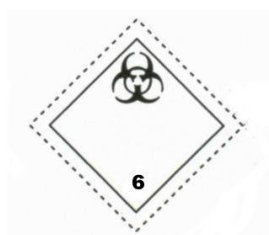


Zagrożenie klasy 6.1
Materiały trujące



(Nr 6.1)

Zagrożenie klasy 6.2
Materiały zakaźne



(Nr 6.2)

Zagrożenie klasy 7
Materiały promieniotwórcze



(Nr 7A)



(Nr 7B)



(Nr 7C)

kategoria I-BIAŁA

kategoria II-ŻÓŁTA

kategoria III- ŻÓŁTA



(Nr 7D)

Materiały promieniotwórcze
(tylko duża nalepka)**Zagrożenie klasy 8**
Materiały żrące

(Nr 8)



(Nr 7E)

Materiały rozszczepialne klasy 7

Zagrożenie klasy 9
Różne materiały i przedmioty niebezpieczne

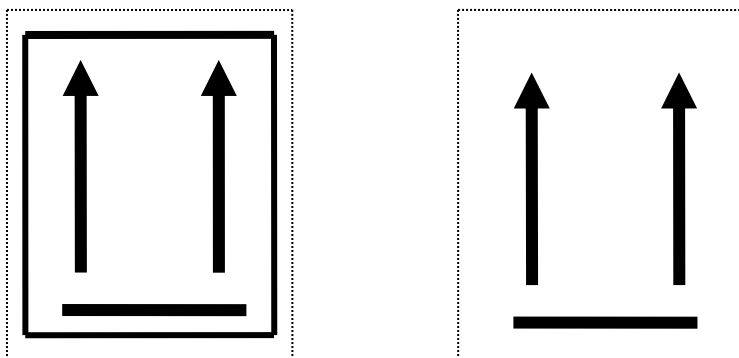
(Nr 9)



(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



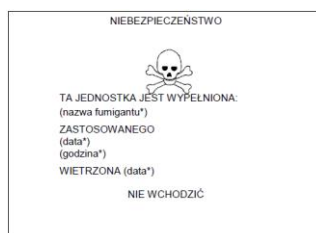
10. Znak dla materiałów o podwyższonej temperaturze.



11. Znak dla materiałów zagrażających środowisku.



12. Znak ostrzegawczy fumigacji.



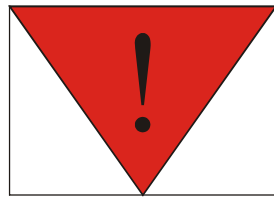
13. Znak dla materiałów używanych podczas przewozu do chłodzenia lub klimatyzowania.



14. Znak dla akumulatorów litowych.

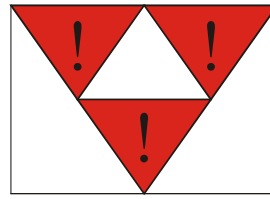


15. Znaki dotyczące manewrowania.



(Nr 13)

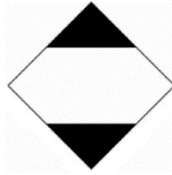
Ostrożnie przetaczać



(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 zamrożonych 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 nie powinna przekraczać 10 km/h; Przy przetaczaniu wagonów z towarami niebezpiecznymi oznaczonymi nalepkami ostrzegawczymi nr 8 i 15 oraz cystern oznaczonych pasami koloru pomarańczowego, zgodnie z Regulaminem międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącym załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674), zwanym dalej „Regulaminem RID”, prędkość jazd manewrowych nie powinna przekraczać 5 km/h.
7. Wykonywanie manewrów na bocznicy realizowane jest wyłącznie sposobem odstawczym.
8. Wagony załadowane materiałami i przedmiotami wybuchowymi powinny być sprzęgnięte ze sobą i z wagonami stanowiącymi odległość ochronną, tak aby ich zderzaki były naciśnięte.

8.4. Zadania doradcy ds. przewozu towarów niebezpiecznych bocznicy

Zadania doradcy ds. przewozu towarów niebezpiecznych bocznicy, realizowane są na podstawie Ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie koleją 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 koleją towarów niebezpiecznych;
- doradztwo w zakresie czynności związanych z przewozem koleją towarów niebezpiecznych;
- sporządzanie rocznego sprawozdania z działalności firmy w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz czynności z tym związanych.

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

1. Pracownicy bocznicy biorący udział w przewozie towarów niebezpiecznych, podlegają przeszkoleniu przez doradcę ds. przewozu towarów niebezpiecznych bocznicy, w zakresie wymagań związanych z takim przewozem.
2. Uczestnik szkolenia powinien zostać zapoznany z:
 - treścią właściwych przepisów i instrukcji;
 - klasyfikacją towarów niebezpiecznych i zagrożeniami wynikającym z poszczególnych klas;

- zasadami znakowania przesyłek z towarami niebezpiecznymi;
- postępowania w sytuacjach krytycznych;
- treścią zawartą w planach zapewnienia bezpieczeństwa przy przewozie towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka;
- procedurami informowania i przeciwdziałania zagrożeniom.

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

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

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

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

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

9.1. Warunki ogólne

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

Utrzymanie infrastruktury kolejowej polega na:

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

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

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

9.2. Rodzaje remontów

Tory kolejowe są remontowane według następującego systemu:

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

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

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

- należyście osłonić miejsce robót przez wystawienie w osi toru przenośnej tarczy zatrzymania D 1 "STÓJ" w odległości 100 m od przeszkody (jeżeli brak jest tej odległości to bezpośrednio za ukresem rozjazdu prowadzącego na dany tor);
- zwrotnicę prowadzącą na tor, gdzie prowadzone są roboty należy ustawić w położeniu ochronnym;

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

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

Nad bezpieczeństwem pracowników wykonujących prace torowe czuwa prowadzący roboty kierownik robót. Przy przewidzianym zamknięciu toru przenośną tarczę zatrzymania D1 „STÓJ” ustawia kierownik robót. O ile nieprzewidziane zamknięcie toru jest na punkcie zdawczo – odbiorczym, użytkownik boczniczy ma obowiązek powiadomienia o tym fakcie dyżurnego ruchu stacji Gdynia Port posterunek „GPB” oraz przewoźnika kolejowego lub inny podmiot obsługujący bocznicę.

9.4. Oględziny zewnętrzne oraz konserwacja rozjazdów

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

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

Usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu kolejowego należy natychmiast odpowiednio osłonić, odpisać i powiadomić Kierownika Działu Eksploatacji.

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

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

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

10.1. WARUNKI BHP

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

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

Odpowiedzialnym za stan BHP w zakładzie jest Kierownictwo spółki GCT

Pracodawca w szczególności zobowiązany jest:

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

Czynniki wpływające na bezpieczeństwo pracy:

1. przydatność i wymagania pod względem zdrowia,
 - kwalifikacje (szkolenie fachowe, egzaminy służbowe, szkolenie z zakresu BHP,
 - stosowanie właściwych metod pracy,
 - wyposażenie pracowników we właściwą odzież roboczą, ochronną i sprzęt ochrony osobistej,
 - ład i porządek w miejscu pracy,
 - środki techniczne (oświetlenie pomieszczeń i terenu zakładu, wentylacja),
 - warunki atmosferyczne,
2. Podczas wykonywania czynności związanych z transportem kolejowym, bezpieczeństwo uzależnione jest od stosowania właściwych zasad przy:
 - przechodzeniu przez tory wolne od taboru,
 - przechodzeniu przez tory zastawione taboru,
 - sprzęganiu i rozsprzęganiu taboru,
 - jeździe na stopniach wagonów i lokomotyw,
 - ręcznym przetaczaniu wagonów,
 - przetaczaniu taboru obok ramp i magazynów,
 - posługiwaniu się płozami hamulcowymi,
 - przekładaniu zwrotnic,
 - zabezpieczeniu przed samowolnym uruchomieniem się taboru,
3. Właściwego omówienia planu pracy i stosowania prawidłowych sygnałów.

10.2. OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA

W razie zaistnienia pożaru – pracownik, który zauważył ogień zobowiązany jest postąpić według obowiązującego na boczniczy "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 boczniczy oraz przy utrzymaniu toru muszą posiadać wymaganą kategorię zdrowia oraz egzaminy kwalifikacyjne na właściwe stanowisko zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniu określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia poz. 101).

11. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY

Stanowiska pracy związane bezpośrednio z realizowanym na boczniczy ruchem kolejowym.

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 boczniczy, warunki bezpieczeństwa ruchu i pracy manewrowej,
 - znać dokładnie i przestrzegać postanowienia wewnętrznych instrukcji obowiązujących na boczniczy, przepisy BHP, porządkowe i p. pożarowe oraz dotyczące zachowania tajemnicy państwowej i służbowej,
 - chronić mienie Zakładu (Spółki), jak również mienia powierzonego do przewozu, przed umyślnym niszczeniem lub uszkodzeniem,
 - zwracać uwagę na zagwarantowanie bezpieczeństwa osób postronnych, znajdujących się na torach zasadnie lub przypadkowo,
 - w przypadku zauważenia uszkodzenia sygnalizatorów, torów lub innych urządzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu – do niezwłocznego spowodowania, wszelkimi dostępnymi w danej chwili sposobami, zabezpieczenia lub osłonięcia odpowiednimi sygnałami,
 - dla własnego bezpieczeństwa, pracownicy wykonujący czynności w torach czynnych, obowiązani są do noszenia pomarańczowej kamizelki ostrzegawczej.
2. Pracownikom związanym bezpośrednio z pracą transportu kolejowego kategorycznie zabrania się:
 - zgłaszania się do pracy w stanie nietrzeźwym lub nie wypoczętym,
 - używania alkoholu lub spania podczas dyżuru,
 - tolerowanie pełnienia dyżuru przez nietrzeźwych pracowników,
 - nie zgłaszanie się do pracy z przyczyn usprawiedliwionych lub nieusprawiedliwionych bez powiadomienia swego przełożonego,
 - przerywanie pracy i oddalania się bez wiedzy i zgody bezpośrednich przełożonych, udzielania jakichkolwiek informacji osobom postronnym,

11.2. Obowiązki Kierownika Działu Eksploatacji

1. Całokształt organizacji pracy transportu kolejowego oraz podział czynności między

- pracowników zabezpieczający terminowe i ekonomiczne wykonywanie zadań w zakresie transportu kolejowego.
2. Organizacja i nadzór nad pracą boczniczy GCT pod względem przestrzegania obowiązujących aktów prawnych (ustaw i rozporządzeń) i instrukcji.
 2. Utrzymanie w aktualności Regulaminu pracy boczniczy kolejowej, a w przypadkach uzasadnionych opracowywanie i przedkładanie do uzgodnienia i zatwierdzenia projektów zmian.
 3. Odpowiedzialność za kwalifikacje (w tym: aktualność egzaminów i szkoleń) ważność badań lekarskich, pracowników zatrudnionych przy pracach związanych z ruchem kolejowym.
 4. Współpraca z przewoźnikiem (obsługującym) w zakresie przewozów i obsługi.
 5. Bieżąca współpraca z współużytkownikami boczniczy GCT pod względem podniesienia efektywności (sprawności) prac ładunkowych i bezpieczeństwa w ruchu kolejowym.
 6. Przechowywanie dokumentacji związanej z pracą boczniczy. Kompletowanie i utrzymanie w aktualnym stanie wymaganych: aktów prawnych (ustaw i rozporządzeń), regulaminów, przepisów (instrukcji) i dokumentacji technicznej boczniczy.
 7. Kierowanie pracą podległych pracowników związanych z pracami ładunkowymi.
 8. Bierze udział we wszystkich komisjach powypadkowych zaistniałych na terenie boczniczy.

11.3. Obowiązki Ekspedytora boczniczy GCT

Do obowiązków ekspedytora boczniczy GCT należy:

- 1) Współpracuje z pracownikami przewoźników kolejowych, w zakresie podstawiania i zabierania wagonów na i z boczniczy, obejmująca:
 - pozyskanie informacji o ilości wagonów przybyłych na stację Gdynia Port przeznaczonych na bocznicę GCT oraz o ilości wagonów podstawianych na bocznicę;
 - przekazanie informacji pracownikom obsługującego o ilości wagonów, które będą zdane w obsłudze;
 - zamawianie dodatkowych obsług boczniczy nie ujętych w planie obsługi boczniczy;
 - zamawianie lokomotyw celem wykonania manewrów między obsługami;
 - zlecenie wykonania segregacji wagonów podczas obsług;
 - potwierdzanie drużynie manewrowej wykonanie dodatkowo zleconej pracy manewrowej;
- 2) Powiadamianie o potrzebie otwarcia na czas obsługi bram kolejowych oraz ich zabezpieczania przed samoczynnym zamknięciem:
 - pracownika Wartowni A lub C o konieczności otwarcia bramy kolejowej 1K;
- 3) Informowanie pracowników zatrudnionych przy przeładunku o konieczności przerwania prac ładunkowych przed obsługą, przyjmowanie zgłoszeń o ich przerwaniu (zakończeniu) oraz przekazywanie informacji kierownikowi manewrów, o przerwaniu prac ładunkowych na poszczególnych torach boczniczy.
- 4) przyjmowanie, od kierownika manewrów, zgłoszeń o zakończeniu prac manewrowych (wyszczególnionych powyżej), oraz informowanie pracowników zatrudnionych przy przeładunku o możliwości wznowienia przerwanych prac ładunkowych na torach boczniczy.
- 5) Sprawdzenie prawidłowości oświetlenia torów boczniczy, przed obsługą punktu zdawczo – odbiorczego.
- 6) Powiadamia telefonicznie o zaistniałych wydarzeniach (wypadku z ludźmi, wycieku ładunku niebezpiecznego, wypadku z taborem, o pożarze) na terenie boczniczy:
 - ◆ Starszego dysponenta GCT

- ◆ Kierownika Działu Eksploatacji;
- 6) Wykonywanie czynności zdawczo – odbiorczych przy wagonach i przesyłkach zgodnie z postanowieniami rozdziału nr 7 niniejszego regulaminu, dla przesyłek i wagonów przeznaczonych dla GCT. Czynności te wykonuje także dla przesyłek i wagonów przeznaczonych dla współużytkowników bocznicy (spedytorów), w przypadku zawarcia takich umów i udzielenia przez nich pełnomocnictwa dla GCT;
- 7) Współpracuje z zespołem przeładunkowym w zakresie kolejności za i wyładunku wagonów (kontenerów) oraz przydziału wagonów próżnych dla poszczególnych kontenerów.

11.4. Obowiązki Starszego Dysponenta

Do obowiązków Starszego Dysponenta w zakresie transportu kolejowego należy:

- 1) dopilnowanie przestrzegania przez podległych pracowników dyscypliny wykonania odnośnych przepisów i instrukcji, przepisów BHP i przepisów ppoż., przepisów porządkowych i postanowień niniejszego regulaminu.
- 2) całokształt organizacji pracy transportu kolejowego oraz podział czynności dla pracowników zabezpieczających terminowe i ekonomiczne wykonywanie zadań w zakresie transportu kolejowego.
- 3) nadzór nad pracą stanowisk pracy, w celu zapewnienia ciągłości i sprawności pracy transportu kolejowego na bocznicy.

11.5. Obowiązki kierującego manewrami przewoźnika kolejowego na bocznicy.

W czasie wykonywania pracy kierownik manewrów przewoźnika kolejowego bocznice, zobowiązany jest:

- 1) kierować pracą manewrową w zgodzie z wymogami niniejszego Regulaminu, instrukcją prowadzenia ruchu kolejowego i zasadami BHP,
- 2) podstawić wagony na tory zdawczo- odbiorcze,
- 3) dopilnować zabezpieczenia taboru na torze przed zbiegnięciem,
- 4) dopilnować aby sprzęgi śrubowe i węże hamulcowe były podwieszane na wspornikach, w razie wypadku z pracownikiem podczas wykonywania manewrów powinien natychmiast zawiadomić swojego przełożonego, Starszego dysponenta GCT, oraz Kierownika Działu Eksploatacji;
- 5) układania drogi przebiegu przy rozjazdach ręcznych na terenie bocznicy dlajazd na tory zdawczo- odbiorcze celem podstawienia lub zabrania pojazdów kolejowych,

11.6. Obowiązki prowadzącego pojazd trakcyjny

1. Maszynista/ kierowca lokomotywy wykonującej manewry podczas objęcia dyżuru powinien przyjąć lokomotywę, dokonując sprawdzenia zgodnie z Instrukcją zasad i wymagań eksploatacji i utrzymania pojazdów kolejowych. Zgłosić gotowość do kierownika manewrów w celu zapoznania się z planem pracy. W czasie pracy obserwować:
 - sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
 - prawidłowe nastawienie zwrotnic, 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.
2. Maszynista powinien wykonywać ruchy manewrowe na polecenie ustawiacza, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami instrukcji sygnalizacji i techniki wykonywania pracy manewrowej i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.

11.7. Obowiązki pracowników ochrony mienia zatrudnionych na wartowni A i C

Do obowiązków pracownika ochrony mienia zatrudnionych na Wartowni A i C, związanych z funkcjonowaniem boczniczy należy:

- 1) Otwieranie na czas obsługi bramy kolejowej **1K** oraz jej zabezpieczanie przed samoczynnym zamknięciem;
- 2) Powiadomianie ekspedytora GCT o wyjeździe lokomotywy na bocznicę z wagonami lub luzem;
- 3) Zamykanie bramy kolejowej **1K** po wyjeździe lokomotywy obsługującej z boczniczy GCT.

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

W razie zaistnienia na torach bocznicy zdarzenia, każdy pracownik bocznicy, przewoźnika kolejowego lub podmiotu prowadzącego pracę manewrową na bocznicy zobowiązany jest osobiście i niezwłocznie zgłosić ten fakt do Kierownika działu eksploatacji lub osoby nadzorującej pracę manewrową na bocznicy oraz do swojego przełożonego zgodnie z obowiązującymi go zasadami pracy.

W przypadku nieszczęśliwego zdarzenia z ludźmi należy bezzwłocznie powiadomić telefonicznie służby ratownicze poprzez numer alarmowy – telefon 112.

Kierownik działu eksploatacji lub osoba nadzorująca pracę manewrową na bocznicy powinna o zdarzeniu niezwłocznie powiadomić:

- 1) członków komisji kolejowej ujętych w wykazie osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej na bocznicy, GCT S.A. w Gdyni
- 2) Dyżurnego ruchu posterunku GPB Stacji Gdynia Port – ☎ (58) 721
- 3) Dyspozytora PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni – ☎ (58) 721 12 02
- 4) O każdym zdarzeniu użytkownik bocznicy powiadamia także: Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Gdańsku ☎ 572 591 125, utko5@utk.gov.pl.
- 5) Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych ☎ 510 126 711 – ☎ 22 630 14 33, ☎ 22 630 14 39, pkbwk@mswia.gov.pl,

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

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

Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.

Informację o wykonaniu poszczególnych czynności, o których mowa powyżej należy odnotować w prowadzonej dokumentacji. Kwestie związane z postępowaniem na bocznicy po powstaniu zdarzenia należy prowadzić zgodnie z Instrukcją o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicy kolejowej GCT w Gdyni.

13. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ PKP PLK S.A. ; PODMIOTÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ

Wykaz numerów telefonicznych wybranych stanowisk GCT:

Starszy Dysponent	tel. (58) 785 53 16 tel. kom. 601 649 791
Kierownik Działu Administracji GCT	tel. (58) 785 53 20 tel. kom. 609 109 376
Kierownik Działu Eksploatacji	tel. (58) 785 53 94 tel. kom. 605 556 660
Ekspedytor GCT	tel. (58) 785 54 05 tel. kom. 667 786 736
Pracownik ochrony mienia Wartowni A i C	tel. (58) 785 53 31 tel. kom. 510 012 879

Wykaz numerów telefonicznych wybranych stanowisk PKP PLK S.A.

Dyżurny ruchu dysponujący stacją Gdynia Port GPB	(58) 721
Nacz. Sekcji Eksploatacji w Gdyni PKP PLK S.A.	(58) 721 13 06
PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni Sekretariat	(58) 721 13 00
PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni Dyspozytor	(58) 721 12 02

Numery wybranych stanowisk

CEMEX Polska Sp. z o.o.	tel. (58) 699 12 27

Telefony alarmowe :

Policja - 997 lub 112

Straż pożarna - 998

Pogotowie ratunkowe - 999

14. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

14.1. Rozdzielnik regulaminu.

Regulamin Pracy Boczniczy Gdynia Container Terminal Sp. z o.o. stacja Gdynia Port opracowano w 6 jednobrzmiących egzemplarzach, które otrzymują:

- | | |
|---|--------|
| 1. Gdynia Container Terminal Sp. z o.o. | 2 egz. |
| 2. Podmiot obsługujący bocznicę | 1 egz. |
| 3. PKP PLK S.A. ZLK w Gdyni | 1 egz. |
| 4. PKP PLK S.A. Sekcja Eksploatacji w Gdyni | 1 egz. |

14.2. Obowiązek wprowadzenia zmian i uzupełnień w treści regulaminu

Regulamin pracy boczniczy kolejowej winien być utrzymany w ciągłej aktualności za co odpowiedzialny jest Kierownik Działu Eksploatacji.

Wszelkie zmiany jakie zajdzie potrzeba wprowadzić należy uzgodnić z Zakładem Linii Kolejowych w Gdyni.

Uzgodniony projekt zmian do Regulaminu należy wnieść do wszystkich egzemplarzy regulaminu i odnotować w punkcie 15.

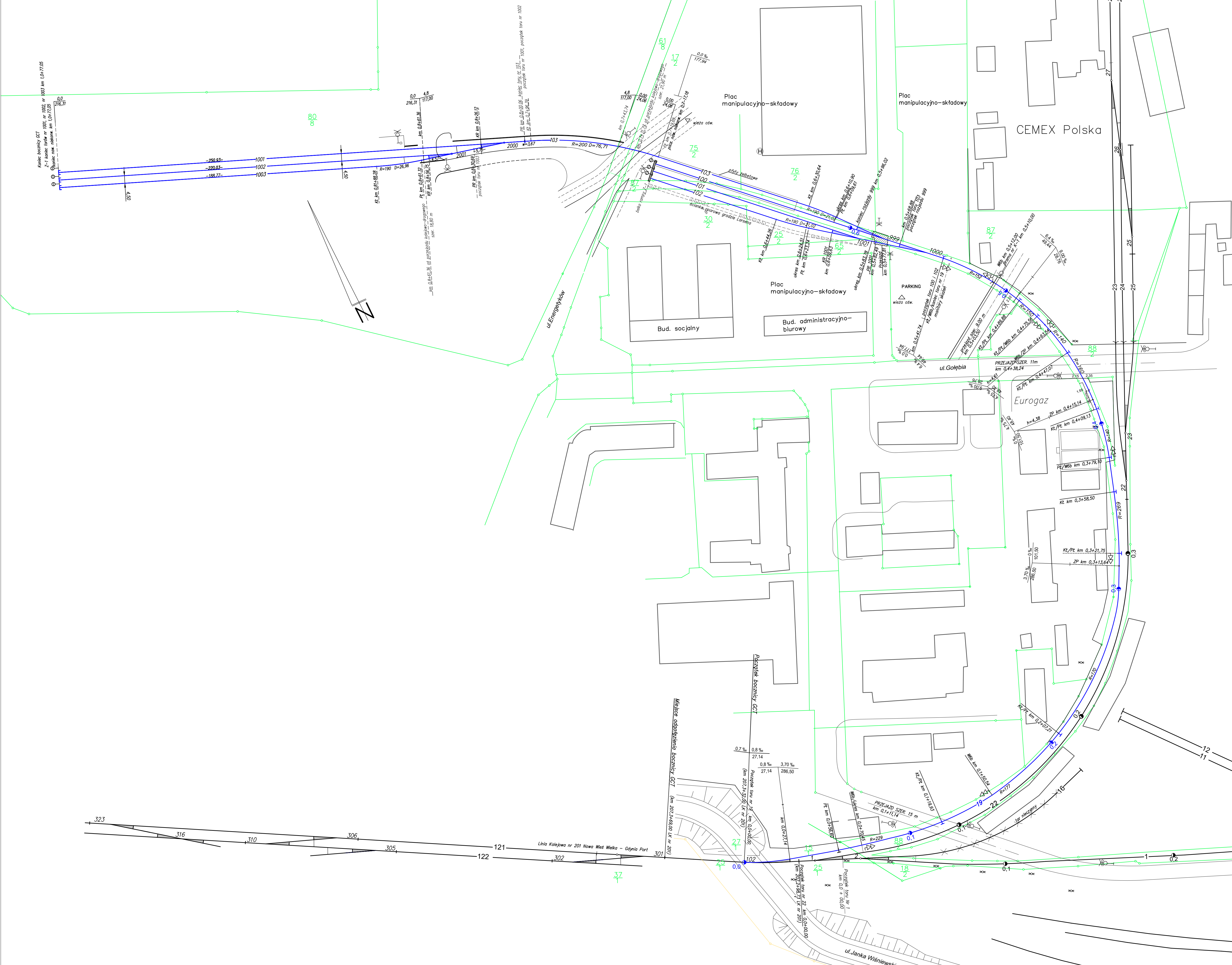
Z wszelkimi zmianami i uzupełnieniami wniesionymi do niniejszego regulaminu należy zapoznać /za podpisem/ wszystkich pracowników boczniczy związanych z ruchem kolejowym i pracowników przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.

14.3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania

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

ZAŁĄCZNIK NR 1 – PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ GDYNIA CONTAINER TERMINAL SKALA 1:1000



- OPIS TECHNICZNY:
1. Bocznicą odgałęzia się w stacji Gdynia Port, od toru nr 121, rozjazdem nr 301 w km 207,369 linii kolejowej nr 201 zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
 2. Granica między bocznicą Gdynia Container Terminal Sp. z o.o. a stacją PKP PLK S.A. Gdynia Port usytuowana jest w km 207,332 wg. kilometracji linii 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port, co stanowi km 0,000 toru komunikacyjnego nr 19 (początek infrastruktury kolejowej bocznicy).
 3. Koniec bocznicy GCT usytuowany jest na belkach ramp załadunkowych torów 100–102 w km 0,719 wg. kilometracji bocznicy i na końcach torów 1001–1003 w km 1,077 wg. kilometracji bocznicy.
 4. Długość ogólna bocznicy GCT będąca w utrzymaniu GCT Gdynia – 2066,50 mb
 5. Dopuszczalne naciski: 221 kN/oś (22,5 T/oś)

- OZNACZENIA:
- tory bocznicy należące do GCT
 - tory bocznicy nienależące do GCT
 - pozostałe tory
 - granice działek
 - Nr działek
 - granica PKP S.A.

Wykaz torów na bocznicę GCT Gdynia Port

Nr toru	Długość torów w metrach						Zarządca	Właściciel			
	Ogólna		Budowlana		Użytkowa						
Od	Do	[m]	Od	Do	[m]	Od	Do	[m]			
19	PR102	PR1000	541,74	KR102	Granica SG/GCT	31,78	—	0,00	GCT	ZMPG S.A.	
100	PR1000	K.O.	177,98	KR1000	Z-1	124,00	U999	Z-1	108,82	GCT	GCT
101	PR1001	K.O.	137,23	KR1001	Z-1	110,13	U1001	Z-1	94,00	GCT	GCT
102	PR1000	K.O.	178,04	KR1001	Z-1	110,45	U1001	Z-1	94,00	GCT	GCT
103	PR999	PR2000	231,17	KR999	PR2000	204,03	U999	na wys. Z-1 toru nr 102	108,78	GCT	GCT
1001	PR2000	KO	276,99	KR2000	KO	250,93	U2000	KO	236,26	GCT	GCT
1002	PR2000	KO	276,99	KR2001	KO	220,03	U2001	KO	205,27	GCT	GCT
1003	PR2001	KO	246,36	KR2001	KO	220,03	U2001	KO	205,27	GCT	GCT

kolor czerwony – tory nienależące do GCT

Legenda
 PR – początek rozjazdu
 KR – koniec rozjazdu
 SR – środek rozjazdu
 U – zakres
 KO – Kozłot oporowy żelbetowy ze zderzakami
 Rampa – belka rampy czołowej

ZESTAWIENIE ROZJAZDÓW

Nr rozj.	Rodzaj	Typ	Skos	Promień	Kierunek	Długość	Zarządca	Właściciel
886	zwyčajny	S 49	1:9	190	prawy	27,14	PKP PLK S.A.	PKP PLK S.A.
102	łukowy jednostronny	S 49	1:9	155/450	lewy	27,14	GCT	ZMPG S.A.
1000	zwyčajny	S 49	1:9	190	lewy	27,14	GCT	GCT
1001	zwyčajny	S 49	1:9	190	prawy	27,14	GCT	GCT
999	zwyčajny	S 49	1:9	190	prawy	27,14	GCT	GCT
2000	zwyčajny portowy	S 49	1:7	190	lewy	26,06	GCT	GCT
2001	zwyčajny portowy	S 49	1:7	190	prawy	26,06	GCT	GCT

kolor czerwony – rozjazdy nienależące do GCT