



PKP ENERGETYKA

# REGULAMIN

## PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

### STACJA PALIW PŁYNNYCH

### PKP ENERGETYKA w GDYNI

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

Uzgodniono:

Dnia ..... 10.04. ....2012 r.  
(data-podpis-przedstawiciela PKP „PLK” S.A.)

PKP Energetyka S.A.  
Oddział w Warszawie - Paliwa  
ul. J.G. Chłopickiego 50  
04-275 Warszawa  
NIP: 526-25-42-704 REGON: 017301607-00225  
Zastępca Dyrektora ds. Technicznych

Bogusław Solarski

Zatwierdzam:

Dnia 12.04. ....2012 r.

*W dniu 13.04.2012  
zapisano 2 egzemplarze*

Regulamin sporządzono w 5 jednobrzmiących egzemplarzach  
Regulamin zawiera ..... stron ponumerowanych

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.  
Zakład Linii Kolejowych w Gdyni  
DZIAŁ EKSPLOATACJI ZAPLECZA  
TECHNICZNEGO SŁOWNICTWA  
PCHRONY I ZDROWOTWAROWEJ  
81-333 Gdynia, ul. Morska 24

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

# Regulamin pracy boczniczy kolejowej Stacji Paliw Płynnych PKP ENERGETYKA w Gdyni

5.12.	ZABEZPIECZENIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM ORAZ GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYWANIE .....	16
6.	ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWRowej NA BOCZNICY KOLEJOWEJ .....	17
6.1.	PLANOWANIE I ORGANIZACJA PRACY MANEWRowej .....	17
6.2.	ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWRowej .....	17
6.3.	CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH BOCZNICY .....	17
6.4.	PRACA MANEWRowa W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH .....	17
6.5.	WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWRowej I OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH .....	18
7.	ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO.....	19
7.1.	PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO- ODBIORCZYM .....	19
7.2.	PRZEKAZYWANIE WAGONÓW Z BOCZNICY PRZEWOŹNIKOWI KOLEJOWEMU .....	20
7.3.	REKLAMACJE W STOSUNKU DO PRZEWOŹNIKA .....	21
8.	ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.....	21
8.1.	OGÓLNE WARUNKI PRZEWOZU PRZESYŁEK NIEBEZPIECZNYCH .....	21
8.2.	TOWARY WYSOKIEGO RYZYKA ( TWR ) .....	23
8.3.	WARUNKI DOTYCZĄCE OPAKOWAŃ ORAZ TABORU PRZEZNACZONEGO DO PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH .....	24
8.4.	ZASADY ZNAKOWANIA TABORU .....	25
8.5.	NALEPKI OSTRZEGAWCZE .....	25
8.6.	PRZEWÓZ PRÓŻNYCH, NIE OCZYSZCZONYCH OPAKOWAŃ I TABORU PO TOWARACH NIEBEZPIECZNYCH.....	26
8.7.	RUCH KOLEJOWY Z WAGONAMI ZAŁADOWANYMI TOWARAMI NIEBEZPIECZNYMI „TWR” .....	26
8.8.	SZKOLENIA PRACOWNIKÓW UCZESTNICZĄCYCH W PROCESIE PRZEWOZÓW KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH ORAZ OBSŁUDZE URZĄDZEŃ DO OPRÓŻNIANIA ZBIORNIKÓW TRANSPORTOWYCH .....	27
9.	NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIA OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY, PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO.....	27
9.1.	WARUNKI OGÓLNE .....	27
9.2.	RODZAJE REMONTÓW .....	27
9.3.	ZACHOWANIE ŚRODKÓW OSTROŻNOŚCI W CZASIE WYKONYWANIA ROBÓT PRZY UTRZYMANIU TORÓW .....	28
9.4.	OGŁĘDZINY ZEWNĘTRZNE ORAZ KONSERWACJA ROZJAZDÓW .....	28
9.5.	NADZÓR TECHNICZNY NAD UTRZYMANIEM TORÓW I ROZJAZDÓW ORAZ ICH OKRESOWE SPRAWDZANIE.....	28
10.	WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY.....	29
11.	OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY ...	29
11.1.	OBOWIĄZKI KIEROWNIKA BOCZNICY.....	29
12.	POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM.....	29
12.1.	ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU;.....	30
12.2.	POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU ZDARZENIA.....	31
13.	WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ PKP PLK S.A. ; PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ ZBM ZREMB. ....	32
14.	POSTANOWIENIA KOŃCOWE .....	33
14.1.	ROZDZIELNIK REGULAMINU.....	33
14.2.	OBOWIĄZEK WPROWADZENIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU .....	33
14.3.	OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA .....	33
15.	SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU. ....	34
16.	POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI POSTANOWIEŃ REGULAMINU PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ. ....	35
17.	ZAŁĄCZNIK NR 1 – PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	35

## 1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

### 1.1. Podstawa prawna opracowania regulaminu

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1594 ze zm.)
2. Rozporządzenie MI z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444 z późn. zm),
3. Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10.02.2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej, sporządzanym przez jej użytkownika (Dz. Urz. MI.2010.3.8).
4. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane – (tekst jednolity Dz. U. z 2016 poz. 290),
5. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz 1744

Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych:

Na terenie boczniczy obowiązują następujące własne przepisy wewnętrzne:

1. ET-8 Instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego, pojazdów kolejowych,
2. ET-9 Instrukcja o badaniach i pomiarach zestawów kołowych taboru kolejowego,
3. ET-10 Instrukcja o użytkowaniu sieci i urządzeń radiotelefonicznych,
4. ET-11 Instrukcja dla maszynisty prowadzącego pojazd kolejowy,
5. ET-12 Instrukcja dla rewidenta taboru,
6. ET-13 Instrukcja w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach
7. ET-14 Instrukcja o technice wykonywania manewrów
8. ET-15 Instrukcja o sposobach ładowania i zabezpieczania ładunków w przewozach kolejowych,
9. ET-16 Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych,
10. ET-17 Instrukcja dla kierownika pociągu,
11. ET-18 Instrukcja utrzymania bocznic kolejowych

Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, pozyskanych od zarządcy/ów infrastruktury kolejowej z którymi bocznicza kolejowa jest połączona lub przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę:

Na terenie boczniczy obowiązują następujące instrukcje wewnętrzne PKP PLK S.A wykorzystane

zgodnie z pismem Biura Zarządu PKP PLK S.A. Nr :IBZ8-0705-1/12 z dnia 13.06.2012 r

1. Ie-1 (E-1) Instrukcja sygnalizacji – PKP PLK S.A.,
2. Ir-1(R-1) Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów – PKP PLK S.A.,
3. Ie-14 (E-36) Instrukcja o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznej – PKP PLK S.A.
4. Ir-16 Instrukcja o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

## **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, dystrybucją paliwa, obsługą punktu wyładunku wagonów, organizacją pracy i nadzoru w transporcie kolejowym, utrzymaniem urządzeń stałych na boczniczy.

W regulaminie zamieszczono szczegółowe postanowienia dotyczące pracy na boczniczy 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 i użytkowników bocznic kolejowych szczegółowych przepisów wewnętrznych w tym zakresie (Art. 17 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym).

Dla osiągnięcia pełnego bezpieczeństwa ruchu kolejowego na boczniczy, bezpieczeństwa zatrudnionych pracowników, maksymalizacji zdolności przewozowej konieczne jest:

- Przestrzeganie przez wszystkich pracowników związanych z transportem kolejowym zasad określonych w ogólnych przepisach oraz instrukcjach wewnętrznych
- Przestrzeganie przez pracowników boczniczy zatrudnionych w transporcie kolejowym postanowień niniejszego regulaminu, oraz zasad bezpieczeństwa i higieny pracy.
- Wszystkie wydane zarządzenia i wskazówki dotyczące organizacji pracy ruchu kolejowego na boczniczy powinny ściśle odpowiadać postanowieniom niniejszego regulaminu.
- Pracownicy nadzoru czuwać winni nad utrzymaniem właściwego poziomu dyscypliny pracy, sprawnym działaniem urządzeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego, właściwym stanem nawierzchni oraz aktualnością niniejszego regulaminu.

## **1.3. Nazwa i podstawa eksploatacji boczniczy**

**Bocznicza kolejowa- STACJA PALIW PŁYNNYCH  
PKP ENERGETYKA w GDYNI**

Siedziba spółki - **PKP ENERGETYKA S. A.**  
**ul. Hoża 63/67**  
**00-681 Warszawa**

W dalszej części zwaną : **Bocznicą**

Bocznicą jest dzierzawiona od PKP S. A. na podstawie umowy dzierżawy nr D80-KNDE-4NS/15 z dnia 09.07.2015 r.

Układ torowy boczniczy STACJI PALIW PŁYNNYCH PKP ENERGETYKA w GDYNI stanowi jeden tor nr 64, odgałęziający się rozjazdem nr 92 od toru komunikacyjnego nr 404 Gdynia Główna- Gdynia Port GPW rozpoczynającego się w km 206,315 linii 201 Nowa Wieś Wielka-Gdynia Port i usytuowana jest na terenie przyległym do stacji PKP PLK S.A. Gdynia Port GPW

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

#### **1.4 Współużytkownicy boczniczy**

Użytkownikiem boczniczy jest PKP Energetyka S.A. Oddział w Warszawie – Paliwa oraz licencjonowany przewoźnik kolejowy w danym momencie obsługujący bocznicę kolejową, którego prawa i obowiązki względem przedmiotowej boczniczy reguluje odrębna umowa.

#### **1.5 Przeznaczenie boczniczy**

Bocznicą jest przeznaczona i przystosowana do dystrybucji oleju opałowego oraz przyjmowania i rozładunku pojedynczych wagonów z paliwem do silników diesla. Do zasadniczych czynności wykonywanych na boczniczy należy:

- ♦ dystrybucja oleju napędowego dla pojazdów kolejowych z napędem
- ♦ przyjmowanie pojedynczych wagonów (cystern), z olejem napędowym traktowanych jako wagony z towarem niebezpiecznym od licencjonowanych przewoźników kolejowych obsługujących Bocznicę oraz oględziny wagonów pod względem technicznym i handlowym podczas przyjmowania,
- ♦ podstawianie i zabieranie wagonów na i z punktu wyładunkowego,
- ♦ dokonywanie czynności wyładunkowych na wyznaczonym punkcie,
- ♦ przygotowanie wagonów gotowych do zabrania po ukończeniu czynności wyładunkowych,
- ♦ przekazywanie wagonów przewoźnikowi kolejowemu.

Bocznicą przystosowana jest do pracy przez całą dobę.

## 1.6. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych

Na boczniczy kolejowej Stacji Paliw Płynnych PKP ENERGETYKA w Gdyni 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 Stacji Paliw Płynnych PKP ENERGETYKA w Gdyni jest boczniczą stacyjną, która odgałęzia się rozjazdem nr 92 od toru komunikacyjnego nr 404 Gdynia Główna- Gdynia Port GPW km 206,315 linii 201 Nowa Wieś Wielka-Gdynia Port stacji PKP PLK S.A. Gdynia Port.

### 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 torze nr 64 boczniczy, który wyznaczony jest jako tor zdawczo-odbiorczy. Ponieważ Bocznicza nie posiada własnych środków trakcyjnych, a obsługiwana jest w całości lokomotywą przewoźnika, to nie wyznacza się kresu jazdy lokomotywy przewoźnika.

### 2.4. Tory bocznicowe, ich długość i przeznaczenie

Nr toru	DŁUGOŚĆ TORU						Przeznaczenie torów	Pojemność w wagonach o długości 15 m
	ogólna			użyteczna				
	od	do	m	od	do	m		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
64	Kr 92	Ko.	575	Tm	Przej.	125	dystrybucyjny zdawczo-odbiorczy	8
				Przej.	Z1	430		28
Razem			575	–	–	555	–	36

#### Oznaczenia:

Kr – koniec rozjazdu  
 Tm – tarcza manewrowa  
 Przej.- przejazd kolejowy  
 Z1 – „Stój” (początek poduszki piaskowej)  
 Ko. – kozioł oporowy

Największy dopuszczalny nacisk osi taboru na szynę uwzględniając:

- nawierzchnię z szyn typu S49

- maksymalne dopuszczalne zużycie: pionowe, boczne, powierzchni tocznej szyn wynosi **20,0 t/oś** przy przepisowym utrzymaniu toru.

Maksymalna prędkość kursowania pojazdów kolejowych (taboru) po torach boczniczy Stacji Paliw Płynnych PKP ENERGETYKA w Gdyni wynosi **5 km / h**.

## 2.5. Pochylenie podłużne toru

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
64	Na całej długości tor położony jest w poziomie	R min – 210m

## 2.6. Pojemność boczniczy

Całkowita długość toru nr 64 wynosi **575 metrów**, w tym długość użyteczna **555 metrów**.

Pojemność toru ustalono w wagonach czteroosiowych tj. licząc przeciętnie 15 m na wagon.

Maksymalna pojemność boczniczy wynosi 28 wagonów 4-osiowych.

Pojemność boczniczy wynosi:  $36 \times 0,6 = 21$  wagonów czteroosiowych gdzie: „0,6” – jest współczynnikiem rezerwy eksploatacyjnej.

Ze względu na specyfikę Boczniczy oraz pojemność zbiorników paliwa wynoszącą 140 m<sup>3</sup> jednocześnie na bocznicę podstawiać się będzie maksymalnie 3 wagony czteroosiowe.

## 2.7. Wykaz zwrotnic i wykolejnic

Nr rozjazdów i wykolejnic	Położenie zasadnicze	Sposób nastawiania i kto obsługuje	Rodzaj i typ	Oświetlona	Uzależniona
92 (PKP PLK)	na tor nr 404	elektrycznie / Dyżurny ruchu GPW	Rz 1:9 prawy S 49 zamkn. nastawcze suwakowe	nie	tak z Wk 12
Wk 1	nałożona	elektrycznie / Dyżurny ruchu GPW	-	nie	nie



## **2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych**

Bocznicą swoim torem stanowi składową układu stacji kolejowej PKP PLK S.A. Gdynia Port GPW rejon manewrowy Gdynia Port GPC. Tm 1, rozjazd nr 92 oraz WK1 obsługiwane są przez dyżurnego ruchu posterunku ruchu stacji Gdynia Port GPW PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Gdyni.

Tor nr 64 odgałęzia się rozjazdem nr 92 do którego dojazd ze stacji kolejowej PKP PLK S.A. Gdynia Port GPW odbywa się torem nr 404.

## **2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym**

Wykolejnica Wk 1 oraz rozjazd nr 92 obsługiwane są elektrycznie z przekaźnikowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym posterunku GPW stacji Gdynia Port. Wskaźnik zwrotnicowy, latarnia na wykolejnicy i tarcz zaporowa Z1 „Stój”, usytuowana przed kozłem oporowym są nieoświetlone. Tor nie posiada izolacji torowej. Rozjazd nr 92 wyposażony jest w izolację zwrotnicową oraz urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów.

## **2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne**

Na terenie boczniczy nie ma obiektów inżynieryjnych.

## **2.11. Przejazdy kolejowe i przejścia w poziomie szyn**

Na terenie boczniczy w km 0,133 zgodnie z jej kilometracją istnieje przejazd kolejowy niestrzeżony. Przejazd ten tworzy jednopoziomowe skrzyżowanie drogi utwardzonej prowadzącej do Sekcji Zasilania Elektroenergetycznego w Gdyni (EZZS Gdynia) z torem nr 64.

W/w przejazd osygnalizowany jest od strony drogi kołowej zgodnie z wymogami przepisów o ruchu drogowym i posiada z prawej strony drogi krzyże św. Andrzeja.

## **2.12. Oświetlenie boczniczy kolejowej**

Punkt zdawczo odbiorczy oświetlony jest przez cztery lampy, każda o mocy 100 W, oraz dwie lampy o mocy 70 W zainstalowane na słupach na terenie boczniczy, co umożliwia obsługę boczniczy w porze nocnej (ciemnej) oraz zezwala na czynności ładunkowe całodobowo.

## **2.13. Punkty ładunkowe, urządzenia ładunkowe**

Punktów ładunkowych boczniczy nie posiada.

Rozładunek cystern kolejowych z autocystern odbywa się sposobem grawitacyjnym.

Stacja paliw posiada jedno stanowisko do tankowania, wyposażone w jeden dystrybutor lub w niektórych lokalizacjach w dystrybutor awaryjny.

#### **2.14. Wagi wagonowe**

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

#### **2.15. Bramy kolejowe**

Na boczniczy nie ma bram kolejowych.

#### **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.

Na boczniczy brak jest skrajników.

#### **2.17. Sygnały, wskaźniki i tablice**

Przy torze nr 64 ustawiona jest świetlna Tarcz manewrowa Tm 1 zabezpieczająca zjazd, grupy manewrowej z toru nr 64 na tory stacyjne stacji Gdynia Port GPW.

Zwrotnica 92 oraz Wk1 wyposażone są w wskaźniki zgodnie z Instrukcją sygnalizacji. Wskaźniki te nie są oświetlane.

Sygnał zamknięcia toru Z1 został ustawiony z prawej strony toru w miejscu, gdzie rozpoczyna się odcinek zasypany piaskiem (poduszka piaskowa) przed kozłem oporowym,

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

- ostrożnego zachowania się osób będących w pobliżu torów,
- zachowania bezpieczeństwa p.poż.,
- zachowania bezpieczeństwa osobistego.

Tablice mają treść: „Strzeż się pociągu”, „Zachowaj ostrożność”, „Palenie zabronione” itp.

#### **2.18. Urządzenia i środki trakcyjne**

#### **2.19. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony**

Bocznicza nie posiada własnego taboru.

#### **2.20. Środki łączności**

Przedstawiciele boczniczy i licencjonowanego przewoźnika komunikują się za pomocą środków łączności telefonicznej bezprzewodowej.

### **3. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ, A ZARZĄDCĄ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ PKP.PLK.S.A.**

Zaopatrzenie Boczniczy w paliwo przy użyciu cystern kolejowych realizowane jest przez lokomotywę i drużynę manewrową Przewoźnika kolejowego. Pociągi towarowe kończą i rozpoczynają bieg na stacji PKP PLK S.A. Gdynia Port Sposób wykonywanej pracy manewrowej stanowi Regulamin Techniczny Stacji Gdynia Port, działka 71 (regulamin obsługi boczniczy stacyjnej).

Zwrotnica odgałęzająca 92, Wk1 oraz Tm 1 i Tm8 obsługiwane są przez dyżurnego ruchu posterunku Gdynia Port GPW z przekaźnikowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Zwrotnica odgałęzająca oraz Wk1 są scentralizowane i przestawiane elektrycznymi napędami zwrotnicowymi.

Wszystkie jazdy manewrowe na i z boczniczy odbywają się po zorganizowanych drogach przebiegu na sygnały podawane na świetlnych tarczach manewrowych Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona”.

Jednorazowo w czasie obsługi boczniczy można podstawić maksymalnie 3 wagony czteroosiowe.

Wagony podstawiane są na końcowej części toru nr 64 – na wysokości tacy szczelnej. Bocznicza obsługiwana jest jedną lokomotywą i jedną drużyną manewrową.

Dystrybucja oleju napędowego dla pojazdów kolejowych z napędem odbywa się według następujących zasad:

- zasadniczo punkt dystrybucji (poboru) paliwa obsługuje jeden pojazd kolejowy z napędem. Kierujący tym pojazdem zobowiązany jest do uzgodnienia przejazdu na i z punktu poboru paliwa z dyżurnym ruchu posterunku Gdynia Port GPW za pomocą urządzeń radiołączności manewrowej.
- zezwala się na warunkach szczególnych na wjazd drugiego pojazdu kolejowego z napędem do punktu dystrybucji paliwa pod warunkiem poinformowania o tym fakcie i uzgodnienia takiej jazdy przez dyżurnego ruchu posterunku Gdynia Port GPW z kierującymi tych pojazdów kolejowych z napędem.

Maksymalnie na boczniczy mogą znajdować się dwa pojazdy kolejowe z napędem.

Bezwzględnie zakazuje się wjazdu pojazdów kolejowych z napędem na obszar boczniczy w czasie jej obsługi przez grupy manewrowe przewoźników kolejowych.

W czasie obsługi boczniczy przez przewoźnika kolejowego należy odsunąć sprzęt i urządzenia rozładunkowe poza skrajnię toru.

Wagony podstawiane na bocznicę i zabieranie z boczniczy nie są grupowane.

Wagony podstawiane na bocznicę są ze stacji Gdynia Port GPW są ciągnięte następnie pchane na tor nr 64 boczniczy, natomiast zabierane z boczniczy są ciągnięte a następnie spychane na stację Gdynia Port GPW.

### **4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY**

#### **4.1. Podstawianie wagonów na bocznicę**

1. Organizacja pracy manewrowej podczas obsługi boczniczy należy do obowiązków kierownika manewrów przewoźnika kolejowego. Pracą manewrową wykonywaną przy pomocy lokomotywy manewrowej kieruje ustawiacz lub inny uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego.
2. Pracę manewrową należy wykonywać zgodnie z postanowieniami instrukcji

prowadzenia ruchu kolejowego.

3. Obsługa boczniczy odbywa lokomotywą i drużyną manewrową przewoźnika kolejowego, zgodnie z działką nr 71 Regulaminu technicznego posterunku ruchu, stacji kolejowej PKP PLK Gdynia Port GPW w zakresie określonym umową bocznicową.
4. W sprawach ruchu kolejowego między stacją PKP PLK S.A. Gdynia Port (GPW) a bocznicą Stacji Paliw Płynnych PKP ENERGETYKA w Gdyni obowiązują zasady przyjęte jak dla jazd manewrowych.
5. Wjazd na tor boczniczy od strony stacji Gdynia Port GPW ogranicza tarcza manewrowa Tm 8
6. Dojazd do torów boczniczy następuje przez rozjazd nr 92 (-) na podstawie sygnału Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” podanego na tarczy manewrowej Tm8.
7. Przedstawiciel licencjonowanego przewoźnika zamierzoną jazdę na teren boczniczy i odwrotnie uzgadnia z dyżurnym ruchu stacji Gdynia Port posterunku GPW,
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.
9. Przed obsługą boczniczy przez przewoźnika kolejowego ustawiacz przewoźnika zobowiązany jest powiadomić pracowników boczniczy, wykonujących czynności ładunkowe, o mającej się odbyć obsłudze w celu zagwarantowania ich bezpieczeństwa oraz usunięcia przyborów rozładunkowych, zjazdu z punktu dystrybucji paliwa pojazdów kolejowych z napędem urządzeń i innych przeszkód, które mogłyby stanowić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu czy pracowników.
10. Przy dojeżdżaniu do stojących wagonów należy zmniejszyć prędkość do takiej, aby nie spowodować uruchomienia stojących wagonów.
11. Wszelkie ruchy manewrowe na terenie boczniczy mogą być wykonywane tylko sposobem odstawczym. Wykonywanie pracy manewrowej odrzutem jest zabronione.
12. Nie należy zastawiać odstawionymi wagonami przejazdu kolejowego.
13. Lokomotywa manewrowa podczas wykonywania pracy manewrowej nie może znajdować się pomiędzy wagonami.
14. Zdawanie i odbieranie wagonów odbywa się na torze boczniczy nr 64.
15. Przewoźnicy kolejowi podstawiają wagony na bocznicę w oparciu o listy przewozowe
16. Wagony podstawiane na bocznicę muszą być wpychane, a przy zabieraniu ich w/w punktu muszą być ciągnięte.
17. Pracę manewrową na boczniczy uważa się za zakończoną, jeżeli skład manewrowy wraz z lokomotywą manewrową lub lokomotywa manewrowa przewoźnika zjedzie poza rozjazd nr 92, a Wk1 zostanie zamknięta w położeniu nałożonym.
18. Wagony podstawione na tor zdawczo – odbiorczy muszą być ze sobą sprzęgnięte i zabezpieczone przed zbiegnięciem zgodnie z pkt.5.12 niniejszego regulaminu.

#### **4.2. Liczba obsługi i czas ich wykonywania**

1. Bocznicza może być jednocześnie obsługiwana tylko przez jednego przewoźnika kolejowego. Podczas obsługi boczniczy zabronione jest wykonywanie jakichkolwiek

czynności ładunkowych, manewrowych i innych przy wagonach oraz dystrybucja oleju napędowego dla pojazdów kolejowych z napędem.  
Obsługa boczniczy odbywa się doraźnie po uzgodnieniu z przewoźnikiem.

#### **4.3. Masa hamująca składów manewrowych**

1. Pojazdem trakcyjnym można przetaczać tabor w granicach siły pociągowej tego pojazdu.
2. Podstawianie lub zabieranie wagonów odbywa się na załączonym hamulcu zespolonym.

#### **4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę**

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

#### **4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych**

Na boczniczy nie ma ograniczeń co do rozstawu osi skrajnych kursujących wagonów.  
Na teren Boczniczy dopuszcza się wjazd oraz wykonywania pracy manewrowej lokomotywami spalinowymi typu ciężkiego, jak ST43, ST44, SM48, M62, JT42C itp.  
Do obsługi boczniczy podwójna trakcja jest zabroniona.

#### **4.6. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach boczniczy**

Bocznicza nie posiada własnej lokomotywy manewrowej, gdzie podstawianie i zabieranie wagonów odbywa się lokomotywą licencjonowanego przewoźnika kolejowego, wobec czego nie ma żadnych ograniczeń w zakresie jazd lokomotyw przewoźnika po torze boczniczy.

#### **4.7. Ruch lokomotyw użytkownika boczniczy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A.**

Właściciel boczniczy nie posiada własnego środka trakcyjnego.

## **5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY**

### **5.1. Podział boczniczy na rejony manewrowe**

Tor boczniczy stanowi jeden rejon manewrowy obsługiwany lokomotywą i drużyną manewrową licencjonowanego przewoźnika kolejowego.

### **5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach boczniczy**

Prędkość jazd manewrowych ogranicza się do:

- 5 km/godz. – przy wykonywaniu manewrów lokomotywą przewoźnika kolejowego
- 3 km/godz. – przy dojeździe grupy manewrowej do stojących wagonów  
– wykonywania pracy w warunkach złej widoczności.

Jakiegokolwiek przetaczanie (przemieszczanie) wagonów w obrębie boczniczy dopuszczalne jest tylko lokomotywą spalinową przewoźnika kolejowego.

### **5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej**

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

### **5.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym**

Przy obsłudze toru boczniczy wagony muszą być pchane, a przy zabieraniu ciągnięte.

### **5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów, lokomotyw**

1. Podczas obsługi boczniczy przez przewoźnika sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych oraz zawieszanie sprzęgów powietrznych na wsporniki wagonowe należy do obowiązków drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego, Zakazuje się wykonywania manewrów bez użycia pojazdu trakcyjnego.
2. Za prawidłowe wykonanie tych czynności odpowiedzialny jest pracownik licencjonowanego przewoźnika.
3. Zabrania się sprzęgania i rozprzęgania pojazdu kolejowego będącego w ruchu.

### **5.6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie**

Nie dotyczy.

### **5.7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie**

Drużyna manewrowa winna być wyposażona w przybory sygnałowe, ubrana w odzież roboczą spełniającą wymogi bezpiecznej pracy podczas prowadzenia manewrów, kask, rękawice ochronne, kamizelka ochronna.

Obsadę drużyny manewrowej przewoźnika i jej wyposażenie ustala przewoźnik obsługujący bocznicę.

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

Manewry przez przejazd kolejowy należy wykonywać ze szczególną ostrożnością po zatrzymaniu ruchu kołowego i pieszego oraz stwierdzeniu, że nie ma przeszkód do uruchomienia pojazdu kolejowego. Należy przy tym przestrzegać następujących zasad :

- wstrzymanie ruchu drogowego w porze dziennej odbywa się przez podniesienie tarczy do zatrzymania pojazdów, (która ma kształt czerwonego koła z białym obrzeżem) do góry w kierunku nadjeżdżającego pojazdu kołowego, a zatrzymanie ruchu drogowego w nocy odbywa się przez wykonywanie ruchów pionowych uniesioną w górę latarką ręczną z czerwonym światłem zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu drogowego;
- przed przejazdem manewrującego pojazdu kolejowego przez przejazdy kolejowe i przejście dla pieszych należy dać sygnał „Baczność” i bacznie obserwować przejazd i przejście dla pieszych względnie tak, aby w razie zauważenia przeszkody do jazdy natychmiast zatrzymać pojazd kolejowy;
- w razie dłuższego manewrowania przez przejazdy kolejowe i przejście dla pieszych należy umożliwić przepuszczenie oczekujących pojazdów drogowych i pieszych w odstępach czasu nie większych niż 10 minut.

Oslona przejazdu kolejowego przy zamierzonej jeździe przez przejazd należy do obowiązków drużyny manewrowej Przewoźnika kolejowego lub uprawnionego pracownika boczniczy. Przed każdorazowym zbliżaniem się pojazdu kolejowego do przejazdu kolejowego prowadzący pojazd kolejowy z napędem (maszynista) powinien podać sygnał „Baczność”.

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

Podstawianie lub zabieranie wagonów odbywa się wyłącznie na załączonym hamulcu zespolonym.

### **5.10. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów**

Nie dotyczy.

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

1. Wszystkie zwrotnice w torze dojazdowym i na terenie boczniczy są nastawiane elektrycznie z przekaźnikowych urządzeń srk. stacji Gdynia Port GPW. Posiadają odpowiednie wskaźniki położenia.

2. Układanie dróg przebiegu i ich rozwiązywanie należy do obowiązków dyżurnego ruchu posterunku Gdynia Port GPW.
3. Drogę przebiegu dla jazdy manewrowej układa się od najdalej oddalonej zwrotnicy (wykolejnicy), wchodzącej w przebieg.
4. Zabrania się jazdy taborem bezpośrednio za układającym drogę przebiegu.
5. Po zakończeniu pracy manewrowej rozjazdy (wykolejnice) należy przywrócić do położenia zasadniczego.

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

1. Głównym sposobem zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem jest zahamowanie ręcznym hamulcem wagonowym.
2. Na boczniczy bezobsługowej stacji paliw z uwagi na specyfikę obiektu zabrania się stosowania tradycyjnych płóz hamulcowych. Dozwolone jest jedynie stosowanie zabezpieczeń wykonanych z materiałów nieiskrzących, tj. klinów gumowych lub drewnianych.
3. Z uwagi na to, iż stacja jest obiektem bezobsługowym w odpowiednie zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem musi być wyposażona drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika.
4. Za prawidłowe zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem odpowiedzialnym czyni się kierownika manewrów obsługi manewrowej licencjonowanego przewoźnika, bądź w przypadku niepilotowanych jazd i pojazdów luzem – kierujący pojazdem; obsługujący w danym momencie bocznicę kolejowej stacji paliw.

Po zakończeniu pracy manewrowej, lub w czasie jej wykonywania, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia taboru, tabor należy odpowiednio zabezpieczyć przed zbiegnięciem.

Do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy używać ręcznych hamulców wagonowych, a w razie ich braku klinów gumowych lub drewnianych. Zabrania się stosowania tradycyjnych płóz hamulcowych.

W czasie manewrów pozostawiając tabor w pobliżu miejsca, które powinno być wolne od taboru należy uwzględnić odpowiedni odstęp na wypadek przesunięcia się taboru wskutek rozprężenia się sprężyn zderzakowych.



## **6. ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ**

### **6.1. Planowanie i organizacja pracy manewrowej**

1. Obsługa boczniczy odbywa się całodobowo.
2. Stałego planu pracy manewrowej bocznicza nie posiada.
3. Praca manewrowa na boczniczy (poza naborem paliwa) odbywa się w porozumieniu z kierownikiem stacji paliw

### **6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej**

Podstawowym zadaniem w zakresie wykonywania pracy manewrowej przez przewoźnika kolejowego jest podstawianie i zabieranie składów (grup) manewrowych na tor zdawczo-odbiorczy boczniczy.

### **6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy**

Na terenie boczniczy czynności rozładunkowe jak i dystrybucji oleju napędowego dokonywane są na torze nr 64 nad tacą osłonową o długości 12 metrów zabezpieczającą grunt przed ewentualnym skażeniem.

Na boczniczy, w sytuacjach awaryjnych, wykonywany jest również rozładunek paliwa z cystern samochodowych, które podczas rozładunku nie przekraczają skrajni budowli na boczniczy.

O zamknięciu toru nr 64 kierownik stacji paliw powiadamia dyżurnego ruchu stacji Gdynia dokonując odpisu w Książce eksploatacji i utrzymania stacji paliw. Otwarcie toru jest możliwe po wyjeździe wagonów po wyładunku.

### **6.4. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych**

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

- ustawienie przenośnych zasłon przeciwnieżnych w miejscach narażonych na zawianie śniegiem,
- dostarczenie na wyznaczone miejsca odpowiedniej ilości piasku do posypywania rejonów objętych manewrami, dróg dojścia do miejsc i stanowisk pracy,
- uprzątniecie toru i obszaru przyległego z wszystkich materiałów po robotach, części ładunku, itp.,

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

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

1. Pracownicy zespołu kolejowego powinni wykonywać pracę tylko w odpowiednim ubraniu ochronnym i ostrzegawczym oraz w kaskach ochronnych przewidzianych odpowiednimi przepisami BHP.
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 rozsprzęgnięciu 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 poszczególnych punktach ładunkowych.

13. Pracownicy zatrudnieni na punktach ładunkowych powinni być zaznajomieni z zasadami pracy przy pojazdach kolejowych oraz z zasadami wykonywania manewrów przy punktach ładunkowych.
14. Każdy pracownik odpowiedzialny jest bezpośrednio za zachowanie bezpieczeństwa osobistego przy poruszaniu się po torach podczas wykonywania ruchu kolejowego.
15. 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:
  - uprzedzić i zażądać od osób tam pracujących wstrzymania prac wyładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się w pojazdach kolejowych (wagonach) ładunku przed możliwością jego uszkodzenia w czasie ruchu kolejowego (manewrów) i odsunięcia się na bezpieczną odległość;
  - 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, przyborów ładunkowych, 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 bocznicę podstawiane są lokomotywą i przez drużynę manewrową przewoźnika kolejowego na tor **nr 64**.
2. Wagony przez Przewoźnika są przekazywane odbiorcy na podstawie listu przewozowego sporządzonego przez przewoźnika.
3. Grupa wagonów lub pojedyncze wagony sprawdza i przyjmuje wyznaczony upoważniony pracownik Boczniczy w obecności przedstawiciela przewoźnika po ich uprzednim podstawieniu w wyznaczone miejsce.
4. Przyjmujący wagony wyznaczony, upoważniony pracownik boczniczy powinien zwrócić uwagę na:
  - zgodność numerów wagonów z dokumentami przewozowymi;
  - czy na wagonach są nienaruszone plomby i nie posiadają one innych nieprawidłowości;
  - czy na wagonach nie ma uszkodzeń lub braków technicznych;
  - czy nie ma oznak zewnętrznych wskazujących na znamiona kradzieży.
5. Wszelkie stwierdzone nieprawidłowości względnie braki należy odpisać w liście przewozowym w dalszej kolejności zgłosić kierownictwu.

6. Z chwilą przekazania wagonów przez przewoźnika kolejowego odbiorcy wszelka odpowiedzialność za stan wagonów i przesyłek spoczywa na pracowniku odbiorcy przesyłki.
7. Jeden egzemplarz listu przewozowego zatrzymuje upoważniony pracownik przewoźnika(ustawiacz), a drugi przyjmujący ze strony boczniczy wyznaczony upoważniony pracownik.

## **7.2. Przekazywanie wagonów z boczniczy przewoźnikowi kolejowemu**

1. Po zakończeniu czynności za i rozładunkowych wyznaczony upoważniony pracownik Boczniczy winien sprawdzić czy wagony zostały należycie przygotowane do przekazania przewoźnikowi kolejowemu, a mianowicie:
  - czy po rozładunku wagony są oczyszczone z resztek towaru, czy części wagonowe są założone na właściwych miejscach.
  - w odniesieniu do wagonów po przewozie przesyłek niebezpiecznych, czy wagony posiadają właściwe nalepki ostrzegawcze oraz właściwe i czytelne tablice z kodem zagrożenia i numerem UN (zgodnie z Przepisami RID).
2. Wagony po i załadunku pracownik Boczniczy spisuje na liście przewozowym „
3. Na podstawie listu przewozowego „przedstawiciel przewoźnika (ustawiacz) w obecności wyznaczonego upoważnionego pracownika Boczniczy sprawdza zdatność wagonów pod względem technicznym i handlowym do ich przyjęcia,
4. Wagony, które nie spełniają warunków prawidłowego zabezpieczenia, oczyszczenia lub oznakowania do momentu bieżącego uzupełnienia – pracownik przewoźnika nie przyjmuje. Wagony nie przyjęte ustawiacz przewoźnika pozostawia na boczniczy. Inne stwierdzone nieprawidłowości dyskwalifikujące przyjęcia wagonu do przewozu ustawiacz odnotowuje w liście przewozowym
5. Z chwilą przejęcia wagonów z boczniczy przez pracownika przewoźnika (ustawiacza odpowiedzialność za przesyłkę – wagony przechodzi na przewoźnika kolejowego.

## **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 listu przewozowego 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 uprawnionego przedstawiciela 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 materiałem wybuchowym
- Klasa 2 - Gazy
- Klasa 3 - Materiały ciekłe zapalne
- Klasa 4.1 - Materiały stałe zapalne, materiały samoreaktywne i materiały stałe, wybuchowe, odczulone
- Klasa 4.2 - Materiały samozapalne
- Klasa 4.3 - Materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy zapalne
- Klasa 5.1 - Materiały podtrzymujące palenie (utleniające)
- Klasa 5.2 - Nadtlutki 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

4. Klasyfikacja towarów niebezpiecznych

- 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:
  - grupa pakowania I - materiały stwarzające duże zagrożenie,
  - grupa pakowania II - materiały stwarzające średnie zagrożenie,
  - grupa pakowania III - materiały stwarzające małe zagrożenie.
- a) Na podstawie właściwości fizyko-chemicznych towarom przydzielono kody klasyfikacyjne złożone z liter o następującym znaczeniu:

<b>kod</b>	<b>znaczenie</b>
A	gazy duszące
C	materiały żrące
D	materiały wybuchowe, odczulone
F	materiały zapalne
I	materiały zakaźne
O	materiały utleniające
P	nadtlenki organiczne
S	materiały samozapalne
SR	materiały samoreaktywne
T	materiały trujące
W	materiały reagujące z wodą
M	inne materiały niebezpieczne

5. Dla materiałów i przedmiotów z pozycji indywidualnych lub ogólnych, generalnie, nie jest wymagana procedura klasyfikacyjna, ponieważ procedura taka została przeprowadzona przed wprowadzeniem danego materiału do obrotu handlowego i w przepisach transportowych określona została precyzyjna klasyfikacja.

6. Pod postacią „i.n.o.”\*) występują zbiorcze określenia, pod które mogą być zakwalifikowane materiały, mieszaniny, roztwory lub przedmioty, posiadające niebezpieczne właściwości odpowiadające określonej klasie, kodowi klasyfikacyjnemu i grupie pakowania. Dla materiałów i przedmiotów „i.n.o.” skierowanych do przewozu po raz pierwszy, wymagane jest przeprowadzenie procedury klasyfikacyjnej, na podstawie metod określonych w stosownych przepisach, wykonanej i zatwierdzonej przez władzę właściwą.
7. Procedura klasyfikacyjna może być przeprowadzona na podstawie:
  - wypełnionej karty charakterystyki zawierającej wyczerpujące dane fizyko-chemiczne materiału, według wzoru dostarczonego przez władzę właściwą;
  - dostarczonej próbki materiału lub przedmiotu do celów badawczych.
8. Wynik klasyfikacji przedstawiony jest przez władzę właściwą w postaci „Certyfikatu klasyfikacyjnego”, na podstawie którego nadawca dokonuje wyboru właściwego opakowania lub środka transportu, a także stosuje się do innych wymagań dotyczących warunków przewozu. W przypadku, gdy nadawca zamierza nadać do przewozu na ogólnych warunkach towar wymieniony w przepisach o przewozie towarów niebezpiecznych, osoba przyjmująca list przewozowy ma obowiązek zażądać certyfikatu klasyfikacyjnego wystawionego przez władzę właściwą, potwierdzającego prawidłowość zapisu w liście przewozowym. W tej sytuacji kopię certyfikatu klasyfikacyjnego nadawca zobowiązany jest dołączyć do listu przewozowego.

---

\*) inaczej nie określone

## 8.2. Towary wysokiego ryzyka ( TWR )

Towary wysokiego ryzyka są to towary niebezpieczne, które w przypadku użycia ich dla celów terrorystycznych mogą spowodować wyjątkowo duże straty osobowe i materialne.

Przy przewozie tych towarów należy przestrzegać przepisów wymienionych w dziale 1.10. Regulaminu RID, a w szczególności sporządzić plany bezpieczeństwa dla tych przewozów, oraz przeprowadzić niezbędne szkolenia personelu wykonującego takie przewozy.

Do towarów wysokiego ryzyka ( TWR ) zalicza się towary wymienione poniżej, jeżeli są przewożone w ilościach większych niż określone w poniższej tabeli.

Wykaz towarów wysokiego ryzyka ( TWR )

Klasa	Podklasa	Materiał lub przedmiot	Ilość		
			Cysterna (litry)	Luzem (kg)	Sztuka przesyłki (kg)
1	1.1	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym	a)	a)	0
	1.2	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym	a)	a)	0
	1.3	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym grupy zgodności C	a)	a)	0
	1.5	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym	0	a)	0
2		gazy zapalne ( kody klasyfikacyjne zawierające tylko literę F )	3000	a)	b)
		gazy trujące ( kody klasyfikacyjne zawierające litery T, TF, TC, TO, TFC lub TOC ), za wyjątkiem pojemników aerozolowych	0	a)	0
3		materiały ciekłe zapalne grupy pakowania I lub II	3000	a)	b)
		materiały ciekłe wybuchowe odczulone	a)	a)	0
4.1		materiały wybuchowe odczulone	a)	a)	0
4.2		materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
4.3		materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
5.1		materiały utleniające grupy pakowania I	3000	a)	b)
		nadchlorany, azotan amonu i nawozy zawierające azotan amonu	3000	3000	b)
6.1		materiały trujące grupy pakowania I	0	a)	0
6.2		materiały zakaźne kategorii A	a)	a)	0
7		materiały promieniotwórcze	3000 A1 (w postaci specjalnej) lub 3000 A2 w opakowaniach Typ B lub Typ C		
8		materiały żrące grupy pakowania I	3000	a)	b)

a) nie dotyczy

b) niezależnie od ilości, przepisów rozdziału 1.10.3 RID nie stosuje się.

W celu zminimalizowania możliwości kradzieży lub niewłaściwego użycia towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) ich przewóz podlega śledzeniu. Śledzenie to ogół czynności umożliwiający dostęp do informacji o nadaniu i przewozie przesyłki

oraz powiadomienie pracowników o potencjalnym zagrożeniu ze strony tych materiałów.

Śledzenie towarów w polega na:

- przekazaniu informacji zarządcy infrastruktury o nadaniu TWR do przewozu,
- przekazywaniu informacji o ewentualnych postojach i zagrożeniach do jednostek SOK lub innych właściwych służb,
- monitorowaniu przez przewoźnika lokalizacji pociągu z TWR za pomocą systemu GPS (jeżeli posiada).

Dla towarów wysokiego ryzyka przewoźnik zobowiązany jest sporządzić, zgodnie z działem 1.10 RID Plan zapewnienia bezpieczeństwa, którego postanowień należy podczas przewozu w/w towarów bezwzględnie przestrzegać. Szkolenie pracowników z zakresu zapewnienia bezpieczeństwa przeprowadza doradca ds. bezpieczeństwa.

### **8.3. Warunki dotyczące opakowań oraz taboru przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych**

9. Każde opakowanie przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych musi być zgodne ze zbadanym i dopuszczonym do eksploatacji, przez władzę właściwą, typem konstrukcyjnym i musi gwarantować pełne bezpieczeństwo podczas przewozu.
10. Opakowania, opakowania duże, duże pojemniki do przewozu luzem (DPPL) powinny spełniać wymogi postanowień zawartych w części 4 i 6 RID / dodatku 2.5 i 2.6 Zał. 2 do Umowy SMGS.
11. Nadawca dokonuje doboru opakowania na podstawie rezultatów postępowania klasyfikacyjnego dla danego towaru. Sklasyfikowany towar niebezpieczny powinien być umieszczony w opakowaniu, które przewidziane jest dla właściwej klasy, kodu klasyfikacyjnego i grupy pakowania.
12. Dla materiałów sklasyfikowanych w klasie 2 (Gazy) przewidziane są opakowania ciśnieniowe w specjalnej postaci: butli, bębnow ciśnieniowych, naczyń kriogenicznych, wiązek butli.
13. Towary niebezpieczne należy przewozić z wykorzystaniem taboru, odpowiedniego dla danego towaru, gwarantującego bezpieczeństwo w czasie transportu. Zbiorniki wagonów – cystern i kontenerów – cystern muszą spełniać wymagania określone przez władzę właściwą.
14. Towary dopuszczone do przewozu luzem mogą być przewożone w wagonach krytych, wagonach odkrytych z oponami wagonowymi lub w wagonach z rozsuwanym dachem.
15. Wagony kryte nie powinny mieć wewnątrz żadnych wystających części metalowych nie będących częścią wyposażenia wagonu. Dla przewozu materiałów i przedmiotów wybuchowych podklas 1.1, 1.2, 1.3, 1.5, 1.6, wagony powinny być wyposażone w blachy odiskierne, które nie mogą być przymocowane bezpośrednio do podłogi wagonu. Wagony kolei WNP posiadające oznakowanie „K” winny posiadać wstawki hamulcowe z tworzywa sztucznego.
16. Tabor zbiornikowy musi być oznakowany zgodnie z obowiązującymi przepisami. Nie dopuszcza się do przewozu taboru zbiornikowego z przekroczonym terminem ważności



rewizji okresowej zbiornika, za wyjątkiem przewozu taboru z próżnym zbiornikiem w celu przeprowadzenia badań okresowych zbiornika.

#### 8.4. Zasady znakowania taboru

- 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.
- b) Nadawca może umieścić taką tablicę także na wagonie, który zawiera sztuki przesyłki z tym samym towarem, stanowiące ładunek całowagonowy. Obowiązek umieszczenia tablicy identyfikacyjnej dotyczy również przewozu próżnych, nie oczyszczonych wagonów i kontenerów po materiałach niebezpiecznych.
- c) Przed przekazaniem do przewozu próżnych, oczyszczonych wagonów po materiałach niebezpiecznych, nadawca zobowiązany jest do usunięcia lub zastąpienia tablic identyfikacyjnych i nalepek ostrzegawczych.
- d) 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” ) – trzy cyfry przy liczbie różnych zagrożeń większej niż jedno, „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

- e) 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 / Dodatku 2.8 Zał. 2 do Umowy SMGS ). Numery te powinny być oddzielone od siebie czarną poziomą linią o szerokości 15 mm przechodzącą przez środek tablicy.

#### 8.5. Nalepki ostrzegawcze

1. Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest umieścić:

- nalepki ostrzegawcze na: sztukach przesyłek, kontenerach małych, opakowaniach dużych, dużych pojemnikach do przewozu luzem;

- f) duże nalepki ostrzegawcze na: wagonach – cysternach, wagonach – bateriach, wagonach z odejmowanymi zbiornikami, innych wagonach, kontenerach – cysternach, kontenerach wielkich, wieloelementowych kontenerach do gazu (MEGC), cysternach przenośnych.

- 2 3. Wzory nalepek podane są w załączniku nr 5 (wg części 5 RID / Dodatku 2.9 Zał. 2 do Umowy SMGS ).
- 3 4. 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 5. 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).

#### **8.6. Przewóz próżnych, nie oczyszczonych opakowań i taboru po towarach niebezpiecznych**

Przewóz próżnych, nie oczyszczonych opakowań i pojazdów kolejowych (wagonów) po towarach niebezpiecznych powinien być realizowany na takich samych warunkach, jak w stanie ładownym, tzn. opakowania i pojazdy kolejowe ( wagony ) powinny być:

- tak samo zamknięte i szczelne ;
- g) oznakowane nalepkami ostrzegawczymi tego samego wzoru, jak dla ostatnio przewożonego towaru ;
- h) opłombowane na wszystkich zamknięciach wymagających plombowania (dotyczy wyłącznie: taboru po materiałach MSN i materiałach klasy 7, w komunikacji krajowej);
- i) oznaczone tablicą identyfikacyjną koloru pomarańczowego z numerem zagrożenia i numerem UN ostatnio przewożonego towaru ( dotyczy tylko taboru ), oznaczone numerem UN ostatnio przewożonego towaru ( dotyczy tylko opakowań ), włączane do pociągów z zastosowaniem wagonów ochronnych.

#### **8.7. Ruch kolejowy z wagonami załadowanymi towarami niebezpiecznymi „TWR”**

- Wykonywanie ruchu kolejowego z pojazdami kolejowymi załadowanymi towarami niebezpiecznymi „TWR” należy ograniczyć do niezbędnych potrzeb.
- Kierownik manewrów (ustawiacz) winien powiadomić drużynę trakcyjną o wykonywaniu ruchu kolejowego z pojazdami kolejowymi załadowanymi towarem niebezpiecznym „TWR”.

- Prędkość ruchu kolejowego w tych przypadkach powinna przekraczać określonej niniejszym regulaminem. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych może odbywać się tylko podczas postoju.
- Przystawianie tych pojazdów kolejowych (wagonów) może odbywać się tylko metodą odstawczą.

### **8.8 Szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozów koleją towarów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń do opróżniania zbiorników transportowych**

Szkolenie pracowników uczestniczących w procesie przewozów koleją materiałów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń do opróżniania wagonów prowadzi uprawniony doradca ds. przewozów niebezpiecznych.

## **9 NADZÓR NAD STANEK TECHNICZNYM I UTRZYMANIA OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY, PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO**

### **9.1. Utrzymanie torów i rozjazdów**

- 1 Za bieżący nadzór nad utrzymaniem torów na boczniczy oraz przestrzeganiem cykli obchodów torów, oględzin rozjazdów, kontroli okresowych i pomiarów odpowiedzialny jest Kierownik Stacji Paliw.
- 2 Cykle wykonywania czynności utrzymaniowych oraz prowadzenie dokumentacji utrzymaniowej są określone w:
  - 1) ET-18 Instrukcji utrzymanie bocznic kolejowych PKP Energetyka S.A.
- 3 Obchody torów, kontrole okresowe i pomiary nawierzchni torowej, wykonują osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje i uprawnienia w tym zakresie, na podstawie zawartej umowy.
- 4 Wszelkie stwierdzone usterki powinny być usunięte we wskazanym czasie.
- 5 Wszelkie zauważone usterki powinny być zgłoszone do kierownika stacji paliw i odnotowane w odpowiedniej dokumentacji.
- 6 Tory bocznicowe należy utrzymywać w stanie technicznym, gwarantującym bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz bezpieczeństwo pracowników i osób postronnych oraz ciągłość w pracy boczniczy.
- 7 Kierownictwo nad robotami budowlanymi związanymi z utrzymaniem torów boczniczy może sprawować jedynie osoba posiadający właściwe uprawnienia budowlane.

### **9.2. Środki ostrożności w czasie wykonywania robót utrzymania toru i urządzeń srk oraz konieczności naprawy**

W czasie wykonywania robót utrzymania należy zamknąć tor dla pracy manewrowej poprzez:

- ustawianie tarczy D1 „stój” (zgodnie z instrukcją le-1 (E-1) Instrukcja sygnalizacji PKP PLK S.A.) ze wszystkich możliwych stron wjazdu na zamknięty odcinek toru,
- powiadomienie kierownika pociągu/kierownika manewrów oraz dyżurnego ruchu.

### **9.3. Zawiadomienie o uszkodzeniach toru i urządzeń srk oraz konieczności naprawy**

Zauważone wszelkie usterki powinny być zgłoszone do dyżurnego ruchu i kierownika stacji paliw oraz odnotowane w odpowiedniej dokumentacji.

### **9.4. Obchody torów i oględziny rozjazdów oraz konserwacja torów i rozjazdów**

- 1 Obchody torów i oględziny rozjazdów dokonuje pracownik posiadający odpowiednie kwalifikacje, nie rzadziej niż co 2 miesiące.
- 2 Fakt wykonania obchodów i oględzin oraz stwierdzone usterki należy odpisać w Książce utrzymania boczniczy, stanowiącej załącznik nr 13 do ET-18 Instrukcji utrzymania boczniczy kolejowej PKP Energetyka S.A.
- 3 Czynności konserwacji dokonuje się w ramach oględzin lub doraźnie przez uprawnione osoby.

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

Nie dotyczy

## **11. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY**

Pracownicy użytkownika boczniczy związani z pracą transportu kolejowego na boczniczy wykonujący czynności rozładunkowe przy wagonach winni znać treść postanowień niniejszego regulaminu oraz zastosować się do postanowień związanych z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa podczas prowadzenia pracy manewrowej.

Obowiązku Kierownika Stacji paliw wynikają z postanowień treści niniejszego Regulaminu oraz instrukcji EH-3.

Pracownicy licencjonowanego przewoźnika kolejowego:

- maszynista,
- ustawiacz,
- manewrowy.

Winni zapoznać się dowodnie z treścią niniejszego regulaminu.

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

1. Tryb postępowania po zaistnieniu zdarzenia kolejowego na torach bocznicowych reguluje instrukcja ET-13 Instrukcja w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów stanowiąca załącznik do uchwały Nr 684 Zarządu PKP Energetyka
2. Bocznicza wyposażona jest w instrukcję ET-13, która znajduje się w dyspozycji kierownika stacji paliw.
3. Spis telefonów alarmowych ujęty jest w Rozdziale 13 niniejszego regulaminu.

Regulamin pracy boczniczy kolejowej Stacji Paliw Płynnych PKP ENERGETYKA w Gdyni

**13 WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY  
INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ PKP PLK S.A. ;  
PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ  
ZBM ZREMB.**

**Wykaz numerów telefonicznych wybranych stanowisk**

<b>Numery z PKP PLK S.A.</b>	
Dyżurny ruchu dysponujący stacji Gdynia Port GPW	58 721 1135
Naczelnik Sekcji Eksploatacji w Gdyni	58 721 1306
Zakład Linii Kolejowych w Gdyni	58 721 1301
Dyspozytor Zakładowy PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni	58 721 1202
<b>Numery PKP ENERGETYKA</b>	
PKP ENERGETYKA S.A. Oddział w Warszawie - Paliwa	22 473 14 48
Stacji Paliw	697 042 717
Pomieszczenie techniczne stacji Dystrybucji	
<b>Numery przewoźnika obsługującego bocznicę:</b>	

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



## **14. POSTANOWIENIA KOŃCOWE**

### **14.1. Rozdzielnik regulaminu.**

Regulamin Pacy Boczniczy Kolejowej Stacji Paliw Płynnych PKP ENERGETYKA w Gdyni opracowano w 5 jednobrzmiących egzemplarzach, które otrzymują:

- |   |        |
|---|--------|
| 1. PKP ENERGETYKA w Sopocie                 | 2 egz. |
| 2. Przewoźnik 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. |

2. Wersja elektroniczna regulaminu:

- 1) W celu zapewnienia dostępu do aktualnej treści regulaminu pracownikom licencjonowanego przewoźnika, PKP Energetyka S.A. udostępni do pobrania aktualną wersję elektroniczną regulaminu na swojej stronie internetowej pod adresem: [www.pkpenergetyka.pl](http://www.pkpenergetyka.pl).
- 2) Sposób zapoznania z treścią regulaminu pracowników licencjonowanego przewoźnika z treścią regulaminu uregulowany jest w umowie pomiędzy PKP Energetyka S.A. a licencjonowanym przewoźnikiem

1. Wszelkie zmiany i aktualizacje mające wpływ na organizację pracy innych podmiotów należy wprowadzać na bieżąco w uzgodnieniu z tymi podmiotami.
2. Zmiany w Regulaminie Pracy Boczniczy nie mające wpływu na organizację pracy innych podmiotów nie wymagają uzgodnienia z tymi podmiotami. O zmianach w Regulaminie pracy boczniczy należy jedynie poinformować pisemnie posiadaczy poszczególnych egzemplarzy Regulaminów Pracy Boczniczy.
3. Uzgodniony projekt zmian do Regulaminu zatwierdza Dyrektor PKP Energetyka S.A. Oddział Paliwa po czym należy je przesłać za pokwitowaniem do wszystkich posiadaczy Regulaminu ujętych w § 66.
4. Za naniesienie zmian w poszczególnych egzemplarzach Regulaminu odpowiedzialni są ich posiadacze zgodnie z § 66.
5. Fakt dokonania określonej zmiany powinien być odnotowany w skorowidzu zmian (§ 69 regulaminu) i do wiadomości pracownikom bezpośrednio zatrudnionym bądź związanym z pracą boczniczy oraz pracownikom nadzoru, mającym związek z eksploatacją i utrzymaniem boczniczy.
6. Za aktualizację wszystkich egzemplarzy niniejszego regulaminu odpowiedzialny jest PKP Energetyka S.A. Oddział w Warszawie – Paliwa

### **14.2. 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

## 14 POSTANOWIENIA KOŃCOWE

### 14.1 Rozdzielnik regulaminu.

1. Niniejszy regulamin opracowano w 5 jednobrzmiących egzemplarzach , które przydzielono następującym jednostkom organizacyjnym:

- |  |       |
|--|-------|
| 1) PKP Energetyka S. A. Oddział w Warszawie – Paliwa               | 1 egz |
| 2) PKP Energetyka S. A. Oddział w Warszawie – Stacja Paliw w Gdyni | 1 egz |
| 3) Przewoźnik obsługujący bocznicę                                 | 1 egz |
| 4) PKP PLK S. A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni                   | 1 egz |
| 5) PKP PLK S. A. Sekcja Eksploatacji w Gdyni                       | 1 egz |

2. Wersja elektroniczna regulaminu:

- 1) W celu zapewnienia dostępu do aktualnej treści regulaminu pracownikom licencjonowanego przewoźnika, PKP Energetyka S.A. udostępni do pobrania aktualną wersję elektroniczną regulaminu na swojej stronie internetowej pod adresem: [www.pkpenergetyka.pl](http://www.pkpenergetyka.pl).
- 2) Sposób zapoznania z treścią regulaminu pracowników licencjonowanego przewoźnika z treścią regulaminu uregulowany jest w umowie pomiędzy PKP Energetyka S.A. a licencjonowanym przewoźnikiem.

### 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 boczniczy Stacji Paliw Płynnych PKP ENERGETYKA w Gdyni. Wszelkie zmiany jakie zajdzie potrzeba wprowadzić należy uzgodnić z Zakładem Linii Kolejowych w Gdyni.

O wszelkich zmianach i uzupełnieniach wniesionych 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 załączniku nr 2 Regulaminu.

15. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIENI TREŚCI REGULAMINU.

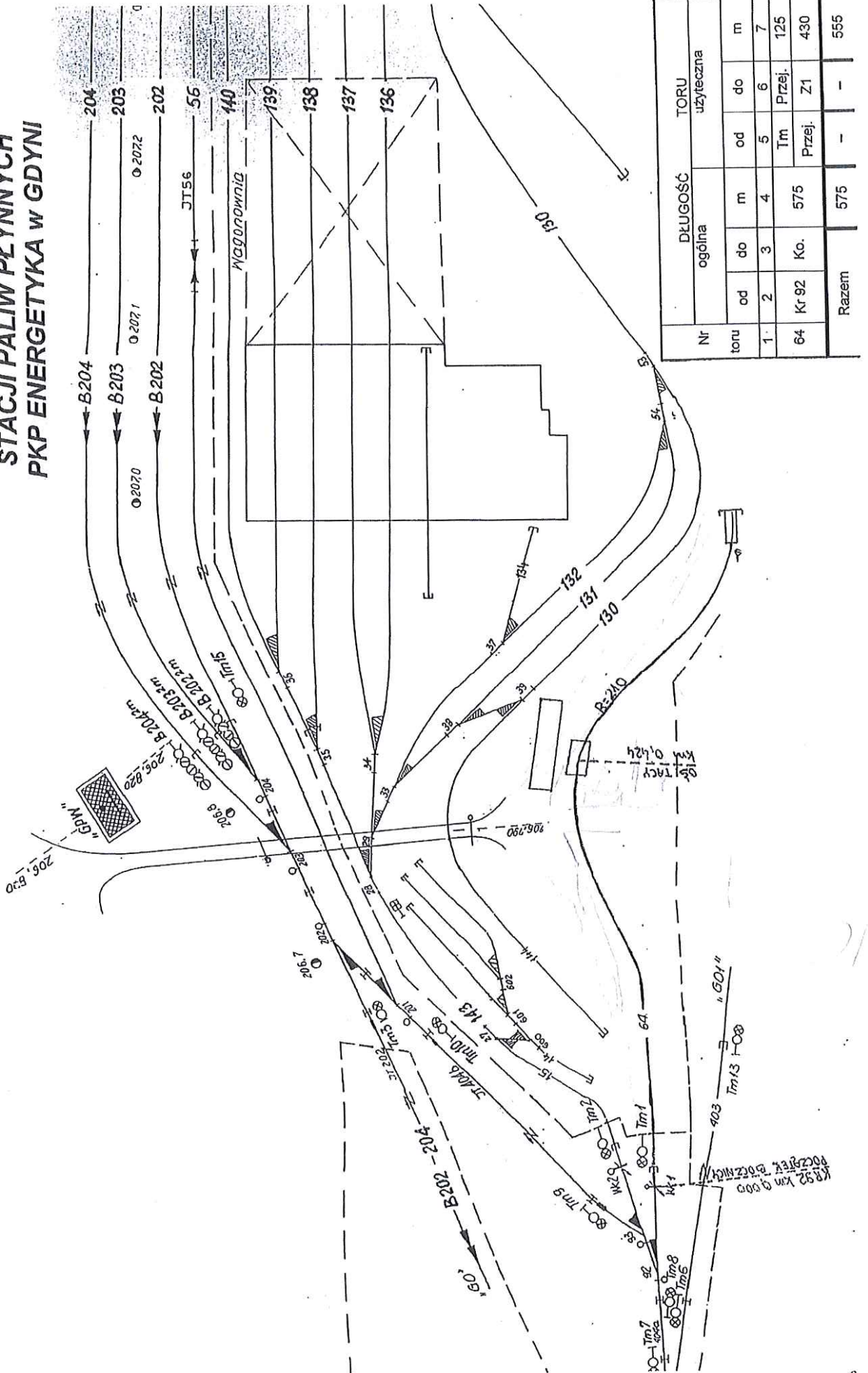
Lp.	Nr str.	Dotyczy rozdziału, podrozdz.	Treść wniesionej zmiany, uzupełnienia	Obowiązuje od dnia	Data i podpis wprowadzającego o zmiany	Data i podpis przyjmującego do wiadomości					
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.					
1	4	1: 1.1	Zgodnie z pisownią nr EP-EP/16-5/14- - 3/12-1/15 & data 12.04.2015r	15.06. 2015							
	5	1: 1.1									
	6	1: 1.3; 1.4									
	12	4: 4.1									
	16	5: 5.12									
	27	9: 8.1-9.5	Zgodnie z pisownią EP-EP/16-5/14-5/15/16 & data 05.12.2016r								
	28	"									
	29	11, 12									
	32	13									
	33	14: 14.1									
2	4	1: 1.1	Zgodnie z pisownią EP-EP/16-5/14-5/15/16 & data 05.12.2016r	01.03. 2017							
	6	1: 1.3									
	9	2: 2.12									
	24	9: 8.1									
	29	12.1									
	30	12	Zgodnie z pisownią EP-EP/16-5/14-5/15/16 & data 05.12.2016r								
	31	12									
	33	14: 14.1; 14.2									
	3	4					1: 1.1	Zgodnie z pisownią EP-EP/16-5/14-5/15/16 & data 05.12.2016r	26.10. 2017		
		5					1.2				
6		2.2									
12		2.3									
13		2.4									
14		2.5									
15		2.6									
16		2.7									
17	2.8										
18	2.9										
19	2.10										
20	2.11										
21	2.12										
22	2.13										
23	2.14										
24	2.15										
25	2.16										
26	2.17										
27	2.18										
28	2.19										
29	2.20										
30	2.21										
31	2.22										
32	2.23										
33	2.24										
34	2.25										
35	2.26										
36	2.27										
37	2.28										
38	2.29										
39	2.30										
40	2.31										
41	2.32										
42	2.33										
43	2.34										
44	2.35										
45	2.36										
46	2.37										
47	2.38										
48	2.39										
49	2.40										
50	2.41										
51	2.42										
52	2.43										
53	2.44										
54	2.45										
55	2.46										
56	2.47										
57	2.48										
58	2.49										
59	2.50										
60	2.51										
61	2.52										
62	2.53										
63	2.54										
64	2.55										
65	2.56										
66	2.57										
67	2.58										
68	2.59										
69	2.60										
70	2.61										
71	2.62										
72	2.63										
73	2.64										
74	2.65										
75	2.66										
76	2.67										
77	2.68										
78	2.69										
79	2.70										
80	2.71										
81	2.72										
82	2.73										
83	2.74										
84	2.75										
85	2.76										
86	2.77										
87	2.78										
88	2.79										
89	2.80										
90	2.81										
91	2.82										
92	2.83										
93	2.84										
94	2.85										
95	2.86										
96	2.87										
97	2.88										
98	2.89										
99	2.90										
100	2.91										
101	2.92										
102	2.93										
103	2.94										
104	2.95										
105	2.96										
106	2.97										
107	2.98										
108	2.99										
109	2.100										

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

Lp.	Nazwisko i imię	Stanowisko	Data	Podpis pracownika
1.	2.	3.	4.	5.
1.	PIOTROWSKI EDMUND	Kierownik stacji paliw.	03.12.2012	
2.	GEONICA JERZY	Maszynier	03.12.2012	

**17. ZAŁĄCZNIK NR 1 – PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ**

**PLAN SCHEMATYCZNY BOCZNICY  
STACJI PALIW PŁYNNYCH  
PKP ENERGETYKA W GDYNI**



Nr toru	DŁUGOŚĆ ogólna		TORU użyteczna	
	od	do	od	do
1	2	3	5	6
64	Kr-92	Ko.	Przej.	Z1
Razem		575	-	555