



ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin; tel. +48 91 430 82 20; fax +48 91 462 48 42; e-mail: info@port.szczecin.pl; www.port.szczecin.pl

Egz. nr 1

**REGULAMIN OBIEKTU  
OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY  
USŁUGOWEJ - ZARZĄD MORSKICH  
PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE  
SPÓŁKA AKCYJNA REJON HUK**

Z A T W I E R D Z A M:

WICEPREZES  
ds. infrastruktury

*Kazimierz Drzazga*

PREZES ZARZĄDU

*Dariusz Ślaboszewski*

Szczecin, dnia *04.12.2018*.....r.

Spis treści:

1. Informacje ogólne .....	3
2. Wykaz obiektów podlegających udostępnieniu.....	3
3. Warunki techniczne obsługi bocznic kolejowej.....	5
4. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznicą kolejową jest połączona.....	6
5. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznic kolejowej.....	7
6. Wniosek .....	8
7. Postanowienia końcowe.....	8

## 1. Informacje ogólne

1. Regulamin Obiektu został opracowany zgodnie z Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016 r., poz. 1772 ze zm.) w celu udostępnienia obiektów infrastruktury usługowej występujących na bocznicach kolejowej.
2. Zarządcą infrastruktury kolejowej na terenie Huk w Szczecinie jest Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
3. Przewoźnicy korzystający z Obiektu na terenie Huk w Szczecinie są zobowiązani do przestrzegania szczegółowych postanowień Regulaminu Bocznic (Plan schematyczny Bocznic kolejowej jest załącznikiem nr 1 do Regulaminu Bocznic), obowiązujących przepisów wewnętrznych oraz ogólnych przepisów prawa.

## 2. Wykaz obiektów podlegających udostępnieniu

1. Drogi kolejowe (bocznic) podlegające udostępnieniu

Zgodnie z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich oraz z załącznikiem nr 2 do ustawy o Transporcie Kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity Dz.U.2016.1727); ust 2, p7) infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów kolejowych jest obiektem infrastruktury usługowej. W związku z powyższym, bocznic kolejowa zarządzana przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście na terenie Huk podlega udostępnieniu dla przewoźników kolejowych dla całości na niedyskryminujących zasadach.

Ponadto Zgodnie z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich na terenie bocznic nie pobiera się opłat za dostęp do infrastruktury portowej.

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

Bocznic kolejowa Operatora Obiektu Infrastruktury Kolejowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Rejon HUK odgałęzia się rozjazdem nr 19 toru nr 1 w km 14,436 stacji Szczecin Goław linii kolejowej nr 406 Szczecin Główny -Trzebież Szczecińska.

3. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

- 1) Bocznicą stanowi jeden okręg nastawczy.
- 2) Na bocznicę brak jest posterunków technicznych.

#### 4. Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych.

Punkt zdawczo – odbiorczy usytuowany jest ;

- a) w km 0,045 toru nr 102
- b) w km 0,072 toru nr 104

#### 5. Wykaz torów bocznicowych

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
101	dojazdowo wagowy	S 106	S 113	246	P.zd.odp	waga	105	7
102	zdawczo - odbiorczy	S 106	śr. Rkpd.114	236	P.zd.odp	U 112	85	5
104	zdawczo - odbiorczy	S 104	S 116	291	U 104	S 110	116	7
107	ochronny	S 116	S116	88	U 116	Z 1	39	2
108	postojowy	S 118	K.o.	151	U 118	Z 1	100	6
109	postojowy	śr. Rkpd 114	K.o.	249	U 118	Z 1	100	6
110	postojowy	S 122	K.o.	147	U 122	Z 1	100	6
111	ładunkowy	S 115	K.o.	240	U 115	S 119	85	5
					U 119	Z 1	64	4
112	ładunkowy	S 119	K.o.	108	U 120	Z 1	35	2
113	ładunkowy	S 120	K.o.	81	U 120	Z 1	35	2
114	ładunkowy	śr. Rkpd 114	K.o.	218	U 114	S 121	66	4
					U 121	Z 1	62	4
115	ładunkowy	S 115	K.o.	107	U 121	Z 1	62	4
117	ładunkowy	S 110	K.o.	282	U 110	Z 1	237	29
118	ładunkowy	S 116	K.o.	261	U 122	Z 1	133	8

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie torów

Z 1 - sygnał zamknięcia toru      K - koniec toru      U - ukres rozjazdu  
S - styk przed iglicowy rozjazdu      Śr. - środek rozjazdu      Tm - tarcza manewrowa

### 3. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej

#### 1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową

- 1) Wagony podstawiane są na bocznicę przez lokomotywy i drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych mogą być wykonane po uprzednim uzgodnieniu zasad obsługi z operatorem ( po zawarciu stosownych umów lub porozumień).
- 2) Wagony przeznaczone na bocznicę podstawiane są na bocznicę przez przewoźników kolejowych na tory zdawczo - odbiorcze.
- 3) Maksymalna pojemność torów zdawczo odbiorczych wynosi 87 wagonów czteroosiowych długości 15 m każdy.

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów (Mp)	87
Normalna pojemność torów (Np=0,6 Mp)	52

#### 2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.

- 1) Obsługa na bocznicy HUK dokonywana jest w oparciu o „Plan obsługi podstawiania i zabierania wagonów” opracowany po uzgodnieniach z współużytkownikami bocznicy i przewoźnikami i wzajemnym uzgodnieniu w tzw. obsłudze dodatkowej.
- 2) Jednoczesne dokonywanie obsługi na bocznicy przez więcej niż jednego przewoźnika jest zabronione. Wjazd przewoźnika na bocznicę może się odbyć tylko wówczas, gdy zakończono uprzednio rozpoczętą obsługę nabrzeża.
- 3) Obsługi na bocznicy przez licencjonowanych przewoźników kolejowych uzgadniane są telefonicznie na zasadach określonych w umowie na obsługę (porozumieniu).
- 4) Po uzgodnieniu obsługi przez wyznaczonego pracownika przewoźnika kolejowego z dysponentem nabrzeża, na 15 minut przed obsługą torów nabrzeża powinna być wstrzymana praca ładunkowa.
- 5) Należy wstrzymać również pracę ładunkową, a dźwig i inny sprzęt ładunkowy oraz materiały muszą być odsunięte na bezpieczną odległość (co najmniej 1,5 m od skrajnej szyny). Z torów bezwzględnie muszą być usunięte pojazdy kołowe i wszelkie urządzenia i przedmioty takie jak: furty burtowe statków, trapy itp.

- 6) Za wstrzymanie pracy manewrowej i ładunkowej oraz usunięcie wszelkich przeszkód z torów odpowiedzialny jest dysponent nabrzeża.
- 7) Na bocznicy wagony mogą być tylko pchane, a zabierane z bocznic wagony – tylko ciągnięte.

### 3. Dopuszczalny nacisk osi na szynę

- 1) Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 196 kN/oś
- 2) Tory bocznic zakwalifikowano do 5 klasy technicznej.

### 4. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

- 1) Obsługa bocznic przez przewoźnika kolejowego może być wykonywana wyłącznie lokomotywami manewrowymi. W przypadku spalinowych lokomotyw pociągowych możliwość ich użycia do obsługi bocznic należy na etapie planowania przewozów uzgodnić z współ użytkownikiem bocznic w zakresie torów dojazdowych z PKP PLK S.A.
- 2) Na bocznicę mogą być przyjmowane bez ograniczeń wszystkie typy i rodzaje wagonów towarowych.
- 3) Na bocznicę mogą kursować pojazdy trakcyjne spalinowe dopuszczone przez UTK z uwzględnieniem dopuszczonego na bocznicę nacisku na oś.

### **4. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznic kolejowa jest połączona.**

- 1) Ruch kolejowy pomiędzy stacją kolejową Szczecin Gośćław a bocznicą HUK i w drodze powrotnej prowadzony jest na zasadach jazd manewrowych określonych w Regulaminie technicznym stacji Szczecin Gośćław w działce nr 71,
- 2) Wjazd na bocznicę uzależniony jest od uprzedniego uzgodnienia, kierownika manewrów z dysponentem zmianowym bocznic. Bez wyraźnej zgody właściciela bocznic wjazd na teren bocznic jest zabroniony.
- 3) Dyżurny ruchu udzieli zgody na wjazd na tory bocznic tylko wtedy gdy na nastawni wykonawczej SW-1 znajduje się klucz od wykolejnic WK3+(103+) / Wk4+(102+) zabezpieczający bocznic HUK i Andreas.
- 4) Z uwagi na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa obsługi i wykluczenia jednoczesnych obsług bocznic HUK i Andreas I i Andreas II, dozwolone jest w tym samym czasie dokonywanie obsługi tylko jednej z wymienionych bocznic.
- 5) Przed uruchomieniem jazdy manewrowej na bocznicę kierownik manewrów powinien wykonać próbę hamulca, przy czym ostatni wagon składu manewrowego a pierwszy spychany w kierunku bocznic musi mieć czynny

hamulec zespolony, wymagany % masy hamującej wynosi 37%. Następnie udaje się do nastawniczego nastawni SW-1 i uzgadnia sposób i czas wykonania pracy manewrowej.

- 6) Przed daniem pozwolenia na wjazd na bocznice dyżurny ruchu winien upewnić się telefonicznie czy na nastawni wykonawczej SW-1 znajdują się klucze Wk4+(102+) / Wk3+(103+). Po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu nastawniczy zamyka rogatki przejazdu w km 14,502 i układa drogę przebiegu na tor nr 1 i daje zezwolenie na jazdę manewrową poza rozjazd nr 19. Po minięciu ostatnim pojazdem manewrowym rozjazd nr 19, kierownik manewrów zatrzymuje jazdę i zamawia drogę przebiegu w kierunku bocznic. Nastawniczy nastawni SW-1 zdejmuje z toru WK2 i daje zgodę na kontynuowanie jazdy manewrowej sygnałem ręcznym lub za pomocą radiotelefonu. Kierownik manewrów zatrzymuje jazdę manewrową przed rozjazdem nr 102 i sprawdza czy na drodze przebiegu nie znajdują się wagony z bocznic Andreas I lub Andreas II po czym podaje sygnal na jazdę w kierunku bocznic HUK.
- 7) Z uwagi na występujący na torze dojazdowym spadek w granicach siły pociągowej pojazdu trakcyjnego dopuszcza się podstawienie bez czynnego hamulca zespolonego do 3 wagonów.
- 8) Przed zamierzonym wyjazdem z bocznic kierownik manewrów zamawia drogę przebiegu z bocznic u nastawniczego nastawni wykonawczej SW-1, po przygotowaniu drogi przebiegu nastawni wydaje zgodę na jazdę manewrową.

## **5. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicach kolejowej**

1. Podział bocznic kolejowej na rejony manewrowe
  - 1) Bocznic stanowi jeden rejon manewrowy.
  - 2) Na odcinku toru dojazdowego nr 101 do bocznic od rozjazdu nr 19 do rozjazdu nr 103 usytuowane są dwie bocznic: Andreas I i Andreas II zabezpieczone wykolejnicami nr Wk3 i Wk4.
2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznic kolejowej
  - 1) Na torach bocznic maksymalna prędkość jazd manewrowych wykonywanej lokomotywami manewrowymi nie może przekraczać 5 km/h z wyjątkiem:
    - a) przypadków, gdy prędkość jazdy należy ograniczyć do 3 km/godz., tj:
    - b) przetaczania wagonów z przekroczona skrajnią,
    - c) przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru,
  - 2) W przypadku braku należytej widoczności i/lub złych warunków atmosferycznych (gwałtowna ulewa, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), prędkość jazdy należy zmniejszyć tak, aby manewrujący tabor mógł być natychmiast zatrzymany w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.

- 3) Przed każdorazowym rozpoczęciem jazdy manewrowej, maszynista ma obowiązek podania sygnału „Bacność”.
3. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych
- 1) Manewrujący pojazd trakcyjny powinien posiadać czynny hamulec zespolony i ręczny. Bez czynnego hamulca zespolonego pojazd trakcyjny nie może być użyty do wykonywania manewrów.
  - 2) Pojazdem trakcyjnym można przetaczać tabor w granicach jego siły pociągowej.
  - 3) Na terenie bocznicy HUK wszystkie jazdy manewrowe muszą odbywać się z włączonym hamulcem zespolonym.

## **6. Wniosek**

Wnioskowanie z korzystania z obiektu infrastruktury usługowej przez licencjonowanych przewoźników realizowany jest na podstawie pisemnego wystąpienia złożonego w terminie 14 dni przed planowanym korzystaniem z bocznicy.

## **7. Postanowienia końcowe.**

1. Regulamin obiektu obowiązuje po zatwierdzeniu przez użytkownika bocznicy.
2. Regulamin obiektu wykonano w 2 jednobrzmiących egzemplarzach.
3. Regulamin obiektu zamieszczono na stronie [www.port.szczecin.pl](http://www.port.szczecin.pl)