



**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 PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ  
UŻYTKOWNIKA BOCZNICY KOLEJOWEJ  
ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN  
I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA  
REJON PORT ŚWINOUJŚCIE**

Regulamin niniejszy, zawierający 73 ponumerowane karty,  
sporządzony został w 8 jednobrzmiących egzemplarzach.

U Z G O D N I O N O

z zarządcą infrastruktury kolejowej:

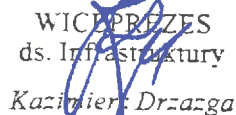
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.  
ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH  
W SZCZECINIE  
70-211 Szczecin, ul. Korzeniowskiego 1

ZASTĘPCA DYREKTORA

  
Grzegorz Błachut

Szczecin, dnia 16.08..... 2017 r.

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

WICEPREZES  
ds. Infrastruktury  
  
Kazimierz Drzazga

PREZES ZARZĄDU  
  
Dariusz Ślaboszewski

Szczecin, dnia 31.08..... 2017 r.

SZCZECIN 2017

## SZCZECIN 2017

### Spis treści:

1. Postanowienia ogólne, dotyczące: .....	6
1.1. Podstawy prawnej i celu opracowania regulaminu .....	6
1.2. Prawnej eksploatacji boczniczy kolejowej .....	8
1.3. Zakresu obowiązywania regulaminu .....	8
1.4. Użytkownika boczniczy kolejowej .....	8
1.5. Współużytkowników boczniczy kolejowej .....	8
1.6. Przeznaczenie boczniczy kolejowej .....	8
1.7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych .....	9
1.8. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, jeżeli zostały one pozyskane od zarządcy/ów infrastruktury kolejowej z którym/i bocznicza kolejowa jest połączona lub przewoźnika/ów kolejowego/yh obsługującego/ch bocznicę .....	9
2. Opis techniczny boczniczy kolejowej .....	10
2.1. Położenie boczniczy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznicza jest połączona. ....	10
2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada. ....	10
2.3. Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych .....	11
2.4. Tory bocznicowe - ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od – do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne ..	12
2.5. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów. ....	19
2.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania .....	22
2.7. Uzależnienia zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic .....	23
2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych .....	23
2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym .....	23
2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne .....	28
2.11. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn. ....	28
2.12. Oświetlenie boczniczy kolejowej .....	30
2.13. Punkty ładunkowe. ....	30

2.14. Urządzenia ładunkowe .....	31
2.15. Wagi wagonowe.....	35
2.16. Bramy kolejowe.....	35
2.17. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki .....	35
2.18. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.....	35
2.19. Sygnały, wskaźniki i tablice.....	35
2.20. Urządzenia i środki trakcyjne .....	39
2.21. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania.....	39
2.22. Środki łączności.....	40
3. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznicą kolejowa jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej.....	40
4. Warunki techniczne obsługi boczniczy kolejowej.....	42
4.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.....	42
4.2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.....	42
4.3. Masa hamująca składów manewrowych .....	43
4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.....	44
4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.....	44
4.6. Ruch pojazdów trakcyjnych przewoźników kolejowych po torach boczniczy kolejowej.....	44
4.7. Ruch pojazdów trakcyjnych użytkownika boczniczy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznicą kolejowa jest połączona .....	45
5. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej .....	45
5.1. Podział boczniczy kolejowej na rejony manewrowe.....	45
5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach boczniczy kolejowej .....	47
5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej .....	47
5.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym .....	48
5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i pojazdów trakcyjnych.....	48
5.6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie. ....	48

5.7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie .....	49
5.8. Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn. ....	50
5.9. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych.....	50
5.10. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek.....	50
5.11. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów. ....	51
5.12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.....	52
5.13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.....	54
6. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniczy kolejowej. ....	55
6.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej .....	55
6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej .....	55
6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy ....	55
6.4. Ważenie wagonów.....	56
6.5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.....	56
6.6. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych .....	57
7. Organizacja obsługi punktów zdawczo – odbiorczych. ....	58
7.1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych.....	58
7.2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkty zdawczo-odbiorcze. ....	59
8. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.....	60
9. Nadzór nad stanem technicznych i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej boczniczy, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.....	60
10. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na boczniczy (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na boczniczy); .....	61
11. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego boczniczy (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na boczniczy ruchem kolejowym oraz z pracą ładunkową wagonów kolejowych); .....	62
11.1. Obowiązki Kierownika Wydziału Transportu Kolejowego OT Port Świnoujście, Bunge Trade Polska.....	62

11.2. Obowiązki Dyspozytora OT Port Świnoujście,.....	63
11.3. Obowiązki brygadzysty obsługi boczniczy kolejowej OT Port Świnoujście .....	63
11.4. Obowiązki kierownika manewrów. ....	63
11.5. Obowiązki manewrowego: .....	64
11.6. Obowiązki maszynisty pojazdu trakcyjnego. ....	65
12. Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym.	65
13. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznicza kolejowa jest połączona oraz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę kolejową. ....	67
14. Postanowienia końcowe. ....	67
14.1. Rozdzielnik regulaminu.....	67
14.2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.....	68
14.3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania. ....	68
15. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu. ....	69
15.1. Skorowidz zmian .....	69
15.2. Potwierdzenie przyjęcia do wiadomości treści regulaminu .....	70
15.3. Rejestr pracowników dokonujących czynności związanych z utrzymaniem boczniczy zapoznanych z treścią regulaminu .....	72
16. Spis załączników do regulaminu. ....	73
Załącznik 1 Plan schematyczny boczniczy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Port Świnoujście. ....	73
Załącznik 2 Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym rej SiP na boczniczy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Port Świnoujście. ....	73
Załącznik 3 Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym rej SiB na boczniczy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Port Świnoujście. ....	73
Załącznik 4 Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na przejeździe kat C w km 0,206 w torze nr 625 na boczniczy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Port Świnoujście. ....	73

## **1. Postanowienia ogólne, dotyczące:**

### **1.1. Podstawy prawnej i celu opracowania regulaminu**

Podstawą prawną jest wymóg posiadania regulaminu pracy określony w § 6 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U.05.172.1444 z późn. zm.) w związku z postanowieniami art. 19 ust. 3 pkt 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016.1727). Obowiązujące akty prawne dotyczące użytkowanej boczniczy:

- 1) Ustawa o Transporcie Kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity Dz.U.2016.1727);
- 2) Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz.U. MI.2010.03.08 z dnia 26 lutego 2010 r.).
- 3) Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. „Prawo Przewozowe” (tekst jednolity Dz.U.2015.915);
- 4) Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. „Prawo budowlane” (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r. poz.1332)
- 5) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. (tekst jednolity Dz. U z 2015 r. poz.360).
- 6) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.(Dz.U.2014 poz. 46).
- 7) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. nr 151, poz. 987 z 1998 r. z późniejszymi zmianami).
- 8) Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. z 2010 r. nr 123 poz. 840).
- 9) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 30 października 2015 r. poz. 1744).

- 10) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 7 czerwca 2006 r. w sprawie rodzajów i warunków przewozu rzeczy, mogących powodować trudności transportowe przy przewozie koleją (Dz. U. nr 108, poz. 746).
- 11) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz.U.2014.212 z późn. zm.);
- 12) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U.2014.788);
- 13) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 25 września 2015 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz.U.2015, poz. 1548)
- 14) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U 2016 poz. 369)
- 15) Przepisów wewnętrznych ZMPSIŚ S.A.
  - a) Instrukcja Utrzymania Infrastruktury Kolejowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy
  - b) Instrukcja Sygnalizacji Kolejowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy
  - c) Instrukcja o Technice Pracy Manewrowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy
  - d) Instrukcja Utrzymania Urządzeń Sterowania Ruchem Kolejowym Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy
  - e) Instrukcja Obsługi Przełącznikowych Urządzeń Sterowania Ruchem Kolejowym Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy.
  - f) Instrukcja Zasady i Wymagania Organizacyjne Związane z Powiadomieniem o Poważnych Wypadkach, Wypadkach i Incydentach Oraz Działalnością Komisji Kolejowej na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. – opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy

Celem opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej jest usystematyzowanie i ustalenie zbioru zasad i wymagań dla bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, określenie wymogów co do obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym na bocznicy kolejowej. Regulamin wskazuje sposoby bezpiecznego wykonywania ruchu kolejowego na bocznicy z uwzględnieniem obostrzeń techniczno-ruchowych wynikających z warunków lokalnych oraz postanowień przepisów wewnętrznych.

## **1.2. Prawnej eksploatacji boczniczy kolejowej**

- 1) W oparciu o zapisy ustawy z dnia 20.12.1996 o portach i przystaniach morskich (Dz.U. 1997 Nr 9 poz. 44), Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna będący Wieczystym Użytkownikiem boczniczy (w rozumieniu Ustawy o transporcie kolejowym), zarządza wyłącznie portem, w tym infrastrukturą kolejową na terenie boczniczy.
- 2) Bocznicza użytkowana jest na podstawie: Umowy pomiędzy Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna. a OT Port Świnoujście Sp. z o.o. oraz Umowy pomiędzy Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna a Bunge Trade Polska
- 3) Na podstawie niniejszego regulaminu.
- 4) Podstawą prawną eksploatacji boczniczy kolejowej jest posiadanie Świadectwa bezpieczeństwa wydanego przez Prezesa UTK.

## **1.3. Zakresu obowiązywania regulaminu**

Zakres opracowania dostosowany został do wymagań określonych postanowieniami Obwieszczenia Prezesa UTK z dnia 10 lutego 2010 w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej sporządzanego przez jej użytkownika, oraz do specyficznych warunków Portu Świnoujście.

Do przestrzegania postanowień Regulaminu pracy boczniczy kolejowej zobowiązani są pracownicy Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna, OT Port Świnoujście Sp. z o.o., Bunge Trade Polska oraz pracownicy przewoźników kolejowych dokonujących obsługi boczniczy.

## **1.4. Użytkownika boczniczy kolejowej**

Użytkownikiem boczniczy kolejowej - Operatorem Obiektu Infrastruktury Usługowej jest Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście zwany dalej w skrócie ZMPSiŚ S.A.

## **1.5. Współużytkowników boczniczy kolejowej**

- 1) Współużytkownikiem boczniczy, ustanowionym operatorem infrastruktury portowej jest OT Port Świnoujście Sp. z o.o. ul. Bunkrowa 1, 72-602 Świnoujście
- 2) Drugim współużytkownikiem boczniczy, ustanowionym operatorem infrastruktury portowej jest Bunge Trade Polska ul. Bunkrowa 1, 72-602 Świnoujście

## **1.6. Przeznaczenie boczniczy kolejowej**

- 1) Bocznicza jest przeznaczona i przystosowana do wykonywania manewrów związanych z załadunkiem, wyładunkiem oraz przeładunkiem przesyłek



towarowych całowagonowych przybyłych na adres współużytkowników bocznicy i włączanych do ruchu po sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. Bocznica służy w szczególności do za/wyładunku produktów związanych z działalnością OT Port Świnoujście Sp. z o.o. oraz Bunge Trade Polska

- 2) Obsługa kolejowa bocznicy dokonywana jest przez licencjonowanych przewoźników na zasadach zawartych w umowach określających zasady obsługi i przekazywania wagonów oraz przesyłek, zawieranych przez licencjonowanych przewoźników kolejowych z jednej strony, a OT Port Świnoujście Sp. z o.o. drugiej, oraz licencjonowanych przewoźników kolejowych a Bunge Trade Polska. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. „Prawo Przewozowe” (DZ. U. z 2012 r. poz. 1173, 1529 z późniejszymi zmianami).

#### **1.6. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych.**

Na bocznicy obowiązują przepisy wewnętrzne użytkownika bocznicy:

- a) Instrukcja Utrzymania Infrastruktury Kolejowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy
- b) Instrukcja Sygnalizacji Kolejowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy
- c) Instrukcja o Technice Pracy Manewrowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy
- d) Instrukcja Utrzymania Urządzeń Sterowania Ruchem Kolejowym Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy.
- e) Instrukcja Obsługi Przełącznikowych Urządzeń Sterowania Ruchem Kolejowym Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy
- f) Instrukcja Zasady i Wymagania Organizacyjne Związane z Powiadomieniem o Poważnych Wypadkach, Wypadkach i Incydentach Oraz Działalnością Komisji Kolejowej na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. – opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy

#### **1.8 Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, jeżeli zostały one pozyskane od zarządcy/ów infrastruktury kolejowej z którym/i bocznica kolejowa jest połączona lub przewoźnika/ów kolejowego/ych obsługującego/ch bocznice**

Na bocznicy nie obowiązują przepisy wewnętrzne pozyskane od zarządcy infrastruktury kolejowej z którym bocznica kolejowa jest połączona. W zakresie infrastruktury torowej i urządzeń srk należących do PKP PLK S.A. a położonych na terenie bocznicy mają zastosowanie postanowienia i przepisy wewnętrzne PKP PLK S.A. odnoszące się do tejże infrastruktury i urządzeń.

## **2.Opis techniczny boczniczy kolejowej**

### **2.1. Położenie boczniczy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznicza jest połączona.**

Bocznicza kolejowa Operatora Obiektu Infrastruktury Kolejowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Rejon Port Świnoujście odgałęzia się w stacji Świnoujście:

- a) w okręgu nastawczym SiA 5 rozjazdem nr 229 od toru nr 183 w km 8,106
  - b) w okręgu nastawczym SiP rozjazdem nr 221 od toru nr 206 w km 8,506
  - c) w okręgu nastawczym SiB rozjazdem nr 71 od toru nr 50 w km 10,031
- linii kolejowej nr 996 Lubiewo – Świnoujście SIB, zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

### **2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.**

- 1) Na boczniczy znajduje się nastawnia portowa SiP usytuowana w km 0,308 kilometracji bocznicowej, z prawej strony toru nr 503 (patrzac w kierunku torów stacyjnych). Obsadę nastawni SiP stanowi jeden nastawniczy w zmianie.
- 2) Bocznicza ZMPSiŚ S.A podzielona jest na dwa okręgi nastawcze:
  - a) okrąg nastawni zakładowej SiP znajdujący się w granicach:
    - Tm 198 przy torze nr 503,
    - Tm 210 przy torze stacyjnym nr 210,
    - Tm 201 przy torze stacyjnym nr 206,
    - Tm 629 przy torze nr 606,
    - Tm 628 przed wykolejnicą Wk 601/607
    - Tm 627 przy torze nr 604,
    - Tm 660 przy torze nr 660,
    - Tm 661 przy torze nr 661,
    - Tm 671 przy torze nr 672,
    - Tm 675 przed rozjazdem nr 673,
    - Tm 674 przy torze nr 673,
    - Tm 667 przy torze nr 667,
    - Tm 668 przy torze nr 668,
    - Tm 662 przy torze nr 611.
  - b) okrąg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie przez drużyny manewrowe obejmujący pozostałą część boczniczy.

### **2.3. Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych.**

- 1) Tablice „Punkt zdawczo – odbiorczy” usytuowane są ;
  - a) międzytorze torów 609 - 610 w km 2,747 toru 609  
tablica odnosi się do toru 609
  - b) międzytorze torów 611 - 612 w km, 0,414 toru 611  
tablica odnosi się do torów 611 i 612
  - c) międzytorze torów 615 - 616 w km 0,280 toru 615  
tablica odnosi się do torów 615 i 616
- 2) Tablice „Punkt odbiorczy”
  - a) punkt odbiorczy na międzytorzu torów 660 - 661 w km 1,504 toru 661  
tablica odnosi się do torów 660 i 661
  - b) punkt odbiorczy na międzytorzu torów 667 - 668 w km 1,506 toru 667  
tablica odnosi się do torów 667 i 668
- 3) Tablice „Punkt zdawczy”
  - a) punkt zdawczy na międzytorzu torów 663 - 664, w km 1,579 toru 664  
tablica odnosi się do torów 663 i 664.
  - b) punkt zdawczy na międzytorzu torów 665 - 666 w km 1,579 toru 666  
tablica odnosi się do torów 665 i 666
- 4) Tablice „Punkt odbiorczy”
  - a) dla toru nr 619 znajduje się w km 0,220
- 5) W przypadku uzyskania zgody i zawarcia stosownego porozumienia (lub umowy) z Przewoźnikiem dopuszcza się przekazywanie wagonów przez przewoźnika użytkownikowi boczniczy na torach stacji Świnoujście SiA i ich zabieranie z torów stacji na warunkach określonych w umowie (określającej zasady przekazywania wagonów i przesyłek, odpowiedzialność za stan przesyłki itp.). Przy określeniu strony obciążanej przez PLK za usługi dodatkowe wg. cennika PLK (w przypadku, gdy ma to być użytkownik boczniczy) konieczne jest zawarcie umowy z PLK na świadczenie usług dodatkowych.

**2.4. Tory bocznicowe - ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od – do”), pojemność oraz ich pochYLENIA podłużne**

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność w wagonach długości 17m.
		od	Do	metrów	Od	do	metrów	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Na TERENIE PKP PLK S.A.								
505	dojazdowy	S 71	Gr	140	---	---	---	---
601	dojazdowy	S 221	Gr	138				
602	dojazdowy	S 223	Gr	48	---	---	---	---
603	dojazdowy	S 223	S 606	820				
604		S 606	Gr	80	---	---	---	---
606	dojazdowy	S 606	Gr	54				
NA TERENIE PKN ORLEN								
604		Granica	K	39	U 607	Z1	20	
607	dojazdowy	Granica	Granica	137				
609	dojazdowy	Granica	Granica	75				
619	dojazdowy	Granica	Granica	77				
NA TERENIE ZPMSIŚ S.A.								
TORY DOJAZDOWE								
505	dojazdowy	Gr	S 72	55				
601	dojazdowy	Gr	S 605	456	---	---	---	---
602	dojazdowy	Gr	S 603	372				
606	dojazdowy	S 606	S 72	923				
606	dojazdowy	Gr	S 72	868				
607	dojazdowy	S 72	S 611	325				
607	dojazdowy	S 72	Granica	58				

607	dojazdowy	Granica	S 611	130				
NABRZEŻE GÓRNIKÓW								
608	postojowy dla pojazdów	S 612/6	K	240	U612/61 3	Z1	197	11
	trakcyjnych	13						
609		S 611	S 614	650				
609	dojazdowy	S 611	Granica	16	-----	-----	----	----
609	dojazdowy	Granica	S612/613	18	---	----	----	----
609	ładunkowy (zdawczo odbiorczy)	S612/613	S 614	541	P zd.-od	U 614	416	24
610	Komunikacyjny	S 612/613	S 621	712	----	----	----	-----
Łączna pojemność wagonów na nabrzeżu Górników								24
NABRZEŻE PORTOWCÓW								
615		S 611	S 627	560				
615	dojazdowy	S 611	S 626	225	---	---	---	---
615	zdawczo-odbiorczy	S 626	S 627	335	P zd-odb	S 627	280	16
616	zdawczo-odbiorczy	S 626	S 629	550	P zd-odb	U 629	450	26
616a	żeberko ochronne	S 629	K	20	S 629	Z1	16	
617	ładunkowy	S 627	K	235	U 627	Z1	181	10
618	zdawczo - odbiorczy	S 627	S 629	223	U 627	U 629	134	7
619		S 623	K	540	-----	-----	-----	
619	dojazdowy	S 623	Granica (ORLEN)	214	-----	-----	-----	
619	ładunkowy	Granica (ORLEN)	K	326	Waga	Z1	173	10

Łączna pojemność wagonów na nabrzeżu Portowców								69
NABRZEŻE HUTNIKÓW								
611		S 650	S 620	878				
611	dojazdowy	S 650	S 615	364	-----	-----	-----	
611	ładunkowy	S 615	S 620	514	P zd-odb	U 620	418	24
612	ładunkowy	S 615	S 620	180	P zd-odb	S 616	130	7
614	ładunkowy	S 616	K	130	U 616	Z1	75	4
621	ładunkowy	S 618	K	312	U 618	Z1	260	15
622	dojazdowy	S 616	S 620	375	----	-----	----	----
624	ładunkowy	S 619	K	270	U 619	Z1	219	12
Łączna pojemność wagonów na nabrzeżu Hutników								62
NABRZEŻE CHEMIKÓW								
625	dojazdowo-ładunkowy	S 621	S 622	374	----	----	-----	
626	ładunkowy	S 622	K	341	U 622	Z1	286	16
627	ładunkowy	S 622	K	341	U622	Z1	286	16
Łączna pojemność wagonów na nabrzeżu Chemików								32
WYWROTNICA								
651	dojazdowy	S 603	S 651	320	----	-----	----	
652	dojazdowy	S 605	S 653	404				
653	dojazdowy	S 605	S 652	238				
654	dojazdowy	S 651	S 650	156				
655	dojazdowy	S 651	S 655	207				
656	żeberko-ochronne	S 658	K	119	Tm 656	Z1	20	1
657	żeberko-ochronne	S 659	K	119	Tm 657	Z1	20	1
658	dojazdowy	S 652	S 656	205	----	----	----	
659	dojazdowy	S 652	S 657	195	----	----	----	
660	postojowy	S 654	S 667	840	P zd-odb	U 667	717	42

661	postojowy	S 650	S 667	881	P zd-odb	U 666	674	39
662	postojowy	S 666	K	265	U 666	Z1	213	12
663	postojowy	S 660	S 672	603	P zd-odb	Iz 664	381`	22
663					Iz 660	Tm	399	
664		S 658	S 674	834				
664	postojowy	S 658	Śr. 664	532	P zd-odb	Iz 664	377	22
664					Iz 660	Tm	397	
664	Tor rozmrażalni	Śr. 664	S 674	302	Tm 671	U 674	212	12
664					U 674	Iz 664	214	
665	postojowy	S 659	S 665	796	P zd-odb	Iz 672	466	27
665					Iz 661	Tm	488	
666	postojowy	S 661	S 665	766	P zd-odb	Iz 665	628	36
666					Iz 661	Tm	648	
667	postojowy	S 657	S 669	839	P zd-odb	U 669	715	42
668	postojowy	S 657	S 669	839	P zd-odb	U 669	715	42
670	Łącznikowy z hamulcem	S 667	S 670	197				
671	Łącznikowy z hamulcem	S 669	S 671	198				
672	Tor wyrotnicy	S 674	K	220	----	----	----	
673	Tor wyrotnicy	S 665	K	258	----	----	----	
Łączna pojemność wagonów na Wyrotnicy								298
POŁĄCZENIA MIĘDZYROZJAZDOWE								
		S 601	S 602	78				
		S 603	S 604	78				
		S 653	S 658	72				
		S 653	S 659	72				
		S 673	S 674	102				
<b>ŁĄCZNIE</b>								<b>485</b>

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  
Gr.-Granica

P zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy      Iz – styk odcinka izolowanego

Pochylenia podłużne torów bocznicowych:

Lp.	Nr. toru	Pochylenie toru
1	505	Na spadku 2 ‰ na długości 45 m., dalej na spadku 2 ‰ na długości 85 m., w poziomie na długości 65 m.
2	601	Na spadku 1 ‰ na długości 300 m., dalej na wzniesieniu 7,4 ‰ na długości 294m
3	602	Na spadku 1‰ na długości 210 m., dalej na wzniesieniu 7,4 ‰ na długości 210m
4	603 Tor PKP PLK S.A.	Na spadku 1‰ na długości 210 m., dalej w poziomie na długości 350 m., dalej na spadku 3 ‰ na długości 135 m., dalej w poziomie na długości 115 m., dalej na długości 10 m., na spadku 1 ‰
5	604	Na spadku 1‰ na długości 119m.,
6	606	Na spadku 1 ‰ na długości 570 m., dalej w poziomie na długości 353 m
7	607	W poziomie na długości 80 m., dalej na wzniesieniu 2,0 ‰ na długości 135 m., dalej w poziomie na długości 110 m.
8	608	Na spadku 2,0‰ na długości 140 m., dalej na spadku 0,5‰ na długości 100m.
9	609	W poziomie na długości 145 m., dalej na spadku 2,0‰ na długości 145 m., dalej na spadku 0,5‰ na długości 400m.
10	610	Na spadku 2,0‰ na długości 140 m., dalej na spadku 0,5‰ na długości 430 m., dalej na wzniesieniu 2,9‰ na długości 50 m., dalej na spadku 0,8‰ na długości 65 m., dalej w poziomie na długości 27m.
11	615	W poziomie na długości 220 m., dalej na wzniesieniu 2,6 ‰ na długości 310 m., dalej w poziomie na długości 43 m.
12	616	Na wzniesieniu 2,6‰ na długości 300 m., dalej w poziomie na długości 250m.
13	616 a	W poziomie na długości 20 m.



14	617	W poziomie na długości 235 m.
15	618	W poziomie na długości 223 m.
16	619	W poziomie na długości 220 m. na wzniesieniu 2,6‰ na długości 50 m., dalej na długości 270 m w poziomie.
17	611	Na spadku 9,0‰ na długości 22 m., dalej na spadku 4,3‰ na długości 121 m., dalej na spadku 0,5‰ na długości 182 m., dalej na spadku 4,5‰ na długości 80 m,
18	612	Na spadku 4,5‰ na długości 40 m., dalej w poziomie na długości 140 m.
19	614	W poziomie na długości 130 m.
20	621	Na wzniesieniu 2,9‰ na długości 30 m., dalej na spadku 0,5‰ na długości 282 m.
21	622	W poziomie na długości 70 m., dalej na spadku 12‰ na długości 120 m., dalej na spadku 16‰ na długości 65 m., dalej na spadku 6‰ na długości 35 m., dalej w poziomie na długości 85 m.
22	624	Na spadku 0,8‰ na długości 50 m., dalej na spadku 0,5‰ na długości 220 m.
23	625	W poziomie na długości 374 m.
24	626	W poziomie na długości 341 m.
25	627	W poziomie na długości 341 m.
26	651	Na wzniesieniu 7,4‰ na długości 135 m., dalej na spadku 0,2‰ na długości 185 m.
27	652	Na wzniesieniu 7,4‰ na długości 101 m., dalej wzniesieniu 5,4‰ na długości 303 m.
28	653	Na wzniesieniu 7,4‰ na długości 51 m., dalej wzniesieniu 0,4‰ na długości 187 m.
29	654	Na spadku 0,2‰ na długości 30 m., dalej na spadku 3,5‰ na długości 126 m.
30	655	Na spadku 0,2‰ na długości 30 m., dalej na wzniesieniu 5,4‰ na długości 177 m.
31	656	Na wzniesieniu 5,4‰ na długości 119 m.
32	657	Na wzniesieniu 5,4‰ na długości 119 m.
33	658	Na spadku 0,4‰ na długości 43 m., dalej na wzniesieniu 2,0‰ na długości 105 m., dalej na wzniesieniu 5,4‰ na długości 57m,

34	659	Na spadku 0,4‰ na długości 43 m., dalej na spadku 5,0‰ na długości 152 m.
35	660	Na spadku 4,3‰ na długości 87 m., dalej na wzniesieniu 0,5‰ na długości 753 m,
36	661	Na spadku 9,0‰ na długości 22 m., dalej na spadku 4,3‰ na długości 106 m., dalej na wzniesieniu 0,5‰ na długości 753 m,
37	662	Na spadku 0,5‰ na długości 265 m.
38	663	Na spadku 5,4‰ na długości 40 m., dalej w poziomie na długości 563 m,
39	664	Na wzniesieniu 5,4‰ na długości 70 m., dalej w poziomie na długości 764 m,
40	665	Na wzniesieniu 5,4‰ na długości 70 m., dalej w poziomie na długości 726 m,
41	666	Na wzniesieniu 5,4‰ na długości 40 m., dalej w poziomie na długości 726 m,
42	667	Na spadku 5,4‰ na długości 28 m., dalej na spadku 1,3‰ na długości 285 m., dalej na spadku 0,5‰ na długości 200 m., dalej na wzniesieniu 1,4‰ na długości 326 m.
43	668	Na spadku 5,4‰ na długości 28 m., dalej na spadku 1,3‰ na długości 285 m., dalej na spadku 0,5‰ na długości 200 m., dalej na wzniesieniu 1,4‰ na długości 326 m
44	670	Na wzniesieniu 0,5‰ na długości 47 m., dalej na wzniesieniu 10,0‰ na długości 120 m., dalej na wzniesieniu 5,0‰ na długości 30m,
45	671	Na wzniesieniu 1,4‰ na długości 28 m., dalej na wzniesieniu 10,0‰ na długości 140 m., dalej na wzniesieniu 5,0‰ na długości 30 m,
46	672	W poziomie na długości 75 m., dalej na spadku 55‰ na długości 45 m., dalej na wzniesieniu 5,0‰ na długości 70 m., dalej na wzniesieniu 150‰ na długości 30 m,
47	673	W poziomie na długości 113 m., dalej na spadku 55‰ na długości 45 m., dalej na wzniesieniu 5,0‰ na długości 70 m., dalej na wzniesieniu 150‰ na długości 30 m,

Minimalny promień łuku toru

Najmniejszy promień łuku toru na boczniczy wynosi 120 m i występuje w torze nr 611 i 622 z tego też względu obowiązuje zakaz wykonywania manewrów z pojazdami kolejowymi (wagonów 3-osioowych) o rozstawie osi skrajnych mniejszych niż 6 m.

## 2.5. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów.

Nr. Rz	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj Zamknięcia nastawczego	Zasadnicze Położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i ogłędzin rozjazdów
<b>NA TERENIE PKP PLK S.A</b>					
220	Rz. S49, 1÷9,190 Zamkn suwakowe	na tor 206	elektryczny, nastawniczy nast. SiP	tak w przebieg. manewrowych	Pracownik PKP PLK S.A.
221	Rz. S49, 1÷9,300 Zamkn suwakowe	na tor 601	elektryczny, nastawniczy nast. SiP	tak w przebieg. manewrowych	
222	Rz. S49, 1÷9,300 Zamkn suwakowe	na tor 503	elektryczny, nastawniczy nast. SiP	tak w przebieg. manewrowych	
223	Rz. S49, 1÷9,190 Zamkn suwakowe	na tor 602	elektryczny, nastawniczy nast. SiP	tak w przebieg. manewrowych	
606	Rz. S49, 1÷9,190 Zamkn suwakowe	na tor 606	elektryczny, nastawniczy nast. SiP	tak w przebieg. manewrowych	
607	Rz. S49, 1÷9,190 Zamkn suwakowe	na tor 604	elektryczny, nastawniczy nast. SiP	tak w przebieg. manewrowych	
<b>ROZJAZDY NA TORACH DOJAZDOWYCH</b>					
72	Rz.UIC60 1÷9 300 Zamkn suwakowe	na tor 505	elektryczny, dyżurny SiB	tak w przebieg. manewrowych.	Pracownik PKP PLK S.A.
601	Rz.49 E1,1÷9,300 Zamkn suwakowe	na zwrotnicę 604	elektryczny, nastawniczy nast. SiP	tak w przebieg. manewrowych	Wyznaczony pracownik boczniczy
602	Rz.49 E1,1÷9,300 Zamkn suwakowe	na tor 602	elektryczny, nastawniczy nast. SiP	tak w przebieg. manewrowych	
604	Rz.49 E1÷9,300 Zamkn suwakowe	na zwrotnicę 601	elektryczny, nastawniczy nast. SiP	tak w przebieg. manewrowych	
<b>ROZJAZDY NA TORACH NABRZEZA GÓRNIKÓW</b>					
611	Rz. S49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na zwrotnicę 612	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Wyznaczony pracownik boczniczy

St. nr 1	Skrzyżowanie torów w km 2,627	z Rz. 611 na Rz.612/613 oraz z Rz. 623 na bramę Bunge Trade Polska	-----	-----	
612/613	Podwójny S49, 1÷9, 190 Zamkn suwakowe	na tor 609	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
614	Rz. rowkowy S49 1÷9 ,190 Zam. manualne dźwigniowe	na tor nr 610	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
<b>ROZJAZDY NA TORACH NABRZEŻA HUTNIKÓW</b>					
615	Rz. S49 1÷9 ,190 Zamkn suwakowe	na tor nr 611	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Wyznaczony pracownik boczniczy
616	Rz. rowkowy S49 1÷9 ,190 Zam. manualne dźwigniowe	na tor nr 622	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
618	Rz. S49 1÷9 ,190 Zamkn suwakowe	na zwrotnice 619	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
619	Rz. S49 1÷9 ,190 Zamkn suwakowe	Na zwrotnicę 621	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
620	Rz. S49 1÷9 ,190 Zamkn suwakowe	na tor nr 625	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
<b>ROZJAZDY NA TORACH NABRZEŻA CHEMIKÓW</b>					
621	Rz. S49 1÷9 ,190 Zamkn suwakowe	na tor nr 622	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Wyznaczony pracownik boczniczy
622 Popr. Nr 1	Rz. S49 1÷4,8 215 Zamkn suwakowe	na tor nr 627	ręczny, drużyna manewrowa	nie	

ROZJAZDY NA TORACH NABRZEŻA PORTOWCÓW					
623	Rz. S49 1÷9 ,190 Zamkn suwakowe	na tor nr. 619	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Wyznaczony pracownik boczniczy
626	Rz. S49 1÷9, 190 Zamkn suwakowe	na tor nr 615	ręczny drużyna manewrowa	nie	
627	Rz. S42 1÷9, 205 Zamkn hakowe	na tor nr 618	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
629	Rz. 1÷9, S42, 205 Zamkn hakowe	na tor nr 616	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
ROZJAZDY NA TORACH WYWROTNICY					
603	Rz.49 E1, 1÷9,300 Zamkn suwakowe	na tor nr 651	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	Wyznaczony pracownik boczniczy
605	Rz.49 E1, 1÷9 ,300 Zamkn suwakowe	na tor nr 652	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
650	Rz. S49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na zwrotnicę 654	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
651	Rz. S49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na tor 654	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
652	Rz. S49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na tor 658	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
653 Popr. Nr 1	Rłs.S49 1÷4,8 ,215 Zamkn suwakowe	na zwrotnice 658	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
654	Rz. S 49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na tor 661	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
655	Rz. S 49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na tor 656	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
656	Rz. S49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na tor 657	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
657	Rz. S49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na zwrotnice 657	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
658	Rz. S 49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na zwrotnice 655	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	Wyznaczony pracownik boczniczy
659	Rz. S 49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na zwrotnice 656	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	

660	Rz. S 49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na tor 664	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	Wyznaczony pracownik boczniczy
661	Rz. S49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na tor 665	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
664a/b	Rkpd. S 49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na zwrtnice 674	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
664c/d		na tor 664 w str. Tm 670	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
665	Rz. S 49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na zwrtnice 673	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
666	Rz. S49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na tor 662	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
667	Rz. S 49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na zwrtnice 666	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
669	Rz. S 49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na tor 668	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
670 *	Rz. S 49 1÷6,6,190 Zamkn suwakowe	na tor 670	samopowrotny	nie	
671 *	Rz. S49 1÷6,6 190 Zamkn suwakowe	na tor 671	samopowrotny	nie	
672	Rz. S 49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na tor 665	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebieg. manewrowych	
673	Rz. S 49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na zwrtnice 665	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebieg. manewrowych	
674	Rz. S 49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na tor 664	ręczny, drużyna manewrowa	nie	

\*) Zwrotnice rozjazdów nr 670 i 671 są zwrotnicami rozpruwalnymi, z bezpośrednim połączeniem iglic, przystosowanymi do samoczynnego nastawiania przez koła wagonu wypychanego z wywrotnicy. Powrót zwrotnicy do położenia zasadniczego wymusza urządzenie ustalające, w które wyposażone są te zwrotnice.

## 2.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.

Nr. wykolejnicy	Położenie zasadnicze	sposób nastawiania
Wk. 601	Prawa nałożona na tor 300	elektrycznie przez nastawniczego SiP

## **2.7. Uzależnienia zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic.**

Rozjazdy: 220, 221, 222, 223, 606, 607 oraz Wk 601 są własnością PKP PLK S.A, Rozjazdy nr 601, 602, 603, 604, 605, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 664a/b, 664c/d, 665, 672, 673, właściciela boczniczy. Wszystkie zwrotnice i wykolejnica wymienione wyżej są uzależnione w przebiegach manewrowych wg tablicy zależności.

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

Zwrotnice i wykolejnice elektrycznie nastawiane przez nastawniczego nastawni SiP: 220, 221, 222, 223, 606, 607, Wk 601-rozjazdy i Wk własność PKP PLK S.A 601, 602, 603, 604, 605, , 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 664a/b, 664c/d, 665, 672, 673,

Zwrotnice ręczne nastawiane przez obsługę manewrową: 666, 667, 669, 674, 611, 612/613, 614, 615, 616, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 626, 627, 629.

Zwrotnica elektrycznie nastawiana przez dyżurnego SiB: 72

Zwrotnice samopowrotne: 670, 671.

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

Na terenie boczniczy w okręgu nastawczym SiP znajduje się nastawnia portowa SiP w km 0,308 kilometracji bocznicowej, z prawej strony toru nr 503 (patrząc w kierunku torów stacyjnych).

Obsadę nastawni SiP stanowi jeden nastawniczy w zmianie.

Okręg nastawczy SiP wyposażony jest w urządzenia przekaźnikowe typu E, z indywidualnym nastawianiem zwrotnic wyposażonych w napędy normalnobieżne, oraz sygnalizacją świetlną.

Przekaźnikowe urządzenia stacyjne typu E przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego w obszarze posterunku ruchu, są zgodne z normami, przepisami oraz albumami schematów przekaźnikowych urządzeń typu E.

Urządzenia obsługiwane są z pulpitu nastawczego umieszczonego na nastawni SiP.

Przebiegi manewrowe w okręgu SiP są utwierdzane, zwolnienie przebiegu następuje samoczynnie po opuszczeniu przez tabor ostatniego odcinka izolowanego w drodze przebiegu, a w przypadku nie zwolnienia przebiegu przez tabor, zwolnienia przebiegu dokonuje się ręcznie, poprzez wyciągnięcie przycisku, którym podaje się tarcze manewrową (poprzez wciśnięcie) .

Pulpit nastawczy przyciskowy tworzy jedną całość z planem świetlnym, na którym umieszczono szczeliny powtarzaczy izolacji torowej sygnalizujące stan zajętości torów oraz schemat torów nie izolowanych, szczeliny powtarzaczy izolacji zwrotnicowej wskazujące położenie zwrotnic i ich stan, powtarzacze tarcz manewrowych, lampki kontrolne odłączenia napięcia zasilającego

urządzenia srk, przełącznik podświetlenia pulpitu (dzień/noc) i amperomierz jako wskaźnik poboru prądu nastawczego w czasie przekładania zwrotnicy, oraz przyciski:

- zwrotnicowe,
- tarcz manewrowych,
- pomocnicze (Iz),
- kasowania rozprucia (Kr),

Do nastawiania zwrotnic służą trójpołożeniowe przyciski zwrotnicowe koloru czarnego. Podczas nastawiania zwrotnicy nastawniczy zobowiązany jest do obserwacji wskazań amperomierza, który wychyleniem wskazówki sygnalizuje pracę napędu. W przypadku, gdy po użyciu przycisku zwrotnicowego nastąpił zanik kontroli, lecz wychylenie się wskazówki trwa zbyt długo należy cofnąć przycisk do położenia pierwotnego. Dalsze próby przestawiania tej zwrotnicy są niedozwolone. Należy udać się na grunt i ustalić przyczynę trudności w przestawianiu.

Sygnał zezwalający na jazdę manewrową Ms 2 "Jazda manewrowa dozwolona" na tarczy manewrowej wyświetla się przez wciśnięcie trójpołożeniowego przycisku koloru białego.

Urządzenia srk w okręgu SiP posiadają awaryjne zasilanie z agregatu prądotwórczego.

Pulpit nastawczy może być obsługiwany przez nastawniczego posiadającego egzamin kwalifikacyjny na stanowisko nastawniczego. Przed dopuszczeniem do samodzielnej obsługi urządzeń srk nastawniczy powinien być przeszkolony oraz poddany egzaminowi autoryzacyjnemu ze znajomości warunków lokalnych, fakt przeprowadzenia egzaminu autoryzacyjnego powinien być odnotowany w rejestrze egzaminów.

Obowiązki nastawniczego nastawni SiP

- osobiście obsługuje urządzenia srk, w obsłudze urządzeń nastawniczemu nie wolno wyręczać się innymi pracownikami,
- nastawia i sprawdza na pulpicie nastawczym drogę przebiegu
- w razie uszkodzenia izolacji torowej lub zwrotnicowej sprawdza w zależności od odległości rozjazdu od nastawni i widoczności, stan zajętości torów na gruncie, z okna nastawni lub przy pomocy zwrotnicowego, wyznaczonego pracownika drużyny manewrowej lub brygady torowej,
- obsługuje znajdujące się na nastawni urządzenia łączności,
- uzgadnia telefonicznie wszystkie jazdy pojazdów trakcyjnych i składów manewrowych z i na bocznicę, z pracownikami posterunków nastawczych PKP PLK S.A. :

SiA 4 - po torach nr 206, 210

SiA 5 - po torze nr 503

SiB - po torze nr 606 i 607,



- bierze udział w oględzinach rozjazdów poprzez nastawianie rozjazdów na żądanie pracownika torowego oraz nadzoruje jego pracę,
- w razie niemożności nastawienia zwrotnic z pulpitu nastawia je za pomocą korby,
- utrzymuje w czystości pulpit nastawczy i urządzenia łączności,
- w razie potrzeby osłania tarczami D1 „Stój” zamknięte tory i rozjazdy,
- obsługuje rogatki przejazdu kat. A w km 0,772 przez tory nr 601, 602 i 603.

Nastawniczy prowadzi następującą dokumentację:

- dziennik telefoniczny, w którym rejestruje wszystkie jazdy na tory stacyjne oraz z tej stacji,
- książkę kontroli urządzeń srk, 1 książka PKP PLK S.A., 2-ga książka OT Port Świnoujście
- dwa dzienniki oględzin rozjazdów:
  - jeden dla rozjazdów utrzymywanych przez PKP PLK S.A. (wymienionych w wykazie rozjazdów), w którym za podpisem przyjmuje do wiadomości zapis o dokonanych oględzinach rozjazdów przez uprawnionego pracownika PKP PLK S.A.,
  - drugi dla rozjazdów utrzymywanych przez OT Port Świnoujście, w którym za podpisem przyjmuje do wiadomości zapis o dokonanych oględzinach rozjazdów przez pracownika torowego OT Port Świnoujście.

Obsługa urządzeń srk w szczególnych przypadkach

Postępowanie w przypadku uszkodzenia izolacji zwrotnicowej:

Przed przestawieniem zwrotnicy, której światła kontrolne na pulpicie sygnalizują zajętość lub brak jest kontroli położenia zwrotnicy, każdorazowo należy upewnić się na gruncie, że zwrotnica jest wolna od taboru na całej długości izolacji od styku przed iglicowego do styku za wskaźnikiem W 17 (ukresem).

Postępowanie w przypadku wystąpienia na pulpicie nastawczym sygnalizacji rozprucia zwrotnicy:

- Po stwierdzeniu, że światła kontrolne zwrotnicy na pulpicie nastawczym sygnalizują rozprucie zwrotnicy (świecą światłem czerwonym migającym) należy usunąć tabor z izolacji danego rozjazdu (nie wolno taboru cofać) i następnie udać się na grunt gdzie należy dokładnie sprawdzić cały rozjazd, a szczególnie stan iglic i zamknąć nastawczych. Po powrocie na nastawnię należy fakt rozprucia, dokonane na gruncie spostrzeżenia, zerwanie plomb oraz przyczynę rozprucia odnotować w części I książki kontroli urządzeń srk a

ponadto w dzienniku oględzin rozjazdów fakt rozprucia i numer rozprutej zwrotnicy.

- Jeżeli zamknięcia i iglice nie są uszkodzone, przyciskiem zwrotnicowym nastawiamy zwrotnicę do jednego z położań krańcowych, obserwując przy tym wskazania amperomierza.
- Jeżeli wskazówka amperomierza po wychyleniu się powróciła do położenia pierwotnego należy zerwać plombę z przycisku Kr (kasowania rozprucia) kasując sygnalizację rozprucia na pulpicie.
- W przypadku, gdy po użyciu przycisku zwrotnicowego wskazówka amperomierza nie wychyla się należy sprawdzić bezpieczniki nastawcze (10A) opisane numerem zwrotnicy w szafce bezpiecznikowej. Jeżeli bezpieczniki są w porządku, należy przypuszczać, że nastąpiło uszkodzenie izolacji zwrotnicowej.
- W takim przypadku należy zerwać plombę z przycisku pomocniczego Iz danej zwrotnicy i obserwując wskazania amperomierza użyć obu przycisków jednocześnie i nastawić zwrotnicę do jednego ze skrajnych położań. Jeżeli wskazówka amperomierza po wychyleniu się powróciła do położenia pierwotnego należy skasować rozprucie używając przycisku Kr.
- W przypadku, gdy po użyciu przycisku zwrotnicowego jednocześnie z przyciskiem Iz wskazówka amperomierza nie wychyla się należy:
  - a) zerwać plombę z korby i wyłączyć napięcie nastawcze,
  - b) udać się na grunt i przestawić zwrotnicę przy pomocy korby w żądane położenie,
  - c) po powrocie na nastawnię należy włączyć napięcie nastawcze, pamiętając w jakim położeniu są zwrotnice,
  - d) przywrócić podświetlenie kontroli położenia zwrotnicy zgodnego z jej położeniem na gruncie przez wyciągnięcie lub wciśnięcie jej przycisku, co spowoduje doprowadzenie przekaźników do zgodnego położenia.
  - e) użyć przycisku Kr do skasowania sygnalizacji rozprucia
- W przypadku niemożliwości skasowania sygnalizacji rozprucia, zwrotnicę należy zamknąć na zamek trzpieniowy i sponę iglicową lub dwie spony i wyjąć bezpieczniki nastawcze.
- Prędkość jazdy przez zwrotnicę ograniczyć do prędkości gwarantującej bezpieczeństwo ruchu.
- W każdym przypadku rzeczywistego rozprucia zwrotnicy, zwrotnicę należy zamknąć na zamek trzpieniowy (przy iglicy odlegającej) i sponę iglicową (przy iglicy przylegającej) lub dwie spony iglicowe, również wtedy, gdy iglice i zamknięcia nastawcze nie zostały uszkodzone, a sygnalizacja rozprucia została skasowana.
- Zniesienie miejscowego zabezpieczenia rozprutej zwrotnicy oraz przywrócenie normalnej szybkości jazdy może nastąpić po sprawdzeniu zwrotnicy przez montera automatyki i toromistrza i dokonaniu odpowiednich

zapisów przez montera w książce kontroli urządzeń srk i toromistrza w dzienniku oględzin rozjazdów.

- Przed zerwaniem każdej plomby należy dokonać adnotacji w książce kontroli urządzeń srk.
- W przypadku tzw. rozprucia „pozornego” zwrotnicy sygnalizowania rozprucia zwrotnicy bez faktycznego jej rozprucia, należy dokonać dokładnych oględzin rozjazdu i każdorazowo zwrotnicę zamknąć na zamek trzpieniowy lub sponę iglicową. W przypadku stwierdzenia podczas oględzin nie dolegania iglicy do opornicy należy zamknąć iglicę dolegającą i odlegającą na zamek trzpieniowy i sponę iglicową.
- Zamki trzpieniowe i spony iglicowe w każdym przypadku rozprucia zwrotnicy zakłada nastawniczy.

Uwaga! Rozprutą zwrotnicę można w każdej chwili przestawić używając przycisku zwrotnicowego (jeżeli nie jest uszkodzona izolacja).

Nastawnia SiP powinna być wyposażona w następujący sprzęt:

- lampa sygnałowa zasilana prądem stałym 24 V
- chorągiewka pomarańczowa
- trąbka sygnałowa
- zamknięcia pomocnicze
- 2 sztuki tabliczek ostrzegawczych o treści "Tor zamknięty"
- 2 zamki trzpieniowe
- 2 spony iglicowe
- 2 tarcze D 1
- przepisy i instrukcje.

Wykaz niekontrolowanych łączników szynowych w odcinkach izolowanych w elektrycznych obwodach zwrotnicowych rozjazdów w okręgu SiP

Nr rozjazdu	Ilość i rodzaj łączników	Kierunek
220	6 - podłużnych	Zwrotny
221	2 - podłużne	Prosty
222	2 - podłużne	Prosty
223	2 - podłużne	Prosty
601	2 - podłużne	Zwrotny
603	2 - podłużne	Zwrotny
604	2 - podłużne	Prosty
606	2 - podłużne	Zwrotny
652	2 - podłużne	zwrotny
653	2 - podłużne	zwrotny

654	2 - podłużne	zwrotny
655	2 - podłużne	Zwrotny
656	2 - podłużne	zwrotny
657	2 - podłużne	zwrotny
660	2 - podłużne	zwrotny
661	2 - podłużne	zwrotny
664 a/b	2 - podłużne	prosty
664 c/d	2 - podłużne	zwrotny
672	6- podłużnych	zwrotny
673	4- podłużne	zwrotny

**Ogłędziny rozjazdów, na których znajdują się łączniki niekontrolowane oraz postępowanie po stwierdzeniu braku lub uszkodzenia łącznika niekontrolowanego**

W rozjazdach izolowanych w układzie równoległym znajdują się łączniki niekontrolowane, poprzeczne i podłużne, stałe spawane gazowo 18 mm od górnej powierzchni główki szyny oraz niezależnie od nich dodatkowe, umocowane do szynki szyny za pomocą sworzni. Miejsca umocowania łączników dodatkowych oznaczone są za pomocą czerwonych prostokątów o wymiarach minimum 10 x 5 cm namalowanych na szynce szyny.

Pracownik dokonujący oględzin rozjazdów zobowiązany jest do sprawdzenia stanu łączników, ze szczególnym zwróceniem uwagi na zamocowanie łączników dodatkowych oznaczonych kolorem czerwonym. Stwierdzony brak lub uszkodzenie łącznika należy odnotować w książce kontroli urządzeń srk E 1758 oraz powiadomić nastawniczego posterunku SiP. W miarę możliwości uszkodzony lub brakujący łącznik należy zastąpić łącznikiem prowizorycznym.

**Do czasu usunięcia usterki, stan zajętości rozjazdu, na którym stwierdzono brak lub uszkodzenie łącznika należy sprawdzić każdorazowo na gruncie (wzrokowo), ponieważ światła kontrolne zwrotnicy na pulpicie nastawczym może nie sygnalizować zajętości, pomimo, że na rozjeździe znajduje się tabor.**

**2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.**

Na terenie boczniczy brak jest kolejowych obiektów inżynieryjnych.

**2.11. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.**

W okręgu SiP znajduje się przejazd przez tory nr 601, 602 i 603,

– **kat A w km 0,772**

obsługiwany z odległości, wyposażony w roгатki przejazdowe, sygnalizację świetlną oraz TV

Od strony toru osłaniany jest przez tarcze manewrowe obsługiwane przez nastawniczego nastawni SiP. **W przypadku uszkodzenia sterowania urządzeniami roгатkowymi i sygnalizacji przejazdowej i niemożności wyświetlenia sygnału jazda manewrowa dozwolona Ms2 na tarczy manewrowej nastawniczy SiP ma obowiązek ustawienia znaków „Rogатka uszkodzona” z obu stron drogi. Strzeżenie przejazdu należy do obowiązków kierownika manewrów. Wjazd manewrującego taboru na przejazd może nastąpić po otrzymaniu przez kierownika od nastawniczego SiP sygnału ręcznego Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie” oraz wstrzymaniu ruchu kołowego i pieszego.**

Wewnątrz ZMPSiŚ S.A. znajdują się przejazdy zakładowe **kat D** :

- **tor 606 km 1,898**
- **tor 607 km 2,469**
- **tor 608 km 0,116**
- **tor 609 km 2,611, 2,664, 2,782**
- **tor 610 km 0,116, 0,560**
- **tor 611 km 0,273, 0,323, 0,696, 0,753**
- **tor 615 km 0,053, 0,120**
- **tor 616 km 0,395, 0,525**
- **tor 617 km 0,203, 0,068**
- **tor 618 km 0,628, 0,758**
- **tor 619 km 0,146, 0,180, 0,236, 0,270**
- **tor 622 km 0,151, 0,212**
- **tor 625 km 0,304, 0,335**

Osygnalizowane one są krzyżami Św. Andrzeja oraz w miejscach ograniczonej widoczności dodatkowo znakami drogowymi „Stop”. Poszczególne przejazdy naniesione są na załączonym do regulaminu planie.

Na torze nr **625** na nabrzeżu Chemików znajduje jest przejazd:

– **kat C w km 0,206**

wyposażony w urządzenia sygnalizacji przejazdowej (rozwiązanie indywidualne dostosowane do sytuacji w terenie przeznaczone do zabezpieczenia ruchu na skrzyżowaniu drogi z torem kolejowym). Przejazd ten oprócz krzyży Św. Andrzeja i znaków „Stop” wyposażony jest w sygnalizację przejazdową uzależnioną od wskazań osłaniających przejazd od strony toru tarczami manewrowymi Tm 1 i Tm 2. Załączenie świateł na sygnalizatorach drogowych oraz sygnału dźwiękowego następuje po wjechaniu taboru na czujniki zabudowane w odległości 25

metrów przed przejazdem lub wciśnięciu przycisku przez obsługę manewrową, umieszczonych na tarczach Tm1 lub Tm 2. Wyłączenie świateł na sygnalizatorach drogowych następuje po wciśnięciu przycisku wyłączającego na tarczach lub po zjechaniu z przejazdu i zadziałaniu czujników sygnalizacji.

W pobliżu wywrotnicy WW 12 znajduje się przejazd przez tor nr **670**,

- **kat F w km 2,283** z ręcznie nastawianymi rogatekami. W położeniu zasadniczym rogatki przejazdowe są zamknięte na kłódki.

Czyszczenie żłobków na wszystkich przejazdach na boczniczy należy do obowiązków wyznaczonego pracownika OT Port Świnoujście, lub (tor 619) Bunge Trade Polska

**Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.**

## **2.12. Oświetlenie boczniczy kolejowej.**

Tory boczniczy oświetlone światłem elektrycznym, którego punkty świetlne umieszczone są wzdłuż torów. Kontrola i nadzór nad oświetleniem należy do współużytkowników boczniczy. Oświetlenie umożliwia wykonywanie manewrów również w porze nocnej.

## **2.13. Punkty ładunkowe.**

- 1) Nabrzeże Portowców:
  - zasobnie:
    - I rzut o powierzchni 1760 m<sup>2</sup> - 3 tony/ m<sup>2</sup> o pojemności 5280 ton,
    - II rzut o powierzchni 1635 m<sup>2</sup> -10 ton/m<sup>2</sup> o pojemności 16350 ton,
  - plac składowy, powierzchnia 8000 m<sup>2</sup> - 5 ton/ m<sup>2</sup>
- 2) Nabrzeże Górników
  - place składowe o powierzchni 92520 m<sup>2</sup>,
  - 2 place składowe o powierzchni 30000 m<sup>2</sup>,
- 3) Nabrzeże Chemików
  - magazyn o powierzchni 9844 m<sup>2</sup> i dopuszczalnym nacisku 25 ton/m<sup>2</sup> w pionowym punkcie środkowej części magazynu,
- 4) Nabrzeże Hutników:
  - plac składowy o powierzchni 5200 m<sup>2</sup> i pojemności 60000 ton,
  - plac składowy kruszyw o powierzchni 8250 m<sup>2</sup> i pojemności 95000 ton,
  - plac drobnicowy o powierzchni 14560 m<sup>2</sup> -10 ton/m<sup>2</sup> o pojemności 100000 ton,
- 5) Wzdłuż toru nr 660 znajduje się plac na pozostałości po oczyszczeniu wagonów,
- 6) Wzdłuż torów nr 611, 612 i 614 znajdują się place na drobnicę.
- 7) Na torze nr 619 pod wiatą znajduje się stacja przeładunkowa

## 2.14. Urządzenia ładunkowe.

Wyładunek węgla z wagonów oraz jego załadunek na statki lub place składowe dokonywany jest przy pomocy posiadającej dwa bębny wywrotnicy wagonowej oraz systemu taśmociągów. Wydajność teoretyczna bębnów wynosi 3600 ton/godzinę. Rozmrażalnia mieści jednorazowo 10 wagonów czteroosiowych lub 8 sześćoosiowych.

### **Nabrzeże Portowców**

Na torze nr 617 znajduje się stanowisko daszkowania wagonów z 2 pomostami, stałym o długość 60 m oraz pomostem ruchomym.

Na torze nr 616 znajduje się stanowisko „egalizacji” , ważenia wagonów, wyrównywania ładunku w wagonie kolejowym z 3 boksami.

Na torze nr 619 przy elewatorze znajdują się dźwigi przeładunkowe.

**Nabrzeże Górników** wyposażone jest w 2 żurawie o max. udźwigu 10 T, napędzie elektrycznym i wydajności eksploatacyjnej 120 ton/godz. oraz 1 żuraw o max. udźwigu 140T, napędzie spalinowym i wydajności eksploatacyjnej 1000 ton/godz. Dźwigi usytuowane są przy torach nr 609 i 610, długość frontu ładunkowego 105 m. Urządzenie załadunkowe statków o wydajności 25000 T/dobę. Załadowcze urządzenie wagonów o wydajności 10000 T/dobę.

**Nabrzeże Hutników** wyposażone jest w 2 suwnice do przeładunku towarów masowych, jedną o maksymalnym udźwigu 40 T, o napędzie elektrycznym i wydajności eksploatacyjnej 600 ton/godz. i drugą o udźwigu 25 T. Suwnice przeznaczone są do przeładunku w relacji statek - plac. Ponadto na torach nr 621 i 624 znajduje się ładowarka kołoczerpakowa o wydajności 500 ton/godz. z urządzeniem wagowym na taśmie. Długość frontu ładunkowego - 200 m.

Przy torze nr 622 znajduje się rampa boczna niska o długości 36,5 m oraz rampa boczna wysoka o długości 20 m.

**Nabrzeże Chemików** - urządzenia zasypowe taśmowe z wagą elektroniczną usytuowaną na taśmie, zlokalizowane przy torze nr 625 traktowane jako punkt zasypu wagonów. Wydajność eksploatacyjna 250 ton/godz., długość frontu ładunkowego 22 m.

## 1. Obsługa wywrotnicy wagonowej podczas prac ładunkowych i rozład wagonów.

### **Przebieg rozładunku wagonu przy pomocy wywrotnicy**

- 1) Wyładunek wagonów odbywa na się torach nr 672 i 673 mechanicznie przy pomocy dwóch bębnów wywrotnicy wagonowej. Wagony ładowne wstawiane są (spychane) przez pojazd trakcyjny manewrowy przewoźnika na tory postojowe nr 663, 664, 665 i 666, skąd pojazdy trakcyjne OT Port Świnoujście wpychają składy do rozładunku na wywrotnicę. Długość wpychanego składu

nie może przekraczać 30 wagonów czteroosiowych, w tym 2 wagonów ochronnych (służących do wpychania ostatniej grupy wagonów). Wpychanie wagonów na bęben zachodni (WW 12) z pominięciem rozmrażalni odbywa się z torów nr 663, 664 i 665 przez odcinek toru między rozjazdami nr 673 i 674, natomiast na bęben wschodni (WW11) z torów: 663, 664, 665 i 666.

- 2) Jednorazowo do bębna wywrotnicy można wprowadzić dwa wagony czteroosiowe lub sześćoosiowe. Różnica wysokości między dwoma wprowadzonymi jednocześnie wagonami nie może przekraczać 5 cm. Do bębna wschodniego (WW 11) można wprowadzić do rozładunku jeden wagon typu Talbot.
- 3) Przed rozpoczęciem spychania wagonów na bęben wywrotnicy kierownik manewrów przy pomocy radiotelefonu zamawia u nastawniczego SiP drogę przebiegu.
- 4) Skład manewrowy wpychany do bębna wywrotnicy musi być połączony na hamulcach zespolonych z wyjątkiem dwóch lub jednego z czołowych wagonów przeznaczonych do rozładunku, które należy wyluzować po zatrzymaniu przed bębniem wywrotnicy, bezpośrednio przed wepchnięciem do bębna wywrotnicy. Ponadto odprzeg przeznaczony do wywracania musi być odpowiednio przygotowany: sprzęg środkowy skręcony w celu uniknięcia rozpięcia wagonów w czasie wywracania, natomiast sprzęg zewnętrzny rozkręcony w celu umożliwienia rozpięcia wagonów drażkiem.
- 5) Z uwagi na występujące łuki i inne przeszkody (np. rozmrażalnia) zezwala się przy spychaniu przygotowanego odprzegu wagonów do bębna wywrotnicy na podanie polecenia (sygnału zezwalającego) za pomocą radiotelefonu.
- 6) Skład wagonów wpychany do bębna, wypycha na tor za wywrotnicą (kołyskę) znajdujący się w bębnie odprzeg rozładowany. Odprzeg do rozładunku wepchnięty na płytę bębna po całkowitym zatrzymaniu zostaje odczepiony za pomocą drażka przez ustawiacza lub (na jego polecenie) przez manewrowego.  
Po rozłączeniu wagonów skład należy wycofać na odległość minimum 3 m poza bęben. Po wycofaniu składu i zejściu z pomostu bębna, ustawiacz zgłasza za pomocą radiotelefonu lub ustnie operatorowi wywrotnicy gotowość wagonów do rozładunku oraz włącza fotokomórkę i tym zezwala na uruchomienie sterowania bębniem operatorowi wywrotnicy.
- 7) Fotokomórka zabezpiecza przed przypadkowym uruchomieniem bębna w trakcie przebywania obsługi na pomoście. Uruchomienie bębna poprzedza również sygnał dźwiękowy i świetlny.
- 8) **Uwaga ! Fotokomórki, przed i za bębniem nie wyznaczają strefy ustawienia odprzegu.**



- 9) Za ustawienie wagonów na bębnie wywrotnicy w odpowiedniej strefie odpowiada ustawiacz - przy czym kieruje się wskazówkami otrzymanymi od operatora płytowego lub operatora wywrotnicy. Odpręg powinien być ustawiony na długości kratownicy. Dodatkowo dla 2 wagonów typu Ea początek ustawienia odpręgu wyznacza żółta linia na płycie bębna. Pojedynczy wagon należy ustawić na środku bębna.
- 10) Operator wywrotnicy lub drużyna manewrowa może w przypadku jakiegokolwiek awarii i niebezpieczeństwa zatrzymać pracę bębna wywrotnicy poprzez przerwanie strumienia światła fotokomórki powodujące wyłączenie sterowania i zatrzymanie bębna.
- 11) Zabrania się wjazdu pojazdów trakcyjnych na bęben wywrotnicy.
- 12) W przypadku rozładunku ostatniego odpręgu z danego składu, rozładowane wagony wypychane są z wywrotnicy przez wagony ochronne znajdujące się przy pojeździe trakcyjnym.
- 13) Dozwolony jest jednoczesny rozładunek dwóch wywrotnic WW 11 i WW 12 przy użyciu 2 pojazdów trakcyjnych. Wjazd drugiego pojazdu trakcyjnego w rejon manewrowy może odbyć się po porozumieniu się kierownikiem manewrów.

## **2. Staczanie wagonów rozładowanych na wywrotnicy**

- 1) Na torach nr 670 i 671 zabudowane są torowe hamulce szczękowe służące do regulowania prędkości staczających się z kołyszek wagonów rozładowanych na wywrotnicach. Hamulce torowe sterowane są z dwóch sterowni nr 1 (hamulec na torze 670) i nr 2 (hamulec na torze nr 671) i obsługiwane przez operatorów hamulców torowych.
- 2) Przed rozpoczęciem spychania z wywrotnicy na kołyskę rozładowanego wagonu (odspręgu) kierownik manewrów w rejonie 4 sprawdza gotowość do pracy operatora hamulców torowych i manewrowego w rejonie nr 5 i ogłasza rozpoczęcie lub zakończenie pracy.
- 3) Wagony spychane z wywrotnicy wschodniej (WW 11) staczają się siłą grawitacji na "kołyskę" na torze nr 673, koła wagonu wjeżdżając na zwrotnicę rozjazdu nr 671 z ostrza przestawiają zwrotnicę tego rozjazdu i następnie po wytraceniu prędkości, wagon ruchem powrotnym stacza się po pochyleniu na zwrotnicę rozjazdu nr 671, którą w międzyczasie urządzenie ustalające nastawiło w położenie kierujące na tor nr 671, gdzie następuje ich częściowe wyhamowanie na hamulcu torowym obsługiwanym ze sterowni nr 2. Z hamulca wagony są kierowane na tor nr 667 lub 668 w zależności od położenia ręcznie nastawianej zwrotnicy nr 669 obsługiwanego przez manewrowego rejonu nr 5.
- 4) Wagony spychane z wywrotnicy zachodniej (WW 12) staczają się siłą grawitacji na „kołyskę” na torze nr 672, koła wagonu wjeżdżając na zwrotnicę

rozjazdu nr 670 z ostrza przestawiają zwrotnicę tego rozjazdu i następnie po wytraceniu prędkości, wagon ruchem powrotnym stacza się na tor nr 670, gdzie następuje ich częściowe wyhamowanie na hamulcu torowym obsługiwany ze sterowni nr 1. Z hamulca wagony są kierowane na tor nr 660, 661 lub 662 w zależności od położenia ręcznie nastawianych zwrotnic nr 666 i 667 obsługiwanych przez manewrowego rejonu nr 5.

- 5) Docelowe hamowanie wagonów na torach nr 660, 661, 662, 667 i 668 odbywa się za pomocą płóz hamulcowych przez manewrowego, który po zatrzymaniu wagonów dokonuje łączenia wagonów.
- 6) Sprzęganie wagonów na sprzęgi śrubowe i hamulcowe na torze, na który aktualnie wagony są staczane jest zabronione. Przy sprzęganiu taboru należy przestrzegać postanowień punktu 5.5
- 7) Dozwolone są jednoczesne przebiegi wjazdu na tor nr 663 do Tm 669 i 664 do Tm 670 z jazdą po torze 665 na i z wywrotnic WW 11 i WW 12 przez odcinek toru nr 665 pomiędzy rozjazdami nr 672 i 673.

### **3. Warunki obsługi wywrotnicy zachodniej (WW 12) przez rozmrażalnię wagonów**

- 1) Wagony z zamrożonym węglem wpychane są do tunelu rozmrażalni z torów nr 663 i 664 pojazdami trakcyjnymi Kolej Bałtycka.
- 2) Rozmrażalnia mieści jednorazowo 10 wagonów czteroosiowych lub 8 sześćoosiowych.
- 3) Do przetaczania wagonów przez czynną rozmrażalnię na wywrotnicę dla zapewnienia ciągłości technologicznej wyładunku należy użyć 20 wagonów ochronnych (dystansowych), ładownych lub próżnych. Łącznie skład manewrowy nie może przekroczyć 30 wagonów.
- 4) Przejazd pojazdów trakcyjnych przez tunel rozmrażalni jest możliwy po demontażu grzejników torowych. Bez demontażu ww. urządzeń przejazd pojazdów trakcyjnych jest zabroniony.
- 5) Podczas przetaczania wagonów przez tunel rozmrażalni przebywanie ludzi w tunelu jest zabronione.
- 6) W przypadku awarii sprzęgu powietrznego wewnątrz rozmrażalni i automatycznego zatrzymania składu należy bezwzględnie wyłączyć urządzenia grzejne. Po obniżeniu się temperatury do 45 °C pracownik brygady obsługi wywrotnicy wyznaczony przez brygadzystę może wejść do rozmrażalni i dokonać wymiany sprzęgu powietrznego.
- 7) Kierownik manewrów lub manewrowy zobowiązany jest do udzielenia pomocy przy wymianie sprzęgu, a w szczególności wskazania uszkodzonego sprzęgu, rozłączenia go i ponownego połączenia, zabezpieczenia taboru przed uruchomieniem w chwili przebywania pracownika w tunelu.

- 8) Wagony wstawiane na wywrotnicę przez rozmrażalnię muszą być połączone na hamulec zespolony.

### 2.15. Wagi wagonowe.

- 1) Na torze nr 616 w km 0,340 znajduje się dwupomostowa elektroniczna waga wagonowa „TRAPPER” typ SRS -120/9000/5000 o maksymalnej sile udźwigu 120 ton, długości pomostów 9 m + 5 m.
- 2) Na torze nr 660 w km 1,778 znajduje się dwupomostowa elektroniczna waga wagonowa WKEL 14/100 o max. sile udźwigu 100 ton, długość pomostów 14 m.
- 3) Na torze 619 w km 0,335 znajduje się waga kolejowa długości 20 m.

### 2.16. Bramy kolejowe.

Na torze nr 619 znajduje się kolejowa brama wjazdowa w km 0,214 na teren BUNGETRADE POLSKA.

### 2.17. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.

- 1) Na boczniczy obowiązuje skrajnia budowli według PN - EN 15273-3/2010 Kolej normalnotorowe.
- 2) Bocznicza nie posiada skrajnika.

### 2.18. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.

Na międzytorzu torów 609 - 610 w km 0,245 posadowiona jest podpora taśmociągu biegnącego przy torze 609, pomalowana ona jest w pasy żółto-czarne. Podczas przejazdu taboru w tym rejonie należy zmniejszyć prędkość do 5 km/h i zachować szczególną ostrożność.

### 2.19. Sygnały, wskaźniki i tablice.

Nazwa i numer Tarcze manewrowe	Usytuowanie	Sposób nastawiania
Tm 1	Tor nr 625, przed i za przejazdem drogowym	Ręcznie lub samoczynnie (czujnik szynowy elektryczny)
Tm 2		
Tm 198	tor nr 503 i rozjazd nr 222	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 201	tor nr 206 i rozjazd nr 220	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 210	tor nr 210 i rozjazd nr 220	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 601	tor nr 601 i rozjazd nr 221	Elektryczny, nastawniczy SiP

Tm 602	tor nr 602 i rozjazd nr 223	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 603	tor nr 603 i rozjazd nr 223	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 619	tor nr 603 i przejazd 0,772	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 620	tor nr 603 i przejazd 0,772	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 621	tor nr 602 i przejazd 0,772	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 622	tor nr 601 i przejazd 0,772	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 623	tor nr 653 i rozjazd nr 605	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 624	tor nr 652 i rozjazd nr 605	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 625	tor nr 651 i rozjazd nr 603	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 626	tor nr 603 i rozjazd nr 606	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 628	tor nr 300 i Wk 601	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 629	tor nr 606 i rozjazd nr 606	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 641	tor nr 659 i rozjazd nr 652	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 642	tor nr 658 i rozjazd nr 652	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 643	tor nr 655 i rozjazd nr 651	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 644	tor nr 654 i rozjazd nr 651	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 651	tor nr 651 i rozjazd nr 651	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 652	tor nr 652 i rozjazd nr 653	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 653	tor nr 653 i rozjazd nr 652	Elektryczny, nastawniczy SiP

Tm 654	tor nr 654 i rozjazd nr 650	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 655	tor nr 655 i rozjazd nr 655	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 656	tor nr 656 i rozjazd nr 655	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 657	tor nr 657 i rozjazd nr 656	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 658	tor nr 658 i rozjazd nr 656	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 659	tor nr 659 i rozjazd nr 657	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 660	tor nr 660 i rozjazd nr 654	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 661	tor nr 661 i rozjazd nr 654	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 662	tor nr 611 i rozjazd nr 650	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 663	tor nr 663 i rozjazd nr 660	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 664	tor nr 664 i rozjazd nr 660	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 665	tor nr 665 i rozjazd nr 661	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 666	tor nr 666 i rozjazd nr 661	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 667	tor nr 667 i rozjazd nr 657	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 668	tor nr 668 i rozjazd nr 657	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 669	tor nr 663 i rozjazd nr 664 a/b	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 670	tor nr 664 i rozjazd nr 664 a/b	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 671	tor nr 672 i rozjazd nr 664 c/d	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 672	tor nr 665 i rozjazd nr 672	Elektryczny, nastawniczy SiP

Tm 673	tor nr 666 i rozjazd nr 665	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 674	tor nr 673 i rozjazd nr 665	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 675	Wstawka między rozjazdowa 674/673 i rozjazd nr 673	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 5	Tor nr 505 i rozjazd 72	Elektryczny, nastawniczy SiB
Tm 6	Tor nr 606 i rozjazd 72	Elektryczny, nastawniczy SiB
Tm 7	Tor nr 607 i rozjazd 72	Elektryczny, nastawniczy SiB
Nazwa i numer	Usytuowanie	Sposób nastawiania
Sygnaly Z1	kozy oporowe torów nr: 608, 604, 614, 616a, 617, 619, 621, 624, 626 i 627,662, 672, 673 656, 657	Umocowane na stałe i nie oświetlane
Tablica „Punkt zdawczo-odbiorczy”	międzytorza torów nr 609-610, 615 - 616, 611 - 612,	Stała
Tablica „Punkt odbiorczy”	międzytorza torów nr 660 - 661 i 667- 668	Stała
Tablica „Punkt zdawczy”	międzytorza torów nr 663- 664 i 665 - 666	Stała
Tablica „ Punkt zdawczo-odbiorczy”	W torze nr 619	Stała

Na międzytorzach wszystkich torów ustawione są wskaźniki **W 17** (ukresy) oznaczające miejsce przy zbiegających się torach, do którego wolno tor zająć taborem kolejowym.

Na zwrotnikach wszystkich nastawianych ręcznie zwrotnic zabudowane są wskaźniki **Wz**. Wskaźniki **Wz** w porze ciemnej nie są oświetlone.

### **Sygnalizatory i urządzenia zabezpieczenia pracy na wywrotnicach i w rozmrażalni.**

Przed halami wywrotnic WW 11 i WW 12, oraz przed rozmrażalnią z prawej strony torów znajdują się sygnalizatory (S1A, S2A i S1B) z komorami światła zielonego i czerwonego sygnalizujące zezwolenie lub zakaz wpychania wagonów na wywrotnicę i do rozmrażalni. W stanie zasadniczym na sy-

gnalizatorze świeci się światło czerwone oznaczające zakaz wpychania wagonów na wywrotnicę. Światło zielone na sygnalizatorze oznacza zezwolenie na wpychanie wagonów na wywrotnicę.

Wywrotnice wyposażone są w fotokomórki zabezpieczające przed przypadkowym uruchomieniem bębna wywrotnicy w trakcie przebywania obsługi na pomoście. W przypadku niebezpieczeństwa i konieczności wstrzymania pracy bębna należy przerwać strumień światła fotokomórki powodując wyłączenie sterowania bębna. Dodatkowo rozpoczęcie pracy bębna poprzedzane jest sygnałem świetlnym i dźwiękowym.

## **2.20. Urządzenia i środki trakcyjne**

- 1) Praca manewrowa na boczniczy wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych manewrowych własnych współużytkownika typu 6D serii SM42 lub pojazdów trakcyjnych licencjonowanych Przewoźników kolejowych.
- 2) Wykorzystywane na boczniczy pojazdy powinny być wyłącznie typu dopuszczonego do eksploatacji przez Urząd Transportu Kolejowego. Dla tych pojazdów właściciel pojazdu winien posiadać stosowne „Świadectwo dopuszczenia typu pojazdów kolejowych”.
- 3) Wykorzystywany pojazd winien być sprawny, na potwierdzenie tego właściciel pojazdu powinien posiadać świadectwo sprawności technicznej pojazdu, które wydaje właściciel i które jest ważne na czas określony. Warunki wydania świadectwa sprawności technicznej są określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 w sprawie świadectwa sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz.U. 2005 nr 37 poz. 330).
- 4) W pojeździe szynowym z napędem powinny znajdować się następujące dokumenty:
  - a) świadectwo sprawności technicznej pojazdu szynowego,
  - b) książka pokładowa pojazdu z napędem.
- 5) Miejscem postoju pojazdów trakcyjnych boczniczy są tory nr 656, 657 w okręgu SiP lub 608 na nabrzeżu Górników. Na torze nr 608 znajduje się punkt poboru paliwa.
- 6) Pojazdy trakcyjne Przewoźników dokonujące obsługi są odstawiane na postój na torach stacji Świnoujście lub mogą być odstawiane po uzgodnieniu z użytkownikiem boczniczy na wyznaczonych torach boczniczy.

## **2.21. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania.**

Użytkownik boczniczy nie posiada taboru własnego dzierżawionego oraz taboru kolejowego specjalnego

Współużytkownik boczniczy, OT Port Świnoujście posiada tabor własny: przyczepę wózka motorowego typu PWM-15. Kolej Bałtycka wykonuje prace

manewrową dla OT Port Świnoujście lokomotywami spalinowymi typu 6D serii SM42, których dokumentacja prowadzona jest zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 Poz. 211, w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych.. BUNGE TRADE POLSKA nie posiada taboru własnego ani dzierżawionego

## **2.22. Środki łączności**

Współużytkownicy boczniczy korzystają z sieci telefonicznej portowej, ogólnie eksploatacyjnej TP S.A. oraz z bezprzewodowej łączności manewrowej urządzeniami typu MOTOROLA DM 3600 i RADMOR 3036/1 współpracującymi z przenośnymi radiotelefonami typu PW 302 i GP 300

## **3. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznicą kolejowa jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej**

- 1) Ruch kolejowy pomiędzy bocznicą a stacją kolejową Świnoujście prowadzony jest na zasadach jazd manewrowych określonych w Regulaminie technicznym stacji Świnoujście SiA (dla jazd torami nr 503, 206, 603 i 210) oraz SiB (dla jazd torem nr 3).
- 2) Wjazd taboru Przewoźnika na tory boczniczy bez uzgodnienia z dyspozytorem OT Port Świnoujście (tel. 091 3277414), Bunge Trade Polska lub nastawniczym SiP jest zabroniony.
- 3) Uzgodnienia jazd manewrowych pomiędzy OT Port Świnoujście a Bunge Trade Polska reguluje zawarte porozumienie pomiędzy stronami.
- 4) O zamierzonej jeździe na bocznicę ZMPSiŚ S.A. nastawniczego SiP powiadamia nastawniczy posterunku SiA 4.
- 5) O zamierzonej jeździe z boczniczy ZMPSiŚ S.A. na tory stacyjne nastawniczego SiP powiadamia nastawniczego SiA 4.
- 6) Dyspozytor OT Port Świnoujście, nastawniczy SiP odnotowuje w dziennikach telefonicznych a nastawniczy SiA 4 odnotowuje w książce przebiegu wpisując:
  - kolejny numer rozmowy w formie ułamka, w liczniku którego wpisuje się nr własny rozmowy, w mianowniku natomiast numer obcy,
  - czas rozmowy,
  - określenie czy skład manewrowy jest ciągniony czy pchany,
  - nazwiska osób uzgadniających.



- 7) Po otrzymaniu:
  - a) zamówienia drogi przebiegu od kierownika manewrów dlajazd wyjeżdżających na stację i po uzgodnieniu jazdy z nastawniczym posterunku SiA 4 lub
  - b) uzgodnieniu z nastawniczym posterunku SiA 4 wjazdu ze stacji na bocznicę nastawniczy posterunku SiP nastawia drogę przebiegu w swoim okręgu (zwrotnice nastawiane elektrycznie) a następnie podaje sygnał Ms2 „jazda manewrowa dozwolona” na właściwej tarczy manewrowej.
- 8) O wjeździe pojazdów trakcyjnych Przewoźnika kolejowego na tory nabrzeżne Portowców, Górników, Hutników i Chemików, dyspozytor OT Port Świnoujście powiadamia brygadzystę obsługi kolejowej (zarządzającego manewrami), który następnie powiadamia kierowników manewrów we właściwych rejonach manewrowych, wyznacza im miejsce postoju portowych pojazdów trakcyjnych manewrowych lub granice, w których dozwolone jest wykonywanie pracy manewrowej.
- 9) Jeżeli jazda ma się odbyć w rejonie wywrotnicy na tory zdawcze nr 663, 664, 665 i 666 lub odbiorcze nr 660, 661, 662, 667 i 668, portowe drużyny manewrowe (kierowników manewrów) powiadamia nastawniczy SiP. Drużyna manewrowa właściwego rejonu manewrowego na żądanie nastawniczego SiP musi przerwać pracę manewrową i przebywać wraz z pojazdem trakcyjnym manewrowym na torach żeberkowych nr **656** lub **657** albo na torze wyznaczonym przez nastawniczego SiP. Dozwolona jest praca wyładunkowa (spychanie do bębna) na wywrotnicy o ile nie koliduje to z drogą przebiegu jazdy wykonywanej przez Przewoźnika.
- 10) Przed obsługą Przewoźnika kolejowego na torach, na które będą podstawiane lub z których zabierane wagony oraz przez które odbywały się będą jazdy wykonywane przez pojazdy trakcyjne Przewoźnika bezwzględnie powinna być wstrzymana praca manewrowa (w tym rozrząd) i ładunkowa, a z torów bezwzględnie muszą być usunięci pracownicy wykonujący te prace.

**Za wstrzymanie pracy manewrowej i ładunkowej oraz usunięcie wszelkich przeszkód z torów odpowiedzialny jest brygadzysta obsługi kolejowej, z tym, że w okręgu nastawni za wstrzymanie pracy manewrowej odpowiedzialny jest nastawniczy SiP.**

## 4. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej

### 4.1. Podstawianie wagonów na bocznice kolejową

Ilość wagonów podstawianych jednorazowo przez przewoźników kolejowych na poszczególne punkty zdawczo-odbiorcze licząc długość wagonu 17 m.,:

- Nabrzeże Portowców tory nr 615/618
  - ✓ 615 - długość użyteczna - 280 m. - 16 wagonów
  - ✓ 616 - długość użyteczna - 450 m. - 26 wagonów
  - ✓ 619 - długość użyteczna - 173 m. - 10 wagonów
  - ✓ łącznie 52 wagony 17 metrowe
- Nabrzeże Górników
  - ✓ tor nr 609 - długość użyteczna - 416m. - 24 wagony
- Nabrzeże Hutników (Drobnica)
  - ✓ 611 - długość użyteczna - 418 m. - 24 wagony
  - ✓ 612 - długość użyteczna - 130 m. - 7 wagonów
  - łącznie 31 wagonów 17 metrowych
- Nabrzeże Wywrotnicy
  - ✓ 663 - długość użyteczna - 381 m. - 22 wagony
  - ✓ 664 - długość użyteczna - 377 m. - 22 wagony
  - ✓ 665 - długość użyteczna - 466 m. - 27 wagonów
  - ✓ 666 - długość użyteczna - 628 m. - 36 wagonów
  - łącznie 63 wagony 17 metrowe

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

- 1) Obsługa poszczególnych nabrzeży (terminali) na bocznicy dokonywana jest w oparciu o „Plan obsługi podstawiania i zabierania wagonów” opracowany po uzgodnieniach OT Port Świnoujście, Bunge Trade Polska z Przewoźnikami lub poza tym planem po wzajemnym uzgodnieniu w tzw. obsłudze dodatkowej.
- 2) Jednoczesne dokonywanie obsługi określonego nabrzeża (terminalu) na bocznicy przez więcej niż jednego przewoźnika jest zabronione. Wjazd przewoźnika na nabrzeże (terminal) może się odbyć tylko wówczas, gdy zakończono uprzednio rozpoczętą obsługę nabrzeża. Koordynację obsług na nabrzeżach i terminalach ze strony OT Port Świnoujście, Bunge Trade Polska prowadzi Dyspozytor OT Port Świnoujście .
- 3) Obsługi poszczególnych nabrzeży na bocznicy przez przewoźników kolejowych uzgadniane są telefonicznie na zasadach określonych w umowie na obsługę (porozumieniu). Ze strony bocznicy obsługi uzgadniane są z Dyspozytorem OT Port Świnoujście, i nastawniczym nastawni SiP.
- 4) Obsługa bocznicy może być dokonywana również w nocy.
- 5) Po uzgodnieniu obsługi przez wyznaczonego pracownika przewoźnika kolejowego z Dyspozytorem OT Port Świnoujście, na 15 minut przed obsługą torów nabrzeża powinna być wstrzymana praca manewrowa. Należy

wstrzymać również pracę ładunkową, a dźwigi 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 brygadzysta obsługi kolejowej, którego o zamierzonej obsłudze powiadamia Dyspozytor OT Port Świnoujście,

#### 4.3. Masa hamująca składów manewrowych

Masa hamująca składów obliczana jest zgodnie z przyjętymi na liniach PKP PLK S.A. zasadami. Wymaganą masę hamującą ( $M_{hw}$ ) oblicza się wg wzoru:

$$M_{hw} = (M_o \times P_w)/100$$

gdzie:

$M_o$  – masa ogólna [t];

$P_w$  – procent wymaganej masy hamującej.

Wynik obliczenia należy zaokrąglić wzwyż do pełnej tony.

Przyjmując długość drogi hamowania 400 - 500 m oraz uwzględniając max. pochylenie na torach boczniczy przyjmuje się wymagany procent masy hamującej na tory:

- Dojazdowe 7,4‰ - dopuszczalna prędkość - do 20 km/h  
procent wymaganej masy hamującej :  
z hamulcami zespolonymi szybko działającymi 13  
z hamulcami zespolonymi wolno działającymi 13
- Górników 2,9‰ - dopuszczalna prędkość - do 5 km/h  
procent wymaganej masy hamującej :  
z hamulcami zespolonymi szybko działającymi 6  
z hamulcami zespolonymi wolno działającymi 6
- Portowców 2,6‰ - dopuszczalna prędkość - do 5 km/h  
procent wymaganej masy hamującej :  
z hamulcami zespolonymi szybko działającymi 6  
z hamulcami zespolonymi wolno działającymi 6
- Hutników 12‰ - dopuszczalna prędkość - do 5 km/h  
procent wymaganej masy hamującej :  
z hamulcami zespolonymi szybko działającymi 12  
z hamulcami zespolonymi wolno działającymi 13
- Chemików 0‰ - dopuszczalna prędkość - do 5 km/h  
procent wymaganej masy hamującej :  
z hamulcami zespolonymi szybko działającymi 6  
z hamulcami zespolonymi wolno działającymi 6
- Wywrotnica 7,4‰ - dopuszczalna prędkość - do 15 km/h

procent wymaganej masy hamującej :

z hamulcami zespolonymi szybko działającymi 9

z hamulcami zespolonymi wolno działającymi 8

– Jeżeli skład manewrowy liczy więcej niż 15 wagonów, to na każde rozpoczęcie 15 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym. W przypadku gdy skład manewrowy liczy powyżej 15 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy wykonać uproszczoną próbę hamulców.

**Ograniczenia prędkości na nabrzeżach Górników, Portowców, Hutników, Chemików spowodowane jest licznymi przejazdami kat D przez torry tych nabrzeży**

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

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

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

- 1) Na boczniczy brak jest ograniczeń w kursowaniu pojazdów kolejowych jeżeli największy dopuszczalny nacisk osi pojazdu kolejowego na szynę wynosi do 196 kN/oś (20 T).
- 2) Dopuszczalne prędkości poruszania się pojazdów kolejowych po torach boczniczy określone są w p. 5.2.
- 3) Bocznicza nie posiada możliwości i warunków technicznych do przyjmowania i nadawania przesyłek nadzwyczajnych.
- 4) Na boczniczy mogą kursować pojazdy trakcyjne spalinowe dopuszczone przez UTK z uwzględnieniem dopuszczonego na boczniczy nacisku na oś.

#### **4.6. Ruch pojazdów trakcyjnych przewoźników kolejowych po torach boczniczy kolejowej.**

Pojazdy trakcyjne Przewoźników dokonujące obsługi boczniczy mogą wjeżdżać na torry nr:

- 609, 610 i 611 podczas obsługi nabrzeży Górników, Hutników i Chemików,
- 615, 616 i 618,619 podczas obsługi nabrzeża Portowców,
- 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667 i 668 podczas obsługi wywrotnicy wagonowej.

Na wniosek użytkownika boczniczy po uzgodnieniu z dyspozytorem OT Port Świnoujście, pojazdy trakcyjne Przewoźnika mogą dojeżdżać do każdego określonego w uzgodnieniu miejsca na terenie torów portowych.

#### **4.7. Ruch pojazdów trakcyjnych użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznicą kolejowa jest połączona**

Wjazd pojazdów trakcyjnych lub składu manewrowego użytkownika bocznicy na tory stacji Świnoujście w rejonie SiA, SiB dozwolony jest pod warunkiem otrzymania przez nastawniczego nastawni zakładowej SiP zgody dyżurnego ruchu rejonu SiA lub SiB oraz posiadania zarówno przez kierownika manewrów jak i maszynistę pojazdów trakcyjnych „Zezwoleń na pracę manewrową przez pojazd trakcyjny, użytkownika bocznicy, na wyznaczonych torach stacji Świnoujście PKP PLK S.A. w rejonie SiA oraz rejonie SiB” wydawanych przez Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie.

W czasie jazdy pojazdów trakcyjnych użytkownika bocznicy po torach stacyjnych oraz wykonywania manewrów na tych torach drużyna manewrowa oraz maszynista pojazdu trakcyjnego, zobowiązani są do bezwzględnego stosowania się do wskazań sygnalizatorów, nakazów i poleceń podawanych za pomocą wskaźników rozmieszczonych na terenie stacji oraz poleceń pracowników PKP PLK S.A. podawanych ustnie, za pomocą urządzeń łączności lub za pomocą sygnałów ręcznych i dźwiękowych.

Szczegółowe informacje dotyczące zasady prowadzenia ruchu pociągów i manewrów na stacji zawiera Regulamin Techniczny posterunków ruchu SiA oraz SiB, którego treść winna znać drużyna manewrowa i trakcyjna wykonująca pracę manewrową na torach stacyjnych.

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

#### **5.1. Podział bocznicy kolejowej na rejon manewrowe**

Bocznicą podzieloną jest na 5 rejonów manewrowych:

##### **Rejon manewrowy nr 1**

Rejon obejmuje nabrzeże Portowców, punkt zdawczo-odbiorczy i punkt daszkowania wagonów. W skład rejonu wchodzi tor nr: 607 (od Rz. 72), 615, 616, 616a, 617, 618, 619

##### **Do zadań rejonu należy:**

- podstawianie wagonów z toru nr 607 na tory 615, 616, 617, 618, 619
- zabieranie wagonów po załadunku z torów 615, 616, 617, 618, 619
- obsługa punktu daszkowania wagonów na torze nr 617,
- ważenie wagonów na wadze wagonowej na torze nr 616.

##### **Rejon manewrowy nr 2**

Rejon obejmuje nabrzeża Górników i Hutników wraz z torami nr 608, 609, 610, 611, 612, 614, 621, 622, 624. Granicę rejonu stanowi skrzyżowanie torów między rozjazdami nr 611 i 612 oraz zakres rozjazdu nr 620 i zakres rozjazdu nr 650.

**Do zadań rejonu należy:**

- podstawianie i zabieranie wagonów do i z nabrzeża Górników, Hutników ,
- przestawianie wagonów z toru nr 612/614 na tory nr 611 i 622 na punkcie ładunkowym drobnicy.

**Rejon manewrowy nr 3**

Rejon obejmuje nabrzeże Chemików wraz z torami nr 625, 626 i 627. Granicę rejonu stanowi ukres rozjazdu nr 620.

**Do zadań rejonu należy:**

- przestawianie wagonów próżnych pod załadunek z toru nr 610 lub wyjątkowo z toru nr 615, tj. z rejonu manewrowego nr 1,
- podstawianie wagonów na tory nr 626 i 627 celem przygotowania do załadunku,
- podciąganie wagonów pod urządzenia załadownicze,
- przestawianie wagonów ładownych na tory nr 609 lub 610 (punkt zdawczo - odbiorczy).

**Rejon manewrowy nr 4**

Rejon obejmuje wywrotnicę wagonową wraz z torami nr: 663, 664, 665 i 666, 672 i 673.

**Do zadań rejonu należy:**

- spychanie wagonów ładownych z węglem na wschodni bęben wywrotnicy (WW 11), lub bęben zachodni (WW 12),
- w okresie zimy obsługa rozmrażalni wagonów.

**Rejon manewrowy nr 5**

Rejon obejmuje tory nr 660, 661, 662, 667, 668, 670 i 671 w rejonie wywrotnicy.

**Do zadań rejonu należy:**

- przygotowanie wagonów próżnych po wyładunku do przekazania dla przewoźników
- przestawianie wagonów próżnych na punkt doczyszczania wagonów na torze nr 660.

Wjazd pojazdów trakcyjnych w sąsiedni rejon manewrowy oraz wykonywanie w tym rejonie manewrów może się odbyć po uzyskaniu zgody kierownika manewrów rejonu, w którym manewry mają być wykonane, który pełni rolę koordynatora pracy manewrowej w rejonie.

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

Na torach boczniczy ZMP SiŚ S.A. obowiązują następujące prędkości jazd manewrowych:

- a) do 20 km/godz. podczas jazdy po torach nr 601,602 i 606
- b) do 15 km/godz. podczas jazdy po torach komunikacyjnych oraz postojowych wolnych od taboru. Prędkość ta obowiązuje zarówno przy jazdach ciągnionych i pchanych. Przy złej widoczności prędkość jazdy należy ograniczyć do 5 km/godz.
- c) do 5 km/godz. podczas wjazdu na przejazdy bez rogatek,
- d) do 3 km/godz. w czasie manewrów na torach, na których odbywają się czynności ładunkowe jak również podczas pchania wagonów na bęben wywrotnicy.

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.

Przed każdorazowym rozpoczęciem jazdy manewrowej, maszynista ma obowiązek podania sygnału „Baczność”.

## 5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

Na boczniczy dopuszcza się wykonywanie manewrów

- przez odstawianie taboru pojazdem trakcyjnym,
- przy pomocy pojazdu drogowego (np. Fadroma, ciągnik rolniczy) lub siłą ludzi,
- przy pomocy przeciągarki torowej
- staczanie wagonów z wywrotnicy poprzez kołyskę na tory postojowe przed wywrotnicą,

Stosowanie innych sposobów wykonywania pracy manewrowej np. odrzucanie wagonów **jest zabronione**.

Szczególność ostrożność należy zachować podczas wykonywania manewrów:

- a) na torach nr 609, 610, 611, 612, 614, 617, 621, 624, 626 i 627 których międzytorza wyłożone są płytami betonowymi umożliwiającymi ruch pojazdów drogowych. Pojazdy drogowe mogą poruszać się po międzytorzach pod warunkiem, że tabor znajduje się na jednym torze, a drugi jest wolny. O wjeździe pojazdów drogowych na międzytorza, brygadzystę obsługi kolejowej zobowiązany jest powiadomić ekspedytor nabrzeża,
- b) podczas hamowania wagonów płozami na torach 660, 661, 662, 667 i 668,
- c) przy manewrowaniu przez przejazdy kolejowe,

- d) podczas przejazdu przez rozmrażalnię,
- e) przy wpychaniu wagonów na wywrotnicę,
- f) przy zabieraniu wagonów próżnych po rozładunku z torów nr 660, 661 i 662 oraz 667 i 668, dojazd do stojących wagonów może odbyć się po wstrzymaniu staczania z wywrotnic,
- g) zabronione jest znajdowanie się pracownika na stopniu taboru podczas jazdy:
  - po torze nr 610 od strony lewej patrząc w kierunku nabrzeża Górników, ze względu na konstrukcje wsporcze taśmociągów,
  - po torze nr 625 wewnątrz wieży zasypowej,
  - po torze nr 617 od strony pomostów do daszkowania wagonów,
  - po torze nr 664 wewnątrz tunelu rozmrażalni.
  - i od strony prawej po torze 609, ze względu na konstrukcje wsporcze punktu załadunku wagonów typu PIOMA.
  - po torze nr 622 od strony rampy bocznej niskiej oraz rampy wysokiej.
- h) z uwagi na istniejące pochylenia zabronione jest przetaczanie wagonów siłą ludzi na torach nr:
  - 672, 673, 670 i 671 wywrotnicy wagonowej
  - 601, 602, 611, 622 i 661

#### **5.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym**

W czasie wykonywania manewrów pojazd trakcyjny zasadniczo powinien znajdować się na czole manewrującego składu lub na jego końcu. Umieszczanie pojazdów trakcyjnych między wagonami jest dozwolone z zastrzeżeniem, że z jednej strony pojazdu trakcyjnego nie może się znajdować więcej niż 3 wagony.

#### **5.5. Sprzęgnięcie i rozprzęgnięcie wagonów i pojazdów trakcyjnych.**

Przetaczane wagony powinny być sprzęgnięte z pojazdem trakcyjnym manewrowym oraz ze sobą nawzajem. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko. Pojazdy trakcyjne wykonujące manewry należy sprzęgnąć z pierwszym wagonem w taki sposób, aby zderzaki stykały się ze sobą.

Sprzęgnięcie i rozprzęgnięcie taboru oraz podwieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki należy do obowiązków drużyny manewrowej. Czynności te muszą być wykonane po całkowitym zatrzymaniu przetaczanego taboru, w czasie postoju.

Wchodzenie pracowników wykonujących manewry pomiędzy tabor może nastąpić po zatrzymaniu się składu manewrowego oraz po zahamowaniu pojazdu trakcyjnego i wagonów.

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

- 1) Pojazdy trakcyjne manewrowe obsługiwane są jednoosobowo przez maszynistów posiadających egzamin kwalifikacyjny na stanowisko maszynisty



spalinowych pojazdów trakcyjnych i prawo kierowania tymi pojazdami trakcyjnymi.

- 2) W czasie wykonywania manewrów kierującemu pojazdem trakcyjnym nie wolno wyręczać się w obsłudze pojazdów trakcyjnych innymi pracownikami.
- 3) Prawo przebywania w kabinie pojazdu trakcyjnego mają pracownicy drużyny manewrowej oraz pracownicy nadzoru.
- 4) W czasie jazdy pojazdu trakcyjnego manewrowego drużyna manewrowa powinna zająć miejsce w kabinie maszynisty lub na pomoście. Zajmowanie miejsca na stopniach wejściowych do pojazdów trakcyjnych jest zabronione.
- 5) W czasie przerw w pracy, gdy na pojeździe nie ma maszynisty, pojazd powinien być zabezpieczony przed uruchomieniem przez osoby nieuprawnione, a kabina pojazdu zamknięta na klucz.

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

- 1) Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, zwanego kierownikiem manewrów. Kierownikowi manewrów do wykonywania pracy może być przydzielony manewrowy lub zespół manewrowych.
- 2) Kierownik manewrów wykonuje manewry jednym pojazdem trakcyjnym i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej.
- 3) Na zasadach określonych w przepisach wewnętrznych określających zasady i sposób wykonywania pracy manewrowej kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może wykonywać prace manewrowe jednoosobowo.
- 4) Ruchy manewrowe mogą być wykonywane wyłącznie na polecenie kierownika manewrów.
- 5) Polecenia na wykonanie ruchów manewrowych powinny być podawane za pomocą sygnałów ujętych w przepisach wewnętrznych użytkownika boczniczy.
- 6) W wyjątkowych przypadkach, gdy kierownik manewrów nie może przekazać maszyniście manewrowego pojazdu trakcyjnego sygnału osobiście lub za pośrednictwem manewrowego (słaba widoczność, łuki toru i inne przeszkody uniemożliwiające maszyniście odebranie sygnału), polecenia wolno podawać za pomocą radiotelefonów.
- 7) Na boczniczy wykorzystywane są 2 kanały radiotelefonicznej łączności manewrowej:
  - kanał nr 3 używany jest w rejonach manewrowych nr 1, 2 i 3,
  - kanał nr 6 używany jest w okręgu nastawczym SiP obejmującym rejon manewrowe nr 4 i 5.

- 8) Przed przystąpieniem do wykonywania manewrów, kierownik manewrów zobowiązany jest poinformować maszynistę oraz manewrowego o planie pracy i sposobach jej wykonania
- 9) Przed daniem sygnału na wykonanie ruchu manewrowego, kierownik manewrów powinien upewnić się osobiście czy nie ma przeszkód do uruchomienia taboru (płozy pod kołami, zahamowane wagony, zagrożenie bezpieczeństwa pracowników i osób postronnych) oraz czy droga przebiegu nastawiona jest prawidłowo.

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

- 1) Przy wykonywaniu manewrów na przejeździe drogowym lub przejściu w poziomie szyn należy zachować szczególną ostrożność.
- 2) Manewry przez przejazd wolno prowadzić tylko po zamknięciu rogatek a jeśli ich nie ma, to przy zachowaniu następujących warunków:
  - a) prędkość jazdy nie powinna przekraczać 5 km/h,
  - b) zbliżając się do przejazdu, maszynista obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy.
- 3) Na przejazdach wyposażonych w sygnalizację przejazdową wstrzymanie ruchu kołowego należy dokonywać poprzez uruchomienie sygnalizacji (odpowiednio przez nastawniczego SiP w jego okręgu lub kierownika manewrów na nabrzeżu Chemików w torze 625)
- 4) W razie pchania taboru manewrowy powinien znajdować się na pierwszym wagonie lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.

#### **5.9. 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 ZMPSiŚ S.A. wszystkie jazdy manewrowe muszą odbywać się z włączonym hamulcem zespolonym.

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

- 1) Na boczniczy dopuszczalne jest przetaczanie wagonów siłą ludzi lub przy pomocy pojazdów drogowych (ciągnikiem drogowym, ładowarką typu „Fadroma” itp.).

- 2) Przetaczanie wagonów siłą ludzi lub przy pomocy pojazdu drogowego może odbywać się pod kierownictwem ustawiacza lub innego pracownika przeegzaminowanego w zakresie potrzebnym do kierowania tymi manewrami, który przed rozpoczęciem manewrowania zobowiązany jest pouczyć przydzielonych do przetaczania pracowników o zasadach bezpiecznego wykonywania tej czynności.
- 3) Siłą ludzi, pojazdami drogowymi lub za pomocą innych urządzeń mechanicznych wolno przetaczać tylko taką ilość wagonów i z taką prędkością, aby wagony te w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane.
- 4) Prędkość przetaczania wagonów pojazdami drogowymi nie może przekraczać **5 km/godz.**, a w przypadku przetaczania siłą ludzi **3 km/godz.**
- 5) Tabor należy popychać idąc obok niego, przy czym należy uważać przy podstawianiu wagonów pod magazyn, aby nie znaleźć się między wagonem a urządzeniami ładunkowymi oraz składowanymi ładunkami.
- 6) Zabronione jest znajdowanie się ludzi między tokami szynowymi, przed lub za przetaczanym wagonem. Nie wolno uderzać wagonem o stojący następny wagon w celu jego uruchomienia.
- 7) Pojazd drogowy podczas przetaczania powinien znajdować się na zewnątrz toru.
- 8) Kierunek jazdy pojazdu drogowego powinien być równoległy do osi toru. Użyty do ciągnięcia łańcuch lub lina musi mieć długość co najmniej 2,5 m.
- 9) Lina powinna być zamocowana do wagonu w sposób uniemożliwiający jego uszkodzenie.
- 10) Wyznaczony pracownik powinien w razie potrzeby hamować wagony hamulcem ręcznym lub specjalnym klinem z drażkiem.
- 11) Po zakończeniu manewrów należy tabor zabezpieczyć przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulcem ręcznym skrajnych wagonów w przetaczanej grupie, w razie braku hamulców ręcznych, należy podklinować skrajne koła grupy płozami hamulcowymi.

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

- 1) Przy zwrotnicach i wykolejnicach nastawianych elektrycznie z nastawni SiP kolejność czynności jest następująca:
  - a) uzgadnianie jazd manewrowych pojazdów trakcyjnych Przewoźnika odbywa się między nastawniczym SiP a ekspedytorem wywrotnicy,
  - b) ekspedytor żąda od kierownika manewrów informacji o stanie torów i miejscu znajdowania się pojazdów trakcyjnych OT Port Świnoujście, Bunge Trade

Polska a następnie wyznacza nastawniczemu nastawni SiP tor, na który może wjechać pojazd trakcyjny Przewoźnika,

- c) nastawniczy SiP oraz ekspedytor wyrotnicy rejestrują uzgodnienia w dzienniku telefonicznym z podaniem daty i godziny rozmowy, numerem rozmowy, określeniem czy jazda będzie ciągniona, czy pchana oraz nazwiska osób uzgadniających.
- 2) Podczas manewrów pojazdów użytkownika boczniczy na torach wyrotnicy zwrotnice nastawiane są przez nastawniczego SiP na żądanie kierownika manewrów.
- 3) Zwrotnice nastawiane ręcznie na boczniczy obsługiwane są przez drużynę manewrową wykonującą manewry (współużytkownika boczniczy lub Przewoźnika).
- 4) Po nastawieniu zwrotnicy, pracownik obsługujący zwrotnicę powinien upewnić się o prawidłowym jej nastawieniu na podstawie wzrokowego sprawdzenia dolegania iglicy do opornicy oraz drogi oporowej zamknięcia nastawczego.
- 5) Za prawidłowe nastawienie zwrotnic wchodzących w drogę przebiegu odpowiedzialny jest pracownik, który te zwrotnice obsługiwał. Przed podaniem sygnału na uruchomienie jazdy manewrowej kierownik manewrów zobowiązany jest do upewnienia się o prawidłowym nastawieniu zwrotnic.
- 6) Po zakończeniu manewrów zwrotnice należy nastawić w położenie zasadnicze.
- 7) W czasie obsługi torów zdawczo-odbiorczych dokonywanej przez drużynę manewrową Przewoźnika, zwrotnice nastawiane są przez tę drużynę.

#### **5.12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.**

- 1) Płozy hamulcowe umieszczone są w specjalnych stojakach znajdujących się na międzytorzach torów. Płozy hamulcowe powinny być opisane umieszczonym na korpusie skrótem nazwy boczniczy i numerem kolejnym płozu i wpisane do ewidencji.
- 2) Płozy hamulcowe umieszczone są w specjalnych stojakach przy torach i na międzytorzach torów nr:
  - 619 - 2 stojaki po 1 płozie,
  - 615 i 616 - 1 stojak 3 płozy,
  - 615 i 616 - 1 stojak 2 płozy,
  - 616 i 618 - 1 stojak 2 płozy,
  - 617 i 618 - 2 stojaki po 2 płozy,
  - 608 i 609 - 1 stojak 2 płozy,
  - 608 i 609 - 2 stojaki 1 płozą,
  - 609 - 1 stojak 2 płozy,
  - 610 - 1 stojak 2 płozy,

- 626 i 627 - 2 stojaki po 2 płozy,
  - 621 i 624 - 2 stojaki po 3 płozy,
  - 611 i 622 - 1 stojak 3 płozy,
  - 611 i 622 - 2 stojaki po 2 płozy,
  - 614 i 622 - 1 stojak 1 płoza,
  - 611 i 612 - 1 stojak 2 płozy,
  - 611 i 625 - 1 stojak 2 płozy,
  - 660 i 661 - 3 stojaki po 3 płozy,
  - 667 i 668 - 3 stojaki po 3 płozy,
  - 663 i 664 - 2 stojaki po 3 płozy,
  - 604 - 1 stojak 3 płozy,
  - 665 i 666 - 2 stojaki po 3 płozy,
  - 672 i 673 - 1 stojak 3 płozy,
  - 660 i 661 - 2 stojaki po 3 płozy,
  - 660 i 661 - 10 stojaków po 2 płozy,
  - 661 i 662 - 2 stojaki po 2 płozy,
  - 667 i 668 - 2 stojaki po 3 płozy,
  - 667 i 668 - 12 stojaków po 2 płozy,
  - w hali wyrotnicy - 4 wieszaki po 2 płozy.
  - stanowisko przeglądu pojazdów trakcyjnych - 4 wieszaki po jednej płoze,
  - pojazd trakcyjny 2 płozy,
- 3) Na terenie boczniczy ZPMSiŚ S.A. mają zastosowanie płozy typu **PL 1** koloru czerwonego do szyn typu S 49. Sprawdzenie płóz hamulcowych pod względem ilości i stanu należy do obowiązków drużyny manewrowej przed przystąpieniem do pracy.
- 4) Płozy hamulcowe powinny być opisane umieszczonym na korpusie skrótem nazwy boczniczy i numerem kolejnym płozu.
- 5) Płozy uszkodzone należy wycofać i wymienić.
- 6) Płóz hamulcowych nie wolno wykładać w następujących miejscach:
- a) bezpośrednio przed i za złączami szyn – płozę należy wykładać w odległości co najmniej 1 m za złączem,
  - b) na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, gdyż może to spowodować zacięcie się płozy i uszkodzenie iglicy; w razie konieczności płozę można zakładać przed rozjazdem zwyczajnym tylko na tej opornicy, do której nie przylega iglica,
  - c) na rozjeździe przed krzyżownicą,
  - d) na zewnętrznym toku szynowym w łukach,
  - e) na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu.

- 7) Nie wolno używać płóz uszkodzonych. Płozy hamulcowe powinny być wyłączone z użycia, jeżeli mają następujące wady:
- a) nieprzepisowe wymiary,
  - b) język podeszwy jest ułamany, spłaszczony, pęknięty lub zadarty do góry,
  - c) podeszwa jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta,
  - d) wargi są uszkodzone lub bardzo zużyte,
  - e) korpus jest złamany lub pęknięty,
  - f) nasadka jest złamana, trzyma się na jednym nicie lub zupełnie odpadła,
  - g) uchwyt jest złamany lub tak skrzywiony, że używanie płoza jest niewygodne,
  - h) nity łączące stopkę z podeszwą są obluzowane lub widoczne jest pęknięcie spawu.
- 8) Płóz nie wolno rzucać na ziemię, podeszwą ślizgową do spodu, a w porze zimowej, w celu uniknięcia oblodzenia, nie należy ich kłaść na śniegu.

### **5.13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.**

- 1) Obowiązek zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy do kierownika manewrów drużyny, która wagony podstawiła na dany tor (użytkownika boczniczy lub Przewoźnika kolejowego).
- 2) Tabor nie będący w ruchu należy przed zbiegnięciem zabezpieczyć w następujących przypadkach:
  - a) w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia taboru, a zwłaszcza gdy pochylenie toru wynosi powyżej 2,5 ‰ (pochylenia przekraczające 2,5 ‰, tabor ma łożyska toczne, wieje silny wiatr itp.),
  - b) po zakończeniu manewrów.
- 3) Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem wykonuje się przez sprzęgnięcie, zahamowanie, podklinowanie – a mianowicie:
  - a) stojący tabor należy na każdym torze sprzęgnąć ze sobą, za wyjątkiem tych pojedynczych wagonów, które podstawione zostały na wyznaczone miejsca (np. punkty ładunkowe); w każdej grupie tabor powinien być ze sobą sprzęgnięty.
  - b) oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
    - jeden pojazd – gdy grupa połączonego taboru nie przekracza 10 pojazdów,
    - dwa skrajne pojazdy – gdy grupa połączonego taboru przekracza 10 pojazdów.
- 4) Dodatkowe zabezpieczenie przed zbiegnięciem lub w przypadku braku wagonowych hamulców ręcznych stanowią płozy hamulcowe, wyłożone od

strony spadku, na obu tokach szynowych, pod koła skrajnych osi stojących wagonów.

- 5) Odkręcanie wagonowych hamulców ręcznych oraz zdejmowanie płóz hamulcowych przez nieuprawnionych pracowników użytkownika boczniczy jest **zabronione**.
- 6) Zabezpieczenia przed zbiegnięciem oraz jego usunięcia dokonuje drużyna manewrowa podstawiająca lub zabierająca wagony.

## **6. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.**

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

- 1) Za koordynację pracy i obsług z ramienia współużytkowników boczniczy odpowiada Dyspozytor OT Port Świnoujście, zgodnie z porozumieniem pomiędzy OT Port Świnoujście a Bunge Trade Polska
- 2) Koordynacją pracy manewrowej związanej z planem pracy określonym przez Dyspozytora OT Port Świnoujście, zajmuje się brygadzysta obsługi kolejowej.

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

- 1) Rozformowanie pociągu, podstawienie wagonów na tor zdawczo – odbiorczy boczniczy, oraz wystawienie wagonów z torów zdawczo – odbiorczych na stację należy do przewoźnika obsługującego bocznicę na zasadach określonych w umowie lub porozumieniu.
- 2) Przesławianie wagonów z torów zdawczo-odbiorczych na tory ładunkowe, manewry podczas prac ładunkowych, przesławianie wagonów na tor zdawczo-odbiorczy należy do drużyny manewrowej użytkownika boczniczy.

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

Przed podstawieniem lub zabraniem wagonów na lub z punktu ładunkowego drużyna manewrowa przewoźnika powiadamia pracowników dokonujących czynności ładunkowych o zamierzonej obsłudze punktu ładunkowego.

- 1) Przed dojechaniem pojazdu trakcyjnego lub składu manewrowego do stojącego taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe kierownik manewrów powinien:
  - a) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się na wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
  - b) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,

- c) zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych przy czynnościach ładunkowych,
- d) sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
- e) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, płozów hamulcowych, klinów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykolejenie taboru,
- f) sprawdzić czy składowany przy torze ładunek znajduje się poza skrajnią taboru oraz nie grozi obsunięciem się podczas ruchu taboru, należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości co najmniej:
  - 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte w ppkt następnym.
  - 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (tłuczeń, kamienie, itp ),
- g) upewnić się, że wagony stojące na torze są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania pojazdu trakcyjnego lub składu manewrowego.

Sprawdzanie powinno być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.

- 2) Wjazd na tor, na którym odbywają się czynności ładunkowe oraz dojazd do znajdujących się na nim wagonów dozwolony jest po porozumieniu się kierownika manewrów z pracownikiem kierującym pracą ładunkową i wstrzymaniu przez niego prac ładunkowych oraz odsunięciu ludzi i sprzętu na bezpieczną odległość.

#### **6.4. Ważenie wagonów.**

Ważenie wagonów na wagach wagonowych należy do obowiązków współużytkowników boczniczy.

Na torze nr 616 znajduje się dwupomostowa elektroniczna waga wagonowa „TRAPPER” typ SRS -120/9000/5000 o maksymalnej sile udźwigu 120 ton, długości pomostów 9 m + 5 m.

Na torze nr 660, dwupomostowa elektroniczna waga wagonowa WKEL 14/100 o max. sile udźwigu 100 ton, długość pomostów 14m.

Na torze nr 619 w km 0,335 znajduje się waga elektroniczna obsługiwana przez pracownika Bunge Trade Polska

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

- 1) W złych warunkach zimowych i atmosferycznych należy zachować szczególną ostrożność zmniejszając prędkość jazdy dostosowując ją do panujących warunków.
- 2) Dostosowanie urządzeń i wyposażenia do warunków zimowych powinno być



dokonane z odpowiednim wyprzedzeniem i zakończone do dnia 25 listopada każdego roku.

- 3) Kierujący pracą boczniczy dopilnuje, aby w tym okresie przygotowane były następujące materiały i przedmioty:
  - a) sól do posypywania miejsc, które nie powinny zamarznąć, solą nie wolno posypywać elementów metalowych,
  - b) smar zimowy do smarowania zwrotnic rozjazdów,
  - c) łopaty, miotły, szczotki, skrobaczki i drągi,
  - d) rurki jako przedłużacze do sprzęgów śrubowych,
  - e) odzież zimowa.
- 4) Wymienione przedmioty powinny być spisane i utrzymane w ciągłej gotowości do użycia.
- 5) Do posypywania międzytorzy oraz ścieżek należy w najdogodniejszych miejscach zmagazynować piasek.
- 6) Kierujący pracą na boczniczy wyznaczy pracowników, do obowiązków których należeć będzie posypywanie miejsc śliskich piaskiem, oczyszczanie ze śniegu i lodu oraz smarowanie rozjazdów.
- 7) Kierujący pracą na boczniczy nie powinien dopuścić do zakłóceń w normalnej pracy boczniczy podczas występowania trudności zimowych.

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

- 1) Przy wykonywaniu pracy manewrowej nie wolno zatrudniać kobiet i młodocianych.
- 2) W czasie wykonywania pracy manewrowej wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa, a w szczególności przestrzegać następujących postanowień:
  - a) przez tory należy przechodzić prostopadłe do ich osi, po upewnieniu się, że nie ma przeszkód, przechodząc nie należy stawać na główkę szyny,
  - b) nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach,
  - c) przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z budek hamulcowych, pomostów oraz przerw między wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor przechodząc tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego wagonu,
  - d) zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do taboru będącego w ruchu,
  - e) nie wolno przechodzić między torem kolejowym, na którym dokonywane są manewry a rampami, magazynami, wagami i innymi

- tego typu obiektami,
- f) w czasie jazdy na taborze zabronione jest:
    - wychylanie się poza skrajnię taboru,
    - przebywania na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają znajdowanie się pracownika w skrajni taboru, na stopniach bez uchwytu, z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych,
    - przebywania na zderzakach, sprzęgach śrubowych, dachach wagonów i ładunkach,
    - przebywanie na stopniach wejściowych pojazdów trakcyjnych,
  - g) wchodzenie między tabor w celu jego połączenia w pozycji wyprostowanej jest zabronione, wchodząc należy schylić się chwytając ręką za uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołownicy wagonu,
  - h) zabrania się sprzęgania i rozprzęgania pojazdów trakcyjnych z wagonami jeżeli pojazdy trakcyjne lub wagony znajdują się w ruchu,
  - i) sprzęganie i rozprzęganie taboru na przejazdach, rozjazdach, torach położonych na spadkach jest zabronione,
  - j) do hamowania i zabezpieczania taboru nie wolno używać płozów hamulcowych uszkodzonych,
  - k) płóz należy wykladać chwytając za uchwyt, zabronione jest chwywanie płozu za korpus,
  - l) przy przestawianiu zwrotnicy pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica i ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza skrajnię taboru. Nie wolno przestawiać zwrotnicy tuż przed zbliżającym się taborem.

## **7. Organizacja obsługi punktów zdawczo – odbiorczych.**

Przyjmowanie i przekazywaniu wagonów odbywa się zgodnie z postanowieniami Prawa Przewozowego Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. „Prawo Przewozowe” (tekst jednolity . Dz.U.2015.915)

### **7.1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych**

- 1) Przekazywanie wagonów przez przewoźnika dla boczniczy odbywa się na punktach zdawczo-odbiorczych na podstawie uzgodnionych między przewoźnikami wykazów zdawczych oraz ewentualnie listów przewozowych (w zależności od ustaleń z przewoźnikiem).
- 2) Ponadto dla przesyłek węgla Węglokoksu wagony mogą być przekazywane na odrębnych zasadach umownych (pomiędzy Przewoźnikiem i OT Port Świnoujście /Węglokoksem) na torach wyznaczonych w umowie z przewoźnikiem - torach stacji Świnoujście oraz odstawiane na postój i sortowane na torach stacyjnych. W umowie tej należy określić między innymi stroną umowy, która będzie obciążana przez PLK S.A. za usługi dodatkowe.

Wykorzystanie torów postojowych, rozrząd i zasady jazd manewrowych przy pomocy pojazdów trakcyjnych użytkownika boczniczy lub Przewoźnika po torach stacji Świnoujście odbywa się na zasadach umowy na świadczenie usług dodatkowych (wg cennika PLK) zawartej z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie.

- 3) W czynnościach zdawczo-odbiorczych na:
  - a) Nabrzeżach Portowców, Chemików i Hutników oraz Górników upoważniony jest ze strony Bunge Trade Polska, OT Port Świnoujście ekspedytor portowy i ze strony Przewoźnika:
    - w przypadku PKP Cargo S.A. - ekspedytor i ustawiacz,
    - w przypadku pozostałych Przewoźników – wyznaczona przez Przewoźnika osoba (np. maszynista).
  - b) Wywrotnicy - ze strony OT Port Świnoujście - ekspedytor wywrotnicy i ze strony Przewoźnika:
    - w przypadku PKP Cargo S.A. - ekspedytor i ustawiacz,
    - w przypadku pozostałych Przewoźników – wyznaczona przez Przewoźnika osoba (np. maszynista).
- 4) Przekazywanie wagonów polega na porównaniu danych umieszczonych w wykazie zdawczym lub liście przewozowym (w zależności od ustaleń z przewoźnikiem) ze stanem faktycznym, sprawdzeniu stanu wagonów, przesyłek i plomb (jeśli takie obowiązują w umowie z przewoźnikiem).
- 5) W przypadku nie stwierdzenia nieprawidłowości przedstawiciel boczniczy dokonuje przyjęcia wagonów wpisując na wykazie datę i godzinę przyjęcia a następnie podpisują wykaz.
- 6) W razie stwierdzenia nieprawidłowości, żąda od przedstawiciela przewoźnika odnotowania w wykazie zdawczym zauważonych braków technicznych wagonów, ich zanieczyszczenia itp.
- 7) W przypadku stwierdzenia w przyjmowanych wagonach częściowego braku przesyłek przekazanie przesyłki odbywa się na zasadach określonych w umowie z przewoźnikiem.

## **7.2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkty zdawczo-odbiorcze.**

- 1) Odbiór wagonów przez przewoźnika odbywa się na torach zdawczo - odbiorczych na zasadach określonych w umowie lub porozumieniu między przewoźnikiem i użytkownikiem boczniczy.
- 2) Stosowanie wykazów zdawczych uzależnione jest od zawartej umowy.
- 3) Tryb postępowania w przypadku uszkodzeń wagonów w czasie prac ładunkowych określa stosowna umowa (porozumienie) z przewoźnikiem.

## **8. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.**

Na boczniczy nie są nadawane i przyjmowane wagony z towarami niebezpiecznymi. Na boczniczy nie są wykonywane prace manewrowe ani ładunkowe z towarami niebezpiecznymi w rozumieniu Regulaminu dla Międzynarodowego Przewozu Kolejami Towarów Niebezpiecznych (RID) i / lub Zał. 2 do SMGS

## **9. Nadzór nad stanem technicznych i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej boczniczy, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.**

- 1) Przeprowadzanie badań technicznych (okresowych), torów, rozjazdów, urządzeń infrastruktury kolejowej na boczniczy należy do obowiązku właściciela boczniczy ZMPSiŚ” S.A.
- 2) Bieżące utrzymanie torów, rozjazdów oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym należy odpowiednio do OT Port Świnoujście i Bunge Trade Polska i powinny być dokonywane w oparciu o postanowienia Przepisów wewnętrznych.
- 3) Badania techniczne i kontrole okresowe, powinny być wykonywane przez osoby, posiadające wymagane uprawnienia budowlane w specjalnościach:
  - a) linie, węzły i stacje kolejowe,
  - b) urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.
- 4) Wyniki okresowej kontroli powinny być odnotowane we właściwej dokumentacji, w oparciu o postanowienia Przepisów wewnętrznych.
- 5) Czynności te mogą być dokonywane przez wybrane przez właściciela boczniczy firmy w systemie zleconym lub w ramach stosownych umów.
- 6) O uszkodzeniach elementów infrastruktury kolejowej boczniczy oraz konieczności wykonania naprawy powiadomić należy dysponenta właściwego do miejsca awarii nabrzeża. Dalszy tryb postępowania określają przepisy wewnętrzne boczniczy.
- 7) Usterki nie wymagające specjalistycznych napraw usuwane są przez użytkownika boczniczy sposobem gospodarczym, w czasie pomiędzy obsługami kolejowymi boczniczy.
- 8) W razie konieczności wykonania napraw lub remontów specjalistycznych, ich wykonanie zostanie zlecone firmie uprawnionej do wykonywania takich prac.
- 9) Wykonywane prace muszą być nadzorowane przez osobę posiadającą wymagane uprawnienia budowlane.

- 10) Wszelkie roboty związane z utrzymaniem elementów infrastruktury kolejowej na bocznicach, mogące naruszyć ustalony porządek pracy manewrowej związanej z obsługą kolejową bocznic muszą być uzgodnione z:
  - a) PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie,
  - b) z przedstawicielami przewoźników kolejowych dokonujących obsługi, w zakresie ograniczeń w wykonywaniu pracy manewrowej oraz kierownikiem manewrów – w zakresie ograniczeń w wykonywaniu pracy manewrowej – jeżeli prace wykonywane są tylko na części torów bocznicowych.
- 11) Przed przystąpieniem do wykonania robót utrzymania należy sporządzić harmonogram, określający:
  - a) zakres i termin wykonania poszczególnych prac,
  - b) niezbędne środki ostrożności (osygnalizowanie) i sposób osłonięcia miejsca robót,
  - c) osobę nadzorującą wykonanie robót.
- 12) Usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót może nastąpić dopiero po całkowitym zakończeniu prac oraz sprawdzeniu stanu torów i urządzeń.
- 13) Nadzór nad stanem technicznym i utrzymanie infrastruktury i urządzeń należących do PKP PLK S.A. należy do PKP PLK S.A. i jest wykonywane w oparciu o przepisy wewnętrzne tego Zarządcy infrastruktury.
- 14) Zgodnie z Rozdz. VI Art.62 Ustawy Prawo Budowlane, obiekt budowlany jakim jest bocznicza kolejowa powinien być w czasie jego użytkowania poddawany przez właściciela lub zarządcę kontroli:
  - a) okresowej, co najmniej raz w roku, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego
  - b) okresowej, co najmniej raz na 5 lat, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego i przydatności do użytkowania oraz estetyki obiektu budowlanego oraz jego otoczenia.
- 15) Kontrole powyższe powinny być wykonywane przez osoby posiadające wymagane uprawnienia budowlane w specjalności kolejowej w zakresie linii, węzłów i stacji kolejowych, urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym. Osoby te muszą mieć uregulowaną przynależność do Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

## **10. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicach (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicach);**

- 1) Pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu pracy manewrowej (ustawiacze, manewrowi) oraz pracownicy zatrudnieni przy pracach związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej powinni posiadać stopień zdolności do

pracy oraz egzaminy kwalifikacyjne i okresowe określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.(Dz.U.2014 poz. 46) i podlegać badaniom okresowym dokonywanym przez lekarza uprawnionego do badań profilaktycznych lub lekarza medycyny pracy, w terminach określonych w tym załączniku.

- 2) Stopień zdolności do pracy oraz egzaminy kwalifikacyjne i okresowe maszynistów określone zostały w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz.U. 2011 Nr 66 poz.346). Maszyniści powinni podlegać badaniom okresowym dokonywanym przez lekarza uprawnionego do badań profilaktycznych lub lekarza medycyny pracy, w terminach określonych w tym Rozporządzeniu.
- 3) Przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania czynności pracownicy ci powinni być poddani egzaminowi autoryzacyjnemu ze znajomości warunków lokalnych.
- 4) Pracownicy związani bezpośrednio z pracą manewrową, przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania obowiązków powinni być zapoznani z postanowieniami niniejszego Regulaminu oraz przepisów wewnętrznych w zakresie właściwym dla określonego stanowiska pracy. Przyjęcie do wiadomości postanowień Regulaminu pracownicy powinni potwierdzić przez złożenie podpisu na załączonym do Regulaminu wykazie.

## **11. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego boczniczy (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na boczniczy ruchem kolejowym oraz z pracą ładunkową wagonów kolejowych);**

### **11.1. Obowiązki Kierownika Wydziału Transportu Kolejowego OT Port Świnoujście, Bunge Trade Polska**

- a) nadzór nad utrzymaniem stanu technicznego torów i rozjazdów związanych z transportem kolejowym.
- b) nadzór nad pracą zatrudnionych firm, wykonujących czynności związane z przeprowadzeniem badań, przeglądów, obchodów, usuwania usterek oraz konserwacji torów, rozjazdów i urządzeń.
- c) bezzwłoczne przekazywanie informacji kierownictwu spółki o wszystkich wypadkach z pracownikami i taborem kolejowym oraz awarii urządzeń technicznych związanych z procesem obsługi kolejowej.
- d) udział w komisjach kolejowych badających przyczyny wypadków z taborem kolejowym lub w komisjach zakładowych przy wypadkach z pracownikami.
- e) dbałość o aktualność regulaminu pracy boczniczy kolejowej.

### **11.2. Obowiązki Dyspozytora OT Port Świnoujście,**

- a) sprawowanie ogólnego nadzoru nad pracą transportu kolejowego na boczniczy.
- b) zapewnianie właściwej organizacji pracy na nabrzeżach i punktach ładunkowych w ramach porozumień pomiędzy współużytkownikami
- c) nadzór nad utrzymaniem stanu technicznego torów i rozjazdów związanych z transportem kolejowym i zgłaszanie usterek Kierownikowi Wydziału Transportu Kolejowego.
- d) wyznaczanie pracowników do wykonywania przydzielonych czynności w transporcie kolejowym (prac ładunkowych), stosownie do posiadanych kwalifikacji.
- e) podejmowanie niezbędnych działań w przypadku zakłóceń w normalnej pracy transportu kolejowego.
- f) organizowanie pracy nabrzeży w warunkach zimowych.
- g) bezzwłoczne przekazywanie informacji kierownictwu spółki o wszystkich wypadkach z pracownikami i taborem kolejowym oraz awarii urządzeń technicznych związanych z procesem obsługi kolejowej.

### **11.3. Obowiązki brygadzysty obsługi boczniczy kolejowej OT Port Świnoujście**

- a) sprawowanie bezpośredniego nadzoru nad pracą transportu kolejowego na boczniczy,
- b) organizowanie pracy podległych mu drużyn manewrowych w świetle określonych przez Dyspozytora zadań,
- c) wyznaczanie pracowników do poszczególnych drużyn manewrowych i przydzielanie ich pracy,
- d) monitorowanie stanu infrastruktury i pojazdów trakcyjnych i zgłaszanie ujawnionych nieprawidłowości Dyspozytorowi.

### **11.4. Obowiązki kierownika manewrów.**

- a) Kierownik manewrów jest odpowiedzialny za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej, wykonuje manewry jednym pojazdem trakcyjnym i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej.
- b) Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo wykonywać następujące prace manewrowe:
  - z włączonym hamulcem zespolonym przestawiać z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy towarowe o długości nie przekraczającej 15 wagonów 4-osioowych,
  - przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego wagony w ilości nie przekraczającej 4 sztuk,
- c) W czasie wykonywania pracy, do obowiązków kierownika manewrów należy:
  - obsługa boczniczy oraz przyjmowanie i zdawanie wagonów;

- wyznaczanie manewrowych do obsługi zwrotnic oraz zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem;
- d) Podczas pracy w warunkach zimowych kierownik manewrów powinien sprawdzać:
  - posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
  - prawidłowe działanie zwrotnic,
  - oczyszczenie płóz hamulcowych ze śniegu i lodu,
  - widoczność sygnałów na urządzeniach stałych i wskaźnikach.
- e) Do obsługi zwrotnic boczniczy zabierać przybory do usuwania śniegu i lodu. Przed odbyciem jazdy przez przejazdy należy sprawdzić stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie).
- f) Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy wagony znajdują się w granicach ukresów i czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.
- g) Kierownik manewrów ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji.

#### **11.5. Obowiązki manewrowego:**

- a) Do obowiązków manewrowego należy:
  - rozprzęganie i sprzęganie taboru,
  - nastawianie zwrotnic,
  - powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
  - hamowanie taboru manewrującego,
  - zabezpieczanie wagonów przed zbiegnięciem,
  - inne czynności związane z pracą manewrową, zlecone przez kierownika manewrów.
- b) Manewrowy powinien dawać sygnały samodzielnie w następujących sytuacjach:
  - przed dojechaniem do wagonów, które ma połączyć,
  - gdy na polecenie kierownika manewrów, wykonuje manewry jednoosobowo,
  - celem wstrzymania manewrów w razie grożącego niebezpieczeństwa.
- c) Przed zakończeniem pracy manewrowy powinien:
  - sprawdzić, czy nie pozostawiono wagonów poza ukresami torów,
  - zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie wagonów hamulcem ręcznym,
  - nie użyte do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem kliny lub płozy hamulcowe złożyć w wyznaczonym do tego miejscu; płozy uszkodzone składować w miejscu osobno wyznaczonym,
  - pozawieszać sprzęgi hamulcowe na wsporniki.



### 11.6. Obowiązki maszynisty pojazdu trakcyjnego.

- a) Maszynista powinien obserwować:
  - sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
  - prawidłowe nastawienie zwrotnic,
  - czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy,
  - 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.
- b) Maszynista powinien znać kierownika manewrów i wykonywać ruchy manewrowe na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami instrukcji pracy manewrowej i sygnalizacji na boczniczy kolejowej i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.
- c) Maszynista powinien odmówić wykonania polecenia, jeżeli przedtem nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał, albo polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami lub w sposób budzący wątpliwości.
- d) Maszynista może podczas przerwy w pracy opuścić pojazd trakcyjny po uprzednim zatrzymaniu silnika w pojeździe trakcyjnym, zahamowaniu i zabezpieczeniu go przed uruchomieniem przez osoby niepowołane.
- e) Polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być zrealizowane, jeżeli nie zagraża bezpieczeństwu ruchu i osób.
- f) Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
- g) Podczas jazd manewrowych przez przejścia, przejazdy, miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista powinien podawać sygnał „Bacność”.

### 12. Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym.

- 1) W razie zaistnienia na torach boczniczy wypadku każdy pracownik kolejowy obowiązany jest osobiście i niezwłocznie zgłosić wypadek, używając wszelkich dostępnych środków
  - ✓ Dyspozytorowi ZMPSiŚ S.A. ☎ 91 430 82 20
  - ✓ Dyspozytorowi OT Port Świnoujście ☎ (91) 3277414
  - ✓ Dyspozytorowi Bunge Trade Polska ☎ (91) 3277341
  - ✓ Przedstawicielowi - Kolej Bałtycka kom. 601 777 635
  - ✓ dyżurnemu ruchu stacji Świnoujście SiA – ☎ (0-91) 471 4626, kom. 571336305
  - ✓ dyspozytorowi PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie – ☎ (0-91) 4713363,

Należy również powiadomić:

– członek komisji kolejowej ze strony użytkownika bocznicy kolejowej –

..... ☎ .....

– członek komisji kolejowej ze strony użytkownika bocznicy kolejowej –

..... ☎ .....

Ponadto kierujący manewrami zgłasza ten fakt swojemu zwierzchnikowi wg zasad określonych w przepisach wewnętrznych użytkownika bocznicy bądź przewoźnika kolejowego (w zależności od tego, czyim jest pracownikiem).

O każdym zdarzeniu użytkownik bocznicy powiadamia także: Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Poznaniu tel. 572-591-127 [utko7@utk.gov.pl](mailto:utko7@utk.gov.pl).

Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych ☎ 510126711 – ☎ 22 630 14 33, 📠 22 630 14 39, [pkbkw@mir.gov.pl](mailto:pkbkw@mir.gov.pl),

Stany alarmowe i zdarzenia; poważne wypadki, wypadki i incydenty należy zgłaszać: e-mailem, faxem lub 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.

2) Zgłaszając wypadek należy podać: miejsce, czas, opis wypadku i jego skutki.

3) Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.

4) Jeżeli na skutek wypadku kolejowego na bocznicy doszło do pożaru lub wybuchu użytkownik bocznicy zobowiązany jest niezwłocznie dodatkowo zawiadomić:

✓ osoby znajdujące się w strefie zagrożenia,

✓ Komendę Miejską Państwowej Straży Pożarnej – ☎ 112, 998 lub Policji – ☎ 997,

5) Telefoniczne numery alarmowe.

**Numery alarmowe służb ratowniczych kraju** są dostępne bezpłatnie, tzn. do połączenia się z nimi z telefonicznych aparatów publicznych (automatów telefonicznych) nie są potrzebne monety, żetony czy też karty magnetyczne.

☎ **997 – Policja, 998 – Straż Pożarna, 999 – Pogotowie Ratunkowe,**

☎ **112 – numer alarmowy zintegrowanych służb ratowniczych w sieciach łączności komórkowej i stacjonarnej.**

- 6) Dochodzenie w sprawie wypadku prowadzone jest z udziałem zainteresowanych przedstawicieli kolei

### **13. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznicą kolejowa jest połączona oraz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę kolejową.**

- 1) Bocznicą odgałęzia się od torów zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie:
- a) Adres: ul. Korzeniowskiego 1, 70-211 Szczecin
  - b) Tel.: +48 91 471 5550
  - c) Fax: +48 91 471 5409
  - d) E-mail: [iz.szczecin@plk-sa.pl](mailto:iz.szczecin@plk-sa.pl)
- 2) Naczelnik Sekcji Eksploatacji Świnoujście
- a) Tel 91 471 4658
  - b) E-mail: [ise.swinoujście@plk-sa.pl](mailto:ise.swinoujście@plk-sa.pl)
- 3) Przewoźnik – .....
- a) Adres: .....
  - b) Tel.: .....
  - c) Fax: .....
  - d) E-Mail: .....
- 4) Przewoźnik – .....
- a) Adres: .....
  - b) Tel.: .....
  - c) Fax: .....
  - d) E-Mail: .....

### **14. Postanowienia końcowe.**

Regulamin niniejszy wymaga uzgodnienia z zarządcą infrastruktury kolejowej – PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie i obowiązuje po zatwierdzeniu przez użytkownika boczniczy.

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

Regulamin wykonano w 8 jednobrzmiących egzemplarzach, które po uzgodnieniu i zatwierdzeniu otrzymują:

- a) ZMPSiŚ S.A. w Szczecinie – 2 egz.,
- b) OT Port Świnoujście Spółka z o.o. – 1 egz.,
- c) Bunge Trade Polska – 1 egz.
- d) PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie – 2 egz.,

- e) Przewoźnik- 1 egz.
- f) Urząd Transportu Kolejowego – 1 egz. (przy składaniu wniosku o świadectwo bezpieczeństwa)

#### **14.2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.**

- 1) Wszelkie zmiany i uzupełnienia regulaminu należy odnotować w „Skorowidzu zmian i uzupełnień”, wykonać w 8 egzemplarzach i przekazać jednostkom organizacyjnym wymienionym w powyższym rozdzielniku.
- 2) Zmiany i uzupełnienia mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego podlegają obowiązkowemu uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej – PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie.

#### **14.3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.**

Pracownicy związani bezpośrednio z pracą manewrową, i utrzymaniem infrastruktury przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania obowiązków powinni być zapoznani z postanowieniami niniejszego Regulaminu. Przyjęcie do wiadomości postanowień Regulaminu pracownicy powinni potwierdzić w formie pisemnej.







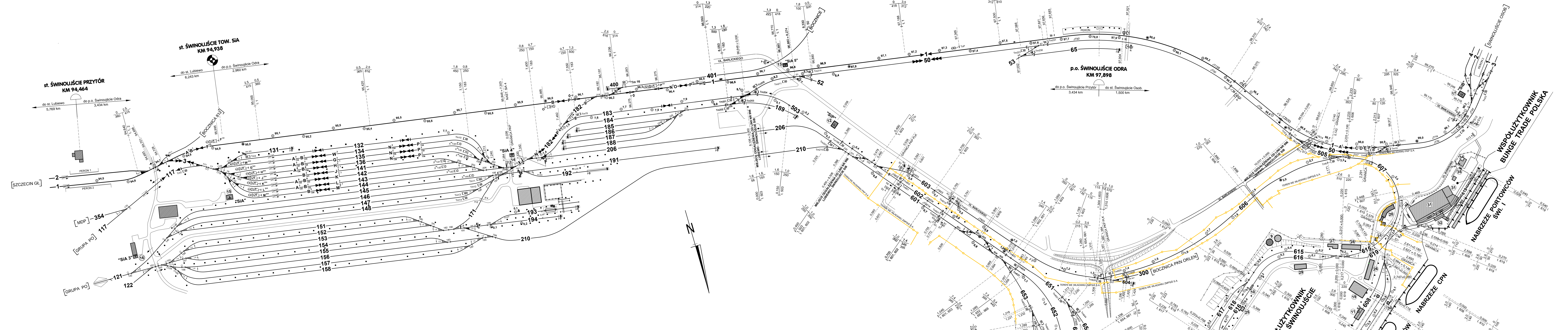




## **16. Spis załączników do regulaminu.**

- Załącznik 1.1 Plan schematyczny boczniczy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Port Świnoujście.
- Załącznik 1.2 Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym rej SiP na boczniczy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Port Świnoujście.
- Załącznik 1.3 Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym rej SiB na boczniczy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Port Świnoujście.
- Załącznik 1.4 Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na przejeździe kat C w km 0,206 w torze nr 625 na boczniczy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Port Świnoujście.



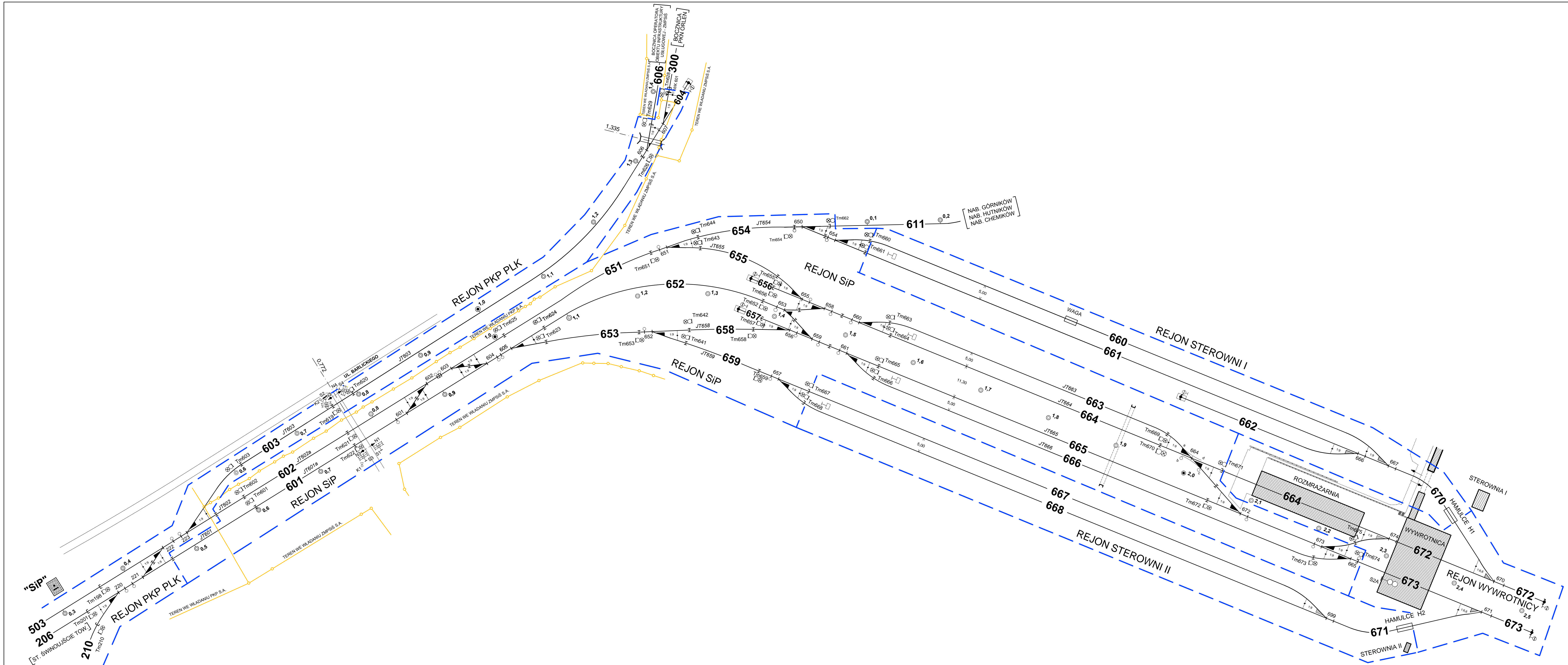


NR ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIEN	RODZAJ	KIERUNEK	PODRÓZJAZDOWICE	PODSYPKA
<b>NA TERENIE PKP PLK S.A.</b>							
220	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
221	S 49	1.9	300	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
222	S 49	1.9	300	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
223	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
606	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
607	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
<b>NA TERENIE ZMPiS S.A.</b>							
<b>TORY DOJAZDOWE</b>							
72	UIC 60	1.9	300	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
601	49 E1	1.9	300	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
602	49 E1	1.9	300	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
604	49 E1	1.9	300	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
<b>NABRZEŻE GÓRNIKÓW</b>							
611	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
612	S 49	1.9	190	Podwójny	Dwustronny	Drewniane	Tuczniowa
614	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
<b>NABRZEŻE HUTNIKÓW</b>							
615	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
616	S 49	1.9	190	Zwycząjny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
618	49 E1	1.9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
619	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
620	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
<b>NABRZEŻE CHEMIKÓW</b>							
621	49 E1	1.9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
622	49 E1	1.4,8	215	Zwycząjny	Symetryczny	Drewniane	Tuczniowa
<b>NABRZEŻE PORTOWCÓW</b>							
623	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
626	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
627	S 42	1.9	205	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
629	S 42	1.9	205	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
<b>WYWROTNICA</b>							
603	49 E1	1.9	300	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
605	49 E1	1.9	300	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
650	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
651	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
652	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
653	S 49	1.4,8	215	Zwycząjny	Symetryczny	Drewniane	Tuczniowa
654	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
655	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
656	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
657	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
658	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
659	49 E1	1.9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
660	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
661	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
664	49 E1	1.9	190	Krzyżowy	Podwójny	Drewniane	Tuczniowa
665	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
666	48 E1	1.9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
667	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
669	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
670	S 49	1.8,6	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
671	S 49	1.8,6	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
672	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
673	S 49	1.9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
674	49 E1	1.9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa

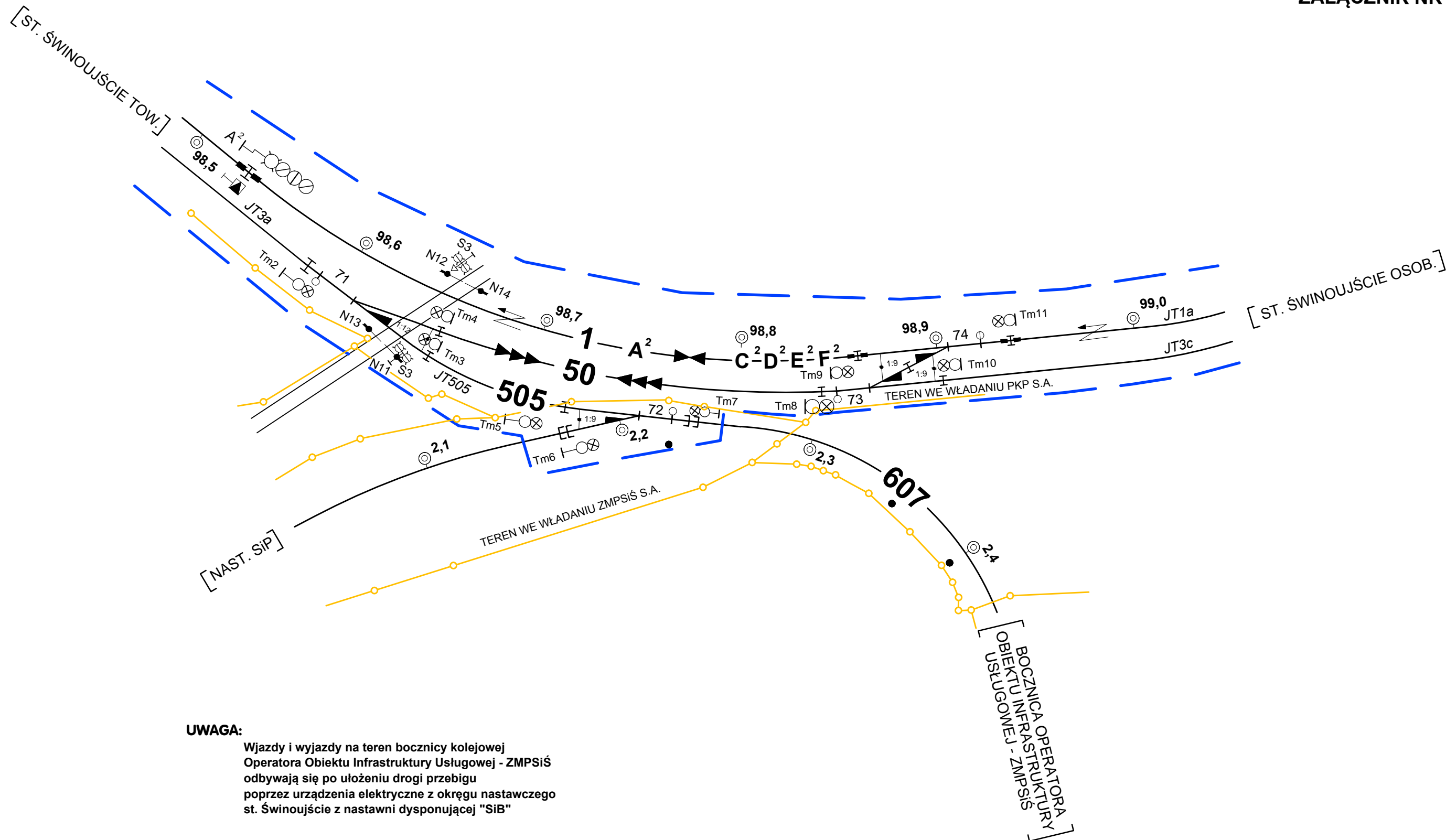
PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU				DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU			
	Nr	od	do	rozj. m	Nr	od	do	rozj. m
<b>NA TERENIE PKP PLK S.A.</b>								
Dojazdowy	505	S	71	GRANICA	140	505	—	—
Dojazdowy	601	S	221	GRANICA	138	601	—	—
Dojazdowy	602	S	223	GRANICA	48	602	—	—
Dojazdowy	604	S	606	GRANICA	80	604	—	—
Dojazdowy	606	S	606	GRANICA	54	606	—	—
<b>NA TERENIE ORLEN</b>								
Dojazdowy	604	GRANICA	K	—	39	604	U	607
Dojazdowy	607	GRANICA	GRANICA	137	607	—	—	20
Dojazdowy	609	GRANICA	GRANICA	75	609	—	—	—
Dojazdowy	619	GRANICA	GRANICA	77	619	—	—	—
<b>NA TERENIE ZMPiS S.A.</b>								
<b>TORY DOJAZDOWE</b>								
Dojazdowy	505	GRANICA	K	72	55	505	—	—
Dojazdowy	601	GRANICA	S	605	456	601	—	—
Dojazdowy	602	GRANICA	S	603	372	602	—	—
Dojazdowy	606	S	606	S	72	923	606	—
Dojazdowy	607	S	72	S	611	325	607	—
Dojazdowy	607	S	72	GRANICA	58	607	—	—
Dojazdowy	607	GRANICA	S	611	130	607	—	—
<b>NABRZEŻE GÓRNIKÓW</b>								
Postojowy dla lokomotyw	608	S	812	613	K	—	240	608
Dojazdowy	609	S	611	S	614	650	—	197
Dojazdowy	609	S	611	GRANICA	140	609	—	—
Dojazdowy	609	GRANICA	S	18	609	—	—	—
Ładunkowy (odwiesz-obiorczy)	609	S	812	613	S	614	541	609
Komunikacyjny	610	S	812	613	S	621	712	610
<b>NABRZEŻE PORTOWCÓW</b>								
Dojazdowy	615	S	611	S	627	560	—	—
Zdawczo-obiorczy	615	S	626	S	627	335	615	P.2D-00
Zdawczo-obiorczy	616	S	626	S	629	550	616	P.2D-00
Zdawczo-obiorczy	616a	S	629	K	—	20	616a	S
Ładunkowy	617	S	627	K	—	235	617	U
Zdawczo-obiorczy	618	S	627	S	629	223	618	U
Dojazdowy	619	S	623	K	—	540	—	—
Ładunkowy	619	S	623	GRANICA	CPN	214	619	—
Ładunkowy	619	GRANICA	CPN	K	—	326	619	P.2D-00
<b>NABRZEŻE HUTNIKÓW</b>								
Dojazdowy	611	S	650	S	620	878	—	—
Dojazdowy	611	S	650	S	615	364	611	—
Ładunkowy	611	S	615	S	620	514	611	P.2D-00
Ładunkowy	612	S	615	S	620	180	612	P.2D-00
Ładunkowy	614	S	616	K	—	130	614	U
Ładunkowy	621	S	618	K	—	312	621	U
Dojazdowy	622	S	616	S	620	375	622	—
Ładunkowy	624	S	619	K	—	270	624	U

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU				DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU			
	Nr	od	do	rozj. m	Nr	od	do	rozj. m
<b>NABRZEŻE CHEMIKÓW</b>								
Dojazdowy/ładunkowy	625	S	621	S	622	374	625	—
Ładunkowy	626	S	622	K	—	341	626	U
Ładunkowy	627	S	622	K	—	341	627	U
<b>WYWROTNICA</b>								
Dojazdowy	651	S	603	S	651	320	651	—
Dojazdowy	652	S	605	S	653	404	652	—
Dojazdowy	653	S	605	S	652	238	653	—
Dojazdowy	654	S	601	S	650	156	654	—
Dojazdowy	655							





Stan z dnia 10.06.2017 r.			
Data	Imię i nazwisko	Podpis	
Opracował	06.17 r. A. Adamkiewicz ZAP.0251/POOK.13		
Wykreślił	06.17 r. A. Adamkiewicz		
Sprawdził	06.17 r. S. Toloczmański ujr. bud. OKP7.K.799	Uzgodniono	06.17 r. Z-ca Dyrektora
<p><b>Plan schematyczny</b>                      urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym rej. SiP                      na bocznicę kolejową Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej                      - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Swinoujście S.A. Rejon Port Swinoujście</p>			

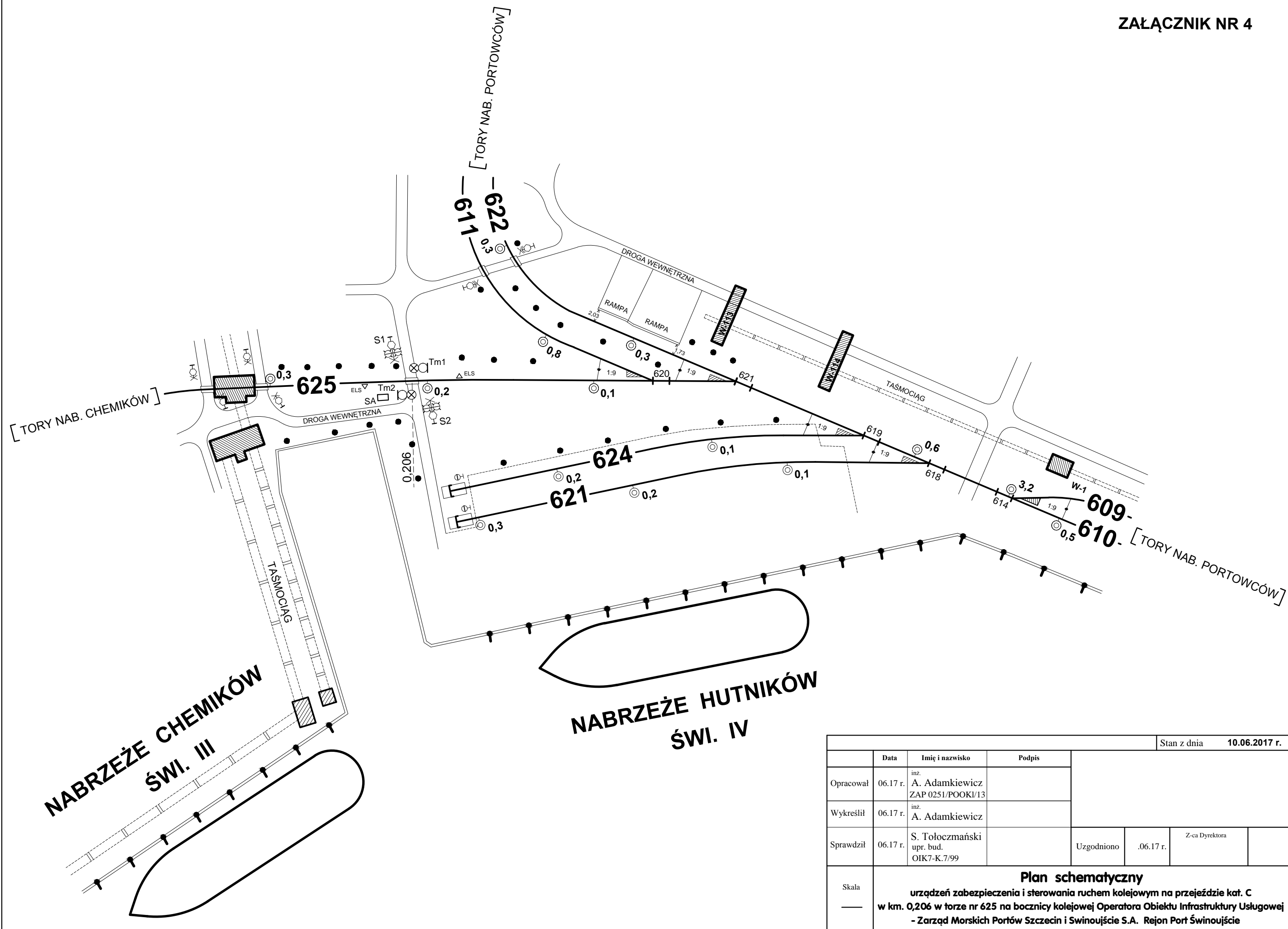


**UWAGA:**  
 Wjazdy i wyjazdy na teren bocznic kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - ZMPSiS odbywają się po ułożeniu drogi przebiegu poprzez urządzenia elektryczne z okręgu nastawczego st. Świnoujście z nastawni dysponującej "SiB"

				Stan z dnia <b>10.06.2017 r.</b>		
	Data	Imię i nazwisko	Podpis			
Opracował	06.17 r.	inż. A. Adamkiewicz ZAP 0251/POOKI/13				
Wykreślił	06.17 r.	inż. A. Adamkiewicz				
Sprawdził	06.17 r.	S. Tołoczmański upr. bud. OIK7-K.7/99		Uzgodniono	.06.17 r.	Z-ca Dyrektora

Skala  
 —————

**Plan schematyczny**  
**urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym rej. SiB**  
**na bocznic kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej**  
**- Zarząd Morskich Portów Szczecin i Swinoujście S.A. Rejon Port Świnoujście**



				Stan z dnia		10.06.2017 r.	
	Data	Imię i nazwisko	Podpis				
Opracował	06.17 r.	inż. A. Adamkiewicz ZAP 0251/POOKI/13					
Wykreślił	06.17 r.	inż. A. Adamkiewicz					
Sprawdził	06.17 r.	S. Tołoczmański upr. bud. OIK7-K.7/99		Uzgodniono	.06.17 r.	Z-ca Dyrektora	
Skala	<p align="center"><b>Plan schematyczny</b>  <b>urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na przejeździe kat. C</b>  <b>w km. 0,206 w torze nr 625 na bocznicy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej</b>  <b>- Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Port Świnoujście</b></p>						