



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 TERMINAL PROMOWY
ŚWINOUJŚCIE**

Regulamin niniejszy, zawierający 55 ponumerowane karty,
sporządzony został w 8 jednobrzmiących egzemplarzach.


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

U Z G O D N I O

z zarządcą infrastruktury kolejowej:

ZASTĘPCA DYREKTORA


Grzegorz Blichut

Szczecin, dnia 08.02..... 2018 r.

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

WICEPREZES
ds. Infrastruktury


Kazimierz Pruszyński

Szczecin, dnia 16.02..... 2018 r.

PREZES ZARZĄDU


Dariusz Sioboszynski

SZCZECIN 2018

Spis treści:

1. Postanowienia ogólne, dotyczące:	6
1.1. Podstawy prawnej i celu opracowania regulaminu	6
1.2. Prawnej eksploatacji bocznicy kolejowej	8
1.3. Zakresu obowiązywania regulaminu	8
1.4. Użytkownika bocznicy kolejowej	8
1.5. Współużytkowników bocznicy kolejowej	8
1.6. Przeznaczenie bocznicy kolejowej	9
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 bocznica kolejowa jest połączona lub przewoźnika/ów kolejowego/yh obsługującego/ch bocznice	10
2. Opis techniczny bocznicy kolejowej	10
2.1. Położenie bocznicy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznica jest połączona	10
2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada	10
2.3. Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych	10
2.4. Tory bocznicowe - ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od – do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne ..	11
2.5. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów	13
2.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania	14
2.7. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic	14
2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych	15
2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	15
2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne	17
2.11. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn	17
2.12. Oświetlenie bocznicy kolejowej	17
2.13. Punkty ładunkowe	18
2.14. Urządzenia ładunkowe	18
2.15. Wagi wagonowe	18

	3
2.16. Bramy kolejowe.....	18
2.17. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.....	18
2.18. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajna budowli.....	19
2.19. Sygnały, wskaźniki i tablice.....	19
2.20. Urządzenia i środki trakcyjne.....	19
2.21. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania.....	20
2.22. Środki łączności.....	20
3. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznicą kolejową jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej.....	20
4. Warunki techniczne obsługi boczniczy kolejowej.....	21
4.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.....	21
4.2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.....	21
4.3. Masa hamująca składów manewrowych.....	21
4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.....	22
4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.....	22
4.6. Ruch pojazdów trakcyjnych przewoźników kolejowych po torach boczniczy kolejowej.....	22
4.7. Ruch pojazdów trakcyjnych współużytkownika boczniczy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznicą kolejową jest połączona.....	22
5. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.....	22
5.1. Podział boczniczy kolejowej na rejony manewrowe.....	22
5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach boczniczy kolejowej.....	22
5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.....	23
5.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym.....	24
5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i pojazdów trakcyjnych.....	24
5.6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.....	24
5.7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.....	24
5.8. Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.	25

5.9. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych	26
5.10. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów.	26
5.11. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.	26
5.12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.	29
5.13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.	30
6. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.	31
6.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej	31
6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.	31
6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy	32
6.4. Ważenie wagonów.	32
6.5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.	32
6.6. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych	33
7. Organizacja obsługi punktów zdawczo – odbiorczych.	34
7.1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych	34
7.2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkty zdawczo-odbiorcze.	35
8. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.	35
8.1. Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie boczniczy kolejowej.	35
8.2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej.	37
8.3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych.	39
8.4. Wyposażenie i znakowanie taboru kolejowego.	40
9. Nadzór nad stanem technicznych i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej boczniczy, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.	41
10. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na boczniczy (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na boczniczy);	43

11. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznic (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznic ruchem kolejowym oraz z pracą ładunkową wagonów kolejowych);	44
11.1. Obowiązki inspektora nadzoru eksploatacyjnego ZPMSiŚ S.A.	44
11.2. Obowiązki kierownika zmiany Terminalu Promowego,	44
11.3. Obowiązki kierownika manewrów.	45
11.4. Obowiązki manewrowego:	45
11.5. Obowiązki maszynisty pojazdu trakcyjnego.	46
12. Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym.	47
13. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznic kolejowa jest połączona oraz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę kolejową.	48
14. Postanowienia końcowe.	49
14.1. Rozdzielnik regulaminu.	49
14.2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.	49
14.3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.	49
15. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu.	50
15.1. Skorowidz zmian	50
15.2. Potwierdzenie przyjęcia do wiadomości treści regulaminu	52
15.3. Rejestr pracowników dokonujących czynności związanych z utrzymaniem bocznic zapoznanych z treścią regulaminu	54
16. Spis załączników do regulaminu.	55

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. Ml.2010.03.08 z dnia 26 lutego 2010 r.).
- 3) Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. „Prawo Przewozowe” (tekst jednolity Dz.U.2017.1983);
- 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. 2014, poz. 867 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 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U.2014.788).
- 12) 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).
- 13) 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).
- 14) Ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (tekst jednolity Dz.U. 2016, poz. 1834).
- 15) Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiący załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF).
- 16) 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.
 - g) PLAN zapewnienia bezpieczeństwa towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) na TERMINALU PROMOWYM w ŚWINOUJŚCIU opracowany i zatwierdzony 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 bocznicy 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 bocznicy (w rozumieniu Ustawy o transporcie kolejowym), zarządza infrastrukturą kolejową na terenie bocznicy.
- 2) Bocznica użytkowana jest na podstawie: Umowy pomiędzy Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna. a Terminalem Promowym Sp. z o.o.
- 3) Na podstawie niniejszego regulaminu.
- 4) Podstawą prawną eksploatacji bocznicy 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 bocznicy kolejowej sporządzanego przez jej użytkownika, oraz do specyficznych warunków bocznicy Terminal Promowy Świnoujście. Do przestrzegania postanowień Regulaminu pracy bocznicy kolejowej zobowiązani są pracownicy Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna, Terminal Promowy Świnoujście Sp. z o.o. oraz pracownicy przewoźników kolejowych dokonujących obsługi bocznicy.

1.4. Użytkownika bocznicy kolejowej

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

1.5. Współużytkowników bocznicy kolejowej

Współużytkownikiem bocznicy, ustanowionym operatorem infrastruktury portowej jest Terminal Promowy Świnoujście Sp. z o.o. ul. Dworcowa 1, 72-602 Świnoujście zwany dalej w skrócie Terminal Promowy.

1.6. Przeznaczenie bocznicy kolejowej

- 1) Bocznica jest przeznaczona i przystosowana do wykonywania manewrów związanych z załadunkiem, wyładunkiem wagonów na promy na stanowiskach promowych nr 2 i nr 3, oraz przeładunkiem przesyłek towarowych całowagonowych przybyłych na adres współużytkownika bocznicy i włączanych do ruchu po sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A.
- 2) Przemieszczaniem, w razie potrzeby, wagonów poddawanych odprawie celnej i granicznej.
- 3) 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 Terminal Promowy z drugiej, Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. „Prawo Przewozowe” (tekst jednolity Dz.U.2017.1983)

1.7. 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.
- g) PLAN zapewnienia bezpieczeństwa towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) na TERMINALU PROMOWYM w ŚWINOUJŚCIU opracowany i zatwierdzony przez Użytkownika Bocznicy.

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

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

2.Opis techniczny bocznicę kolejowej

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

Bocznicą kolejową Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Terminal Promowy Świnoujście – odgałęzia się na stacji Świnoujście od toru stacyjnego nr 3 rozjazdem nr 82 w km 10,936 linii kolejowej nr 996.

Jest to początek linii kolejowej nr 997. Koniec linii kolejowej nr 997 położony jest w km 0,142. Linia 996 i 997 zarządzana jest przez PKP PLK S.A.

2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

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

2.3. Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych.

Bocznicą nie posiada punktu zdawczo – odbiorczego.

Wagony zdawane i odbierane są na pokładzie promów na stanowiskach promowych nr 2 i nr 3.

Wagony na bocznicę oraz na i z promu wstawia ten sam licencjonowany przewoźnik.

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 ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność w wagonach 17 m.
		od	do	metrów	od	do	metrów	
Poza terenem boczniczy								
60	dojazdowy	S 82	Brama	141				
Na terenie boczniczy								
60	dojazdowy	Brama	S 61/62	8				
61	Przedpromowy	S 63/64	S 99	292	U 63/64	U 105	155	9
62	Przedpromowy	S 63/64	S 99	304	U 63/64	U 106	156	9
63	Przedpromowy	S 61/62	S 99	371	U 61/62	Tm8	260	15
64	Przedpromowy	S 61/62	Śr 80	400	U 61/62	Tm7	228	13
65	Przedpromowy	S 65	S83/84	331	U 66	Tm6	198	11
66	Przedpromowy	S 66	S 83/84	302	U 67	Tm5	168	9
67	Odstawczy-ładunkowy	S67	K	190	Wk67	Z 1	120	7
68	Dojazdowy do stanowiska promowego nr 3	Śr 80	S 91/94	57	-----	-----	-----	-----
69	Dojazdowy do stanowiska promowego nr 3	Śr 80	S 95/98	229	-----	-----	-----	-----
81	Tor do likwidacji	S 63/64	S 105	269				
82	Tor do likwidacji	S 76	K	215				
83	Tor do likwidacji	S 75	K	263				
Łącznie				2484			1285	73

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

Pochylenia podłużne torów bocznicowych:

Lp.	Nr. toru	Pochylenie toru
1	60	Na spadku 0,5 ‰ na długości 30 m, dalej na wzniesieniu 0,8 ‰ na długości 50 m, na spadku 1,4 ‰ na długości 50 m, w poziomie na długości 19 m.
2	61	W poziomie na długości 51 m, dalej na wzniesieniu 0,7 ‰ na długości 150 m, dalej w poziomie na długości 211 m.
3	62	W poziomie na długości 24 m. dalej na wzniesieniu 0,7 ‰ na długości 150 m, dalej w poziomie na długości 130 m.
4	63	W poziomie na długości 51 m, dalej na wzniesieniu 0,7 ‰ na długości 150 m, dalej w poziomie na długości 170 m.
5	64	W poziomie na długości 51 m, dalej na wzniesieniu 0,7 ‰ na długości 150 m, dalej w poziomie na długości 199 m.
6	65	W poziomie na długości 13 m. dalej na wzniesieniu 0,7 ‰ na długości 150 m, dalej w poziomie na długości 168 m
7	66	Na wzniesieniu 0,7 ‰ na długości 136 m, dalej w poziomie na długości 166 m.
8	67	Na wzniesieniu 0,7 ‰ na długości 109 m, dalej w poziomie na długości 71 m.
9	68	W poziomie na długości 16 m, dalej na wzniesieniu 2,1‰ na długości 36 m, dalej wjazd na pomost na długości 62 m, z rozjazdem pięciokierunkowym o regulowanym przez obsługę, wzniesieniu lub spadku 25‰
10	69	W poziomie na długości 35 m, dalej na spadku 4,4‰ na długości 30 m., dalej na spadku 1,8‰ na długości 30 dalej na wzniesieniu 3,6 ‰ na długości 85 m, dalej na wzniesieniu 1,8 ‰ na długości 17 m, dalej wjazd na pomost na długości 62 m, z rozjazdem pięciokierunkowym o regulowanym przez obsługę, wzniesieniu lub spadku 25‰

Wszystkie tory posiadają szyny typu S49

Minimalny promień łuku toru

Najmniejszy promień łuku toru na boczniczy wynosi 150 m i występuje w torach nr 60 i 69. W pozostałych torach promienie łuków poziomych wynoszą ;
R=170÷300.

Ze względu na promienie łuków na terenie boczniczy nie ma ograniczeń w kursowaniu pojazdów trakcyjnych.

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

Nr. Rozjazdu	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rozdaj zamknięcia nastawczego	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
61/62	Rpd. S49 1:9/1:9 190/190 zamknięcie suwakowe	Kieruje na tor nr 63	ręczny, drużyna manewrowa	Nie	Wyznaczony pracownik boczniczy
63/64	Rpd. S49 1:9/1:9 190/190 zamknięcie suwakowe	Kieruje na tor nr 61	ręczny, drużyna manewrowa	Nie	
65	Rz. S49 1:9 190 zamknięcie suwakowe	Kieruje na tor nr 64	ręczny, drużyna manewrowa	Nie	
66	Rz. S49 1:9 190 zamknięcie suwakowe	Kieruje na tor nr 65	ręczny, drużyna manewrowa	Nie	
67	Rz. S49 1:9 190 zamknięcie suwakowe	Kieruje na tor nr 66	ręczny, drużyna manewrowa	Tak z Wk67	
75	Rz. S49 1:9 190 zamknięcie suwakowe	Kieruje na Wk75	ręczny, drużyna manewrowa	Tak z Wk75	
76	Rz. S49 1:9 190 zamknięcie suwakowe	Kieruje na tor nr 83	ręczny, drużyna manewrowa	Nie	
80	Rkpd S49 1:9 190 zamknięcie suwakowe	80 a/b plus (+) kieruje na stanowisko promowe nr2 80 a/b minus (-)kieruje na stanowisko promowe nr3	ręczny, drużyna manewrowa	Tak(+) z 91/94 lub (-) z 95/97	
83/84	Rpj S49 1:9 190 zamknięcie suwakowe	83 kieruje na tor nr 64 84 kieruje na tor nr 65	ręczny, drużyna manewrowa	Nie	

99	Rz. S49 1:9 190 zamknięcie suwakowe	Kieruje na tor nr 63	ręczny, drużyna manewrowa	Nie	Wyznaczony pracownik boczniczy
105	Rz. S49 1:9 190 zamknięcie suwakowe	Kieruje na tor nr 61	ręczny, drużyna manewrowa	Nie	
106	Rz. S49 1:9 190 zamknięcie suwakowe	Kieruje na tor nr 62	ręczny, drużyna manewrowa	Nie	
91/94	Skupiony pięciokierunkowy SJ50 1:5,4, 1:5,8, 1:7,7, 1:7, 1:15,9 - 150/170	Kieruje na rozjazd nr 80 ^{c/d} plus (+)	ręczny, drużyna manewrowa	z 80 ^{a/b} (+)	Poprawka nr 1
95/98	Skupiony pięciokierunkowy SJ50 1:5,4, 1:5,8, 1:7,7, 1:7, 1:15,9 - 150/170	Kieruje na rozjazd nr 80 ^{c/d} minus (-)	ręczny, drużyna manewrowa	z 80 ^{a/b} (-)	Poprawka nr 1

2.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.

Nr. wykolejnicy	Położenie zasadnicze	sposób nastawiania
Wk2	Prawa nałożona na tor	ręczny drużyna manewrowa
Wk3	Lewa nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa
Wk67	Prawa nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa
Wk63	Lewa nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa
Wk75	Prawa nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa

2.7. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.

Wykolejnice Wk2 i Wk3 zabudowane przed Rkpd 80^{a/b} w położeniu zasadniczym (+) zamknięte na zamki wykolejnicowe nałożone na tor. Zdjęcie tych wykolejnic z toru możliwe jest po otrzymaniu zgody od obsługującego pulpitu w galerii* a następnie wyjęciu klucza plusowego z zamka elektromagnetycznego.

Otwarcie wykolejnic i zamknięcie ich w położeniu otwartym (-), zwrócenie klucza minusowego (-) do zamka powoduje utwierdzenie go w zamku elektromagnetycznym. Umożliwia to wjazd na Rkpd nr 80.

*(przeszkłone przejście dla pieszych nad torami)

Na rozjeździe nr 80^{a/b} po obydwu stronach zabudowane są zamki trzpieniowe. Po zamknięciu rozjazdu 80^{a/b} w położeniu (+) i wyjęciu klucza możliwe jest przełożenie jednej z czterech zwrotnic rozjazdu 91/94 przy stanowisku promowym nr 2.

Po zamknięciu rozjazdu 80^{a/b} w położeniu (-) i wyjęciu klucza możliwe jest przełożenie jednej z czterech zwrotnic rozjazdu 95/98, przy stanowisku promowym nr 3.

Wk63 w stanie zasadniczym nałożona na szynę uzależniona kluczowo z Rz 63

Wk75 w stanie zasadniczym nałożona na szynę uzależniona kluczowo z Rz 75

2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.

Zwrotnice ręczne nastawiane przez obsługę manewrową przyporządkowane są do jednego okręgu nastawczego.

2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

Na terenie boczniczy Terminal Promowy zabudowanych jest kilka rodzajów urządzeń zabezpieczenia:

- a) tarcze manewrowe świetlne sterowane przez obsługę manewrową.

Nr tarczy	Przez kogo obsługiwana	Miejsce ustawienia
Tm1	Przez drużynę manewrową	Tor nr 69
Tm2	Przez drużynę manewrową	Tor nr 69
Tm3	Przez drużynę manewrową	Tor nr 68
Tm4	Przez drużynę manewrową	Tor nr 69
Tm5	Przez drużynę manewrową	Tor nr 66
Tm6	Przez drużynę manewrową	Tor nr 65
Tm7	Przez drużynę manewrową	Tor nr 64
Tm8	Przez drużynę manewrową	Tor nr 63

Tm9	Przez drużynę manewrową	Tor nr 62
Stanowisko promowe Nr 2		
Tm1L	Przez operatora pomostu	Przed rozjazdem nr 95/98 dla wyjazdu z pomostu
Tm3L	Przez operatora pomostu	Przed rozjazdem nr 95/98 dla wjazdu na pomostu
Tm4L	Przez operatora pomostu	Za rozjazdem nr 95/98 dla wjazdu na pokład promu
Stanowisko promowe Nr 3		
Tm1L	Przez operatora pomostu	Przed rozjazdem nr 91/94 dla wyjazdu z pomostu
Tm3L	Przez operatora pomostu	Przed rozjazdem nr 91/94 dla wjazdu na pomost
Tm4L	Przez operatora pomostu	Za rozjazdem nr 91/94 dla wjazdu na pokład promu

- b) Tarcze manewrowe Tm1L, Tm3L, Tm4L na stanowiskach promowych nr 2 i 3 sterowane przez operatora pomostu promowego.
- c) Odcinki torowe klasyczne.
W torach nr 69 i 68 zabudowane są klasyczne odcinki torowe It 69 oraz It 68
- d) Urządzenia mechaniczne kluczowe - uzależnienia rozjazdu 67 z Wk67 lub rozjazdu Rkpd 80 z rozjazdami 91/94 lub 95/98.
- e) Dla zabezpieczenia pomostów promowych przed ukresem rozjazdu krzyżowego zabudowane są dwie wykolejnice Wk2 i Wk3; Klucze (+) od tych wykolejnic uwięzione są w zamkach elektromagnetycznych zabudowanych w szafce obok wykolejnic. Zdjęcie wykolejnic z toru, zamknięcie ich w położeniu (-). Włożenie klucza (-) minusowego do drugiego zamka elektromagnetycznego umieszczonego poniżej oraz lekkie przekręcenie go w zamku powoduje uwięzienie klucza w zamku oraz w obwodach zależnościowych. Następuje elektryczne stwierdzenie, że wykolejnica została zdjęta z toru i zamknięta w tym położeniu.

- f) Napędy rogatkowe na przejeździe w km 0,330 toru nr 64.
Zamknięcie tych rogatek, zdjęcie Wk2 i Wk3 z toru umożliwia podanie tarcz manewrowych od Tm5 ÷ Tm9. Sterowanie tarczami możliwe jest z pulpitu galerii * lub z miejsca przez obsługę manewrową.
- g) Sygnalizatory drogowe na placach dojazdowych i przed przejazdem w km 0,035 toru 68 i 69. Brak sygnału zabraniającego upoważnia kierowcę pojazdu drogowego do dalszej jazdy.

2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.

Na terenie boczniczy brak jest kolejowych obiektów inżynieryjnych.

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

Przejazd kat D w km 0,289 toru nr 64 wyposażony jest w znaki G-4, B-20

Przejazd kat A w km 0,330 toru nr 64 skrzyżowanie torów z drogą wewnętrzną wyposażony jest w znaki G-4, B-20 i rogatki obsługiwane przez pracownika boczniczy. Pracownik boczniczy strzeże na miejscu przejazdu w przypadku awarii rogatek.

Przejazd kat C w km 0,035 skrzyżowanie torów 68 i 69 z drogą wewnętrzną, wyposażony jest w znaki G-4, B-20 i sygnalizację świetlną uzależnioną od wskazań tarcz manewrowych Tm3 ÷ Tm9. Pracownik boczniczy strzeże na miejscu przejazdu w przypadku awarii sygnalizatorów.

W przypadku uszkodzenia sterowania urządzeniami rogatkowymi, sygnalizacji przejazdowej i niemożności wyświetlenia sygnału „jazda manewrowa dozwolona” Ms 2 na tarczy manewrowej, strzeżenie przejazdu należy do obowiązków kierownika manewrów. Wjazd manewrującego taboru na przejazd może nastąpić po otrzymaniu sygnału ręcznego Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie” oraz wstrzymaniu ruchu kołowego i pieszego. Czyszczenie żłobków na wszystkich przejazdach na boczniczy należy do obowiązków wyznaczonego pracownika boczniczy. Zajmowanie przejazdu taborom odstawionym na postój jest zabronione.

2.12. Oświetlenie boczniczy kolejowej.

Tory boczniczy oświetlone światłem elektrycznym, którego punkty świetlne umieszczone wzdłuż torów na masztach metalowych:

- Po 6 punktów na międzytorzach torów 60÷67.
- Po 1 punkcie świetlnym na międzytorzu torów 68 i 69, oraz na pomostach promowych. Kontrola i nadzór nad oświetleniem należy do współużytkownika boczniczy. Oświetlenie umożliwia wykonywanie manewrów, odpraw celnych i granicznych oraz sprawdzanie wagonów również w porze nocnej i może być włączone niezależnie od pory dnia.

2.13. Punkty ładunkowe.

Na boczniczy znajduje się plac ładunkowy o długości 120 m usytuowany przy torze nr 67.

Kolejnymi punktami ładunkowymi są 2 pomosty ruchome z rozjazdami pięciokierunkowymi

- jeden łączący tor 68 z pokładem promu na stanowisku nr 3.
- drugi łączący tor 69 z pokładem promu na stanowisku nr 2.

2.14. Urządzenia ładunkowe.

Bocznicza wyposażona jest w 2 ruchome pomosty z rozjazdami pięciokierunkowymi.

Jeden pomost łączący tor 68 z pokładem promu na stanowisku promowym nr 3.
Drugi łączący tor nr 69 z pokładem promu na stanowisku promowym nr 2.

2.15. Wagi wagonowe.

Bocznicza nie posiada wagi wagonowej.

2.16. Bramy kolejowe.

Na torze nr 60 znajduje się kolejowa brama wjazdowa w km 0,142 na teren Terminala Promowego. Brama wyposażona jest w urządzenie do zdalnego otwierania i zamykania, przez Dyspozytora Terminala który obserwuje bramę przez urządzenia telewizji przemysłowej. W czasie otwarcia bramy wejścia na teren Terminala Promowego strzeżone jest przez pracownika ochrony.

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.
- 3) Wagony z przekroczoną skrajnią ładunkowa mogą być przyjmowane na bocznicę tylko warunkowo, a ich przetaczanie może się odbywać z prędkością nie większą niż 3 km/h.
- 5) Wielkość przekroczenia skrajni ładunkowej na boczniczy jest ograniczona wysokością spodu konstrukcji estakady nad torem nr 69, oraz zarysem obwiedni przeciwwagi ruchomej części pomostu estakady.
- 6) Analiza możliwości przyjęcia do przewozu wagonu z przekroczoną skrajnią ładunkową powinna uwzględniać:
 - a) Długość wagonu i przesyłki,
 - b) Łuk pionowy w torze pod estakadą,
 - c) Zarys obwiedni przeciwwagi części ruchomej pomostu estakady
- 7) Przed uruchomieniem jazdy manewrowej z wagonami z przekroczoną skrajnią ładunkową należy tabor na sąsiednich torach odsunąć od ukresu na długość 20 metrów.

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

Na boczniczy brak jest budowli i urządzeń dla których nie jest zachowana skrajnia budowli PN - EN 15273-3/2010 Kolej normalnotorowe obowiązująca na boczniczy.

2.19. Sygnały, wskaźniki i tablice.

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**. Zwrotnice ręczne obsługiwane przez pracowników drużyn manewrowych oznaczone są dwoma czerwonymi paskami na białej części przeciwwagi.

Z prawej strony toru nr 67 na początku zasyпки piaskowej przed kozłem oporowym znajduje się tarcza zaporowa wskazująca sygnał **Z 1**. „Stój”.

Po obydwóch stronach na każdym skrzydle bramy wjazdowej na bocznicę znajdują się tarcze zaporowe wskazująca sygnał **Z 1**. „Stój” gdy brama jest zamknięta. Wszystkie tarcze i wskaźniki nie są oświetlone.

2.20. Urządzenia i środki trakcyjne

- 1) Praca manewrowa na boczniczy wykonywana jest przy pomocy 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) Pojazdy trakcyjne Przewoźników dokonujące obsługi są odstawiane na postój na torach stacji Świnoujście lub mogą być odstawiane po uzgodnieniu ze współużytkownikiem boczniczy na wyznaczonych torach boczniczy.

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

Właściciel i współużytkownik boczniczy nie posiadają taboru własnego dzierżawionego oraz taboru kolejowego specjalnego.

2.22. Środki łączności

Współużytkownik boczniczy korzysta z sieci telefonicznej, ogólnoeksploatacyjnej TP S.A. Poprawka nr 1

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 Terminal Promowy a stacją kolejową Świnoujście prowadzony jest na zasadach jazd manewrowych określonych w regulaminie technicznym posterunku ruchu Świnoujście SiB.
- 2) Podstawiane na bocznicę wagony mogą być tylko pchane, a zabierane z boczniczy tylko ciągnięte.
- 3) Kierujący manewrami każdorazowy wjazd na bocznicę uzgadnia z Dyspozytorem Terminala Promowego. Droga przebiegu dla jazdy na bocznicę układana jest przez dyżurnego ruchu nastawni SiB, po otrzymaniu zgłoszenia od kierującego jazdą manewrową.
- 4) Ułożenie drogi przebiegu obejmuje otwarcie wykolejnicy Wk1 przełożenie Rz. 82 (wykolejnica i rozjazd sprzężone), włączenie świateł sygnalizacji drogowej na przejeździe przez tor nr 60 w km 0,097 oraz wyświetlenie sygnału Ms 2 na tarczy Tm26.
- 5) Tor nr 60 jest izolowany na całej długości. Po zjeździe taboru z toru droga przebiegu ulega automatycznemu rozwiązaniu (łącznie z wygaszeniem świateł sygnalizacji drogowej na przejeździe w km 0,097).
- 6) Po wjeździe na bocznicę kierujący manewrami pobiera za pokwitowaniem potrzebne klucze do obsługi boczniczy, od kierownika zmiany.
- 7) Droga przebiegu dla jazdy z boczniczy jest układana na żądanie kierownika manewrów tak samo, jak dla jazdy na bocznicę z tym, że sygnał Ms 2 wyświetlany jest na Tm27.

- 8) W razie dłuższego zajmowania składem manewrowym przejazdu przez tor nr 60 (dzielenie składu wagonów na poszczególne tory przedpromowe lub łączenie wagonów stojących na torach przedpromowych w jeden skład) należy umożliwić przepuszczenie pojazdów stojących i pieszych w odstępach czasu nie większych niż 10 minut.
- 9) Po zakończeniu manewrów kierujący manewrami zobowiązany jest zdać klucze kierownikowi zmiany za pokwitowaniem.

4. Warunki techniczne obsługi boczniczy kolejowej

4.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową

- 1) Wagony przeznaczone na bocznicę Terminal Promowy przyjmowane są w pociągach na torach stacji Świnoujście w rejonie SiA, skąd Przewoźnik kolejowy podstawia je na bocznicę. Przewoźnik powinien mieć umowę z PLK na dokonywanie przyjęcia i oględzin wagonów zdawanych i przyjmowanych na terminal na torach PLK
- 2) Maksymalna pojemność użyteczna boczniczy wynosi 73 wagony 17 metrowe.

Pojemność (17 metrowych)	Ilość wagonów 17 metrowych
torów przedpromowych 61÷66	66
toru odstawczo-przeładunkowego nr.67	7

- 3) Jazda ze stacji w kierunku boczniczy winna być spychana.
- 4) Jazda z boczniczy w kierunku stacji winna być ciągniona.

4.2. Liczba obsługa i czas ich wykonywania.

- 1) Obsługa boczniczy dokonywana jest w uzgodnieniu z posiadaczem boczniczy i armatorem przez licencjonowanego przewoźnika przy uwzględnieniu rozkładu rejsów promów kolejowo-samochodowych.
- 2) Obsługa boczniczy może być dokonywana również w nocy.
- 3) Podstawianie wagonów i zabieranie wagonów z boczniczy dokonywane jest przez pojazd trakcyjny i drużynę manewrową licencjonowanego przewoźnika kolejowego.
- 4) Każdorazowy wjazd na bocznicę wymaga zgody Dyspozytora Terminala Promowego.

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 do 4,4‰ przy prędkości max na dojeździe do promu przyjmuje się wymagany procent masy hamującej wynosi 6.

4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę

Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 196 kN/oś

4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

- 1) Na boczniczy manewry mogą być wykonywane tylko spalinowymi pojazdami trakcyjnymi.
- 2) Na boczniczy brak jest ograniczeń w kursowaniu pojazdów kolejowych jeżeli największy dopuszczalny nacisk osi pojazdu kolejowego na szynę wynosi do 196 kN/oś.
- 2) Bocznicza nie posiada możliwości i warunków technicznych do przyjmowania i nadawania przesyłek nadzwyczajnych.
- 3) 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 poruszać się po wszystkich torach boczniczy.

4.7. Ruch pojazdów trakcyjnych współużytkownika boczniczy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznicza kolejowa jest połączona

Współużytkownik boczniczy nie posiada własnego pojazdu trakcyjnego

5. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej

5.1. Podział boczniczy kolejowej na rejony manewrowe

- 1) Bocznicza Terminal Promowy stanowi jeden rejon manewrowy.
- 2) Manewry na boczniczy mogą być wykonywane wyłącznie jednym pojazdem trakcyjnym.

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

- 1) Na torach boczniczy Terminal Promowy maksymalna prędkość jazd manewrowych nie może przekraczać 15 km/h .

- 2) Jeżeli przetaczane są wagony z towarami niebezpiecznymi, wyjątkowo ciężkimi lub z przekrozoną skrajnią, o czym powinien być powiadomiony maszynista, prędkość jazd manewrowych nie powinna przekraczać 3 km/h .
- 3) Przy przetaczaniu wagonów z towarami niebezpiecznymi oznaczonymi nalepkami ostrzegawczymi nr 8 i 15 oraz wagonów-cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego zgodnie z Regulaminem dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), prędkość jazd manewrowych nie powinna przekraczać 5 km/h .
- 4) W przypadku braku należytej widoczności i/lub złych warunków atmosferycznych (gwałtowna ulewa, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), prędkość jazdy należy zmniejszyć do 5 km/h tak, aby manewrujący tabor mógł być natychmiast zatrzymany w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy .
- 5) Prędkość jazd manewrowych na pomostach ruchomych łączących tory 68 i 69 z pokładem promu oraz przy dojeżdżaniu pojazdu trakcyjnego lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru należy ograniczyć do 3km/h .
- 6) Przed każdorazowym rozpoczęciem jazdy manewrowej, maszynista ma obowiązek podania sygnału „Bacność”.

5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

- 1) Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie boczniczy wykonywana jest przez drużyny manewrowe i pojazdy trakcyjne licencjonowanych przewoźników kolejowych.
- 2) Na boczniczy dopuszcza się wykonywanie manewrów przez odstawianie taboru pojazdem trakcyjnym.
- 3) Stosowanie innych sposobów wykonywania pracy manewrowej jest zabronione.
- 4) W czasie podstawiania wagonów na bocznicę ustawiacz lub manewrowy musi jechać na pierwszym pchanym wagonie lub pieszo poprzedzać pchany skład towarowy. Wówczas prędkość jazdy nie może przekraczać 5km/h.
- 5) Wszystkie jazdy manewrowe tak na torach przedpromowych jak i na pokładzie promu mogą odbywać się wyłącznie z czynnym hamulcu zespolonym.
- 6) Zabrania się wskakiwania jak i zeskakiwania z manewrującego taboru będącego w ruchu.

5.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym

- 1) W czasie wykonywania manewrów pojazd trakcyjny powinien znajdować się na końcu manewrującego składu, zawsze od strony stacji kolejowej, wjazd na bocznicę wagony wpychane ,wyjazd z bocznicy wagony ciągnięte.
- 2) Umieszczanie pojazdów trakcyjnych między wagonami jest zabronione.

5.5. Sprzęgnięcie i rozprzęgnięcie wagonów i pojazdów trakcyjnych.

- 1) 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.
- 2) 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.
- 3) 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) Wjazd na bocznicę i wyjazd z bocznicy muszą być wykonywane w pełnej obsadzie.
- 4) Na zasadach określonych w przepisach wewnętrznych określających zasady i sposób wykonywania pracy manewrowej kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może wykonywać prace manewrowe na terenie bocznicy jednoosobowo.
- 5) Ruchy manewrowe mogą być wykonywane wyłącznie na polecenie kierownika manewrów.
- 6) Polecenia na wykonanie ruchów manewrowych powinny być podawane za pomocą sygnałów ujętych w przepisach wewnętrznych użytkownika bocznicy. 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), dopuszcza się stosowanie radiotelefonu do przekazywania sygnałów manewrowych
- 7) Kierownik manewrów wydaje polecenie na wykonanie ruchów manewrowych po uzyskaniu zgody osób nadzorujących prace manewrową:
 - a) Dyspozytora Terminala Promowego, - w przypadku wykonywania na bocznicy manewrów na torach dojazdowych do stanowisk promowych.
 - b) Oficera odpowiedzialnego za załadunek promu – w przypadku wykonywania manewrów na pokładzie promu.
- 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.
- 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) W czasie wykonywania manewrów związanych z obsługą boczniczy długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców zespolonych może wynosić 12 wagonów, Jeżeli liczba wagonów w składzie przekracza 12 wagonów, wówczas na każde kolejne 12 wagonów musi być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym. Jeżeli długość składu manewrowego wynosi więcej niż dozwolona liczba wagonów bez czynnych hamulców ręcznych i ma być on hamowany hamulcem zespolonym, wówczas kierownik manewrów powinien wykonać uproszczoną próbę hamulca zespolonego.

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

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

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

- 1) Drogi przebiegu nastawiane są przez:
 - a) Dlajazd po torze nr 60 (wjazd na bocznicę i wyjazd z boczniczy) – dyżurnego ruchu nastawni SiB,
 - b) Dlajazd po torach przedpromowych nr 61÷ 67 ograniczonych z jednej strony tarczą manewrową Tm27 i tarczami manewrowymi Tm5 ÷ Tm9 – przez drużynę manewrową przewoźnika kolejowego

- c) Dlajazd poza Tm5 ÷ Tm9 - przez drużynę manewrową przewoźnika kolejowego przy udziale kierownika zmiany lub Dyspozytora Terminala Promowego
 - Klucze czynne od Wk67, Rkpd 80^{a/b} plus (+), Rkpd 80^{a/b} minus (-), szafy zamków elektromagnetycznych Wk2, Wk3, drużyna manewrowa pobiera od kierownika zmiany za pokwitowaniem
 - Rogatki na przejeździe w km 0,330 zamykane są elektrycznie nastawnikiem lokalnym zabudowanym na obudowie napędu, a w razie zaniku napięcia przy pomocy korby.
- 2) Kolejność czynności przy nastawianiu drogi przebiegu poza Tm5 ÷ Tm9 dla jazdy na tor 69 stanowisko promowe nr 2
 - a) Zamknięcie rogatek na przejeździe w km 0,330 przez pracownika Terminala Promowego
 - b) Kierownik zmiany lub dyspozytor Terminala Promowego wciskając zielony przycisk DzDB na galerii * nr 4 powoduje danie zgody na obsługę Wk2 i Wk3, jest to sygnalizowane lampką zieloną pod przyciskiem
 - c) W szafce umieszczonej na przeciwko wykolejnic Wk2 i Wk3 znajdują się 4 sztuki zamków elektromagnetycznych UZE-01. Po otrzymaniu zgody i wyjęciu 2 kluczy plusowych (+) można przystąpić do obsługi wykolejnic.
 - d) Kluczami plusowymi otwieramy wykolejnice Wk2 i Wk3, następnie kluczami minusowymi zamykamy otwarte wykolejnice. Uwolnione klucze minusowe wkładamy do dolnych zamków elektromagnetycznych, przekręcając je lekko w prawo powodujemy uwięzienie kluczy (-) w zamkach minusowych od Wk2 i Wk3.
 - e) Pozostawienie kluczy minusowych (-) w zamkach elektromagnetycznych powoduje elektryczne stwierdzenie, że wykolejnice zostały zdjęte z toru co z kolei umożliwia podanie sygnału zezwalającego Ms 2 na jednej z wybranych tarcz manewrowych Tm3, Tm4, Tm5÷Tm9
 - f) Naciśnięcie zielonego przycisku umieszczonego na boku wybranej tarczy manewrowej Tm3 ÷ Tm9 powoduje wyświetlenie się świateł czerwonych na sygnalizatorach drogowych nr S4, S5, S7, S8, zakazujący wjazd pojazdów drogowych na przejazd w km 0.035 przez tory nr. 68 i 69 po upływie 30 sekund nastąpi zaświecenie się sygnału zezwalającego na tarczy manewrowej.
 - g) Istnieje możliwość zmiany sygnału Ms 2 na Ms 1 poprzez naciśnięcie czerwonego przycisku na tarczy manewrowej
- 3) Po wykonaniu czynności opisanych w pkt 5.1. ppkt 1 i 2 obsługa manewrowa kontynuuje układanie drogi przebiegu na stanowisko promowe nr.2
 - a) Zamkiem trzpieniowym należy zamknąć Rkpd 80^{a/b} w położeniu (+), wyjmujemy klucz do późniejszej obsługi rozjazdu pięciokierunkowego na pomoście przed promowym nr 2
 - b) Jadąc składem towarowym torem nr 69 zatrzymujemy się przed Tm2

- c) Wciśnięcie przycisku zielonego na tarczy Tm2 powoduje zaświecenie się światła czerwonego na sygnalizatorach drogowych S1 i S3 a następnie sygnału Ms 2 na Tm2
 - d) Drużyna manewrowa kontynuuje jazdę do tarczy manewrowej 3L
 - e) Pobranym wcześniej kluczem z Rkpd 80^{a/b} (+) można otworzyć zamek plusowy lub minusowy na jednej z przeciwwag rozjazdu od 95÷98 i ułożyć drogę na jeden z torów na promie
 - f) O dalszej jeździe spod tarczy 3L do 4L oraz dalej na prom decyduje dyspozytor na pomoście promowym, po uzgodnieniu z obsługą promu, on osobiście podaje sygnały na tych tarczach
 - g) Przejazd ostatniego wagonu poza Tm3L powoduje wygaszenie Tm2 oraz wygaszenie światel czerwonych na sygnalizatorach drogowych S1 i S3
- 4) Wyjazd ze stanowiska promowego nr 2:
- a) Podanie tarczy manewrowej 1L przez dyspozytora pomostu promowego może nastąpić po wcześniejszym ułożeniu przez drożynę manewrową drogi na rozjeździe 95÷98, umożliwia to jazdę pod Tm1
 - b) Kierownik manewrów podając Tm1 powoduje zmianę światel na sygnalizatorach drogowych S1 i S3 i umożliwia jazdę pod Tm4
 - c) Jazda z pod Tm4 i dalej za Tm5 lub Tm9 możliwa jest gdy Wk2 i Wk3 są otwarte, drągi roгатki w km 0,330 zamknięte.
 - d) Podanie Tm4 powoduje wyświetlenie się czerwonego światła na sygnalizatorach drogowych S4, S5, S7, S8
 - e) Zjazd składu manewrowego poza odcinek torowy nr Jt69 w stronę Rkpd 80 powoduje wygaszenie Tm4 oraz sygnalizatorów drogowych S4, S5, S7, S8
- 5) Kolejność czynności przy nastawianiu drogi przebiegu poza Tm5 ÷ Tm9 dla jazdy na tor 68 terminal promowy nr 3
- a) Obsługa manewrowa wykonuje czynności takie same jak opisane w pkt 5.11 ppkt 2 od a) do g)
 - b) Zamkiem trzpieniowym należy zamknąć Rkpd 80^{a/b} w położeniu (-). Wyjmujemy klucz do późniejszej obsługi rozjazdu pięciokierunkowego na pomoście przed promowym.
 - c) Drużyna manewrowa kontynuuje jazdę do tarczy manewrowej Tm3L
 - d) Pobranym wcześniej kluczem z Rkpd 80^{a/b} (-) można otworzyć zamek plusowy lub minusowy na jednej z przeciwwag rozjazdu od 91÷94 i ułożyć drogę na jeden z torów na promie
 - e) O dalszej jeździe spod tarczy 3L do 4L oraz dalej na prom decyduje dyspozytor na pomoście promowym, po uzgodnieniu z obsługą promu, on osobiście podaje sygnały na tych tarczach

- f) Przejazd ostatniego wagonu poza Tm3L powoduje wygaszenie podanej tarczy oraz wygaszenie świateł czerwonych na sygnalizatorach drogowych S4, S5, S7, S8
- 6) Wyjazd ze stanowiska promowego nr 3:
 - a) Podanie tarczy manewrowej 1L przez dyspozytora pomostu promowego może nastąpić po wcześniejszym ułożeniu przez drożynę manewrową drogi na rozjeździe 91÷94 umożliwia jazdę pod Tm3
 - b) Kierownik manewrów podając Tm3 powoduje wyświetlenie światła czerwonego na sygnalizatorach drogowych S4, S5, S7, S8
 - c) Zjazd składu manewrowego poza odcinek torowy nr Jt68 w stronę Rkpd 80 powoduje wygaszenie Tm3 oraz sygnalizatorów drogowych S4, S5, S7, S8
- 7) Zwrotnice nastawiane ręcznie na bocznicy obsługiwane są przez drużynę manewrową wykonującą manewry (współużytkownika bocznicy lub Przewoźnika).
- 8) 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.
- 9) 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.
- 10) Po zakończeniu manewrów zwrotnice należy nastawić w położenie zasadnicze.
- 11) 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 bocznicy „TPŚ” i numerem kolejnym płozu i wpisanie do ewidencji.
- 2) Płozy hamulcowe umieszczone są w specjalnych stojakach przy torach i na międzytorzach torów nr:
 - 61 i 81 za okresem rozjazdu 195 – 2 płozy
 - 61 i 62 za okresem rozjazdu nr 64 – 2 płozy
 - 63 i 64 za okresem rozjazdu nr 62 i przed przejazdem po 2 płozy na każdym stojaku
 - 64 i 65 za okresem rozjazdu nr 65 – 2 płozy
 - 65 i 66 za przejazdem – 2 płozy

- 66 i 67 za ukresem rozjazdu nr 67 – 2 płozy
- 3) Na terenie boczniczy Terminala Promowego mają zastosowanie płozy typu **PL1** 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 uszkodzone należy wycofać i wymienić.
- 5) Płozów hamulcowych nie wolno wykladać w następujących miejscach:
 - a) bezpośrednio przed i za złączami szyn – płozę należy wykladać 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.
- 6) Nie wolno używać płozów 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,
 - i) płozów 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 obowiązków drużyny manewrowej Przewoźnika kolejowego, która wagony podstawiła na dany tor.
- 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.
- 7) **Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem na torach promu (umocowanie do pokładu promu) należy do obowiązków obsługi promu.**

6. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.

6.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej

Planowanie i organizowanie pracy manewrowej na boczniczy i na promie należy do :

- a) Dyspozytora Terminala Promowego - w przypadku wykonywania na boczniczy manewrów na torach dojazdowych do stanowisk promowych
- b) Oficera odpowiedzialnego za załadunek promu - w przypadku wykonywania manewrów na pokładzie promu.

6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej

Podstawienie wagonów na tory Terminalu Promowego, a następnie na prom lub na tor ładunkowy należy do przewoźnika obsługującego bocznicę na zasadach handlowych określonych w umowie.

6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy

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

- 1) Przed dojechaniem pojazdu trakcyjnego lub składu manewrowego do stojącego taboru na promie 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
 - g) sprawdzanie powinno być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie
- 2) Czynności związane z podstawianiem wagonów na prom lub zabieranie ich z promu wykonywane są przy udziale oficera wchodzącego w skład promu.

6.4. Ważenie wagonów.

Na boczniczy nie odbywa się ważenie wagonów na wagach wagonowych.

6.5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych

W złych warunkach zimowych i atmosferycznych należy zachować szczególną ostrożność zmniejszając prędkość jazdy dostosowując ją do panujących warunków.

- 1) Dostosowanie urządzeń i wyposażenia do warunków zimowych powinno być dokonane z odpowiednim wyprzedzeniem i zakończone do dnia 25 listopada każdego roku.
- 2) 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.
- 3) Wymienione przedmioty powinny być spisane i utrzymane w ciągłej gotowości do użycia.
- 4) Do posypywania międzytorzy oraz ścieżek należy w najdogodniejszych miejscach zmagazynować piasek.
- 5) Kierujący pracą na boczniczy wyznaczy pracowników, do obowiązków których należeć będzie posypywanie miejsc śliskich piaskiem, oczyszczanie ze śniegu i lodu oraz smarowanie rozjazdów.
- 6) 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 prostopadle 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) 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,
 - f) 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,
 - g) zabrania się sprzęgania i rozsprzęgania pojazdów trakcyjnych z wagonami

- jeżeli pojazdy trakcyjne lub wagony znajdują się w ruchu,
- h) sprzęganie i rozprzęganie taboru na przejazdach, rozjazdach, torach położonych na spadkach jest zabronione,
 - i) do hamowania i zabezpieczania taboru nie wolno używać płózów hamulcowych uszkodzonych,
 - j) płóz należy wykladać chwytając za uchwyt, zabronione jest chwytanie płozu za korpus,
 - k) 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 skrajnią 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.2017.1983)

7.1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych

- 1) Przekazywanie wagonów przez przewoźnika odbywa się na promie, zgodnie z postanowieniami Prawa Przewozowego, Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. „Prawo Przewozowe” (tekst jednolity . Dz.U.2017.1983), według wykazów zdawczych oraz ewentualnie listów przewozowych (w zależności od ustaleń z przewoźnikiem).
- 2) Odprawa wagonów pod względem handlowym i celno-granicznym dokonywana jest przez przewoźnika kolejowego, przy udziale służby celnej i służby granicznej, na podstawie planu załadunku wagonów (tzw. sztauplanu), raportu promowego i dokumentów przewozowych.
- 3) 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, i plomb (jeśli takie obowiązują w umowie z przewoźnikiem).
- 4) W przypadku nie stwierdzenia nieprawidłowości przedstawiciel promu dokonuje przyjęcia wagonów wpisując na wykazie datę i godzinę przyjęcia a następnie podpisuje wykaz.
- 5) W razie stwierdzenia nieprawidłowości, żąda od przedstawiciela przewoźnika odnotowania w wykazie zdawczym zauważonych braków technicznych wagonów.
- 6) 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 promy na zasadach określonych w umowie lub porozumieniu między przewoźnikiem i współużytkownikiem 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.

8.1. Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie boczniczy kolejowej.

Na boczniczy Terminal Promowy, na promy i z promów dostarczane są wagonowe przesyłki towarów wysokiego ryzyka zarówno w wagonach krytych zawierających sztuki przesyłki jak i w wagonach-cysternach (ładownych oraz próżnych nieoczyszczonych po tych towarach).

Towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka (TWR) są materiały:

CHLOREK ALLILU; UN 1100; kod zagrożenia 336, Grupa Pakowania I

Identyfikacja zagrożeń: Wysoce łatwopalna: **F+, R12, R1**

Toksyczna: **T, R20/21**

Zagrożenia toksykologiczne

Chlorek ALLILU działa trująco, a jego pary mogą wywoływać zawroty głowy i trudności w oddychaniu. Połknięcie, wdychanie lub bezpośredni kontakt ze skórą może powodować zagrożenie życia.

Zagrożenia pożarowe:

Chlorek ALLILU jest substancją skrajnie łatwopalną. Pary tworzą z powietrzem mieszaniny wybuchowe. Pary mogą przemieszczać się w kierunku źródła zapłonu i po zapaleniu cofnąć się, są cięższe od powietrza i ścielą się przy powierzchni gruntu, zbierając się w zagłębieniach terenu i nisko zlokalizowanych pomieszczeniach zamkniętych (kanalizacja, piwnice, zbiorniki) – niebezpieczeństwo wybuchu.

OCTANY BUTYLU; UN 1123; kod zagrożenia 33; Grupa Pakowania II

Identyfikacja zagrożeń: Wysoce łatwopalna: **F**

Toksyczna: **R10**

Zagrożenia toksykologiczne:

Octan butylu przedostaje się do organizmu ludzkiego drogami oddechowymi, poprzez przewód pokarmowy i przez skórę. Wywołuje podrażnienia skóry i błon śluzowych oraz uczulenia. Działa narkotyczne. Uszkadza nerki i wątrobę.

Zagrożenia pożarowe:

Ciecz łatwo palna z powietrzem tworzy mieszaniny wybuchowe. Pary są cięższe od powietrza – gromadzą się przy powierzchni i w dolnych partiach pomieszczeń.

TOLUEN; UN 1294; kod zagrożenia 33; Grupa Pakowania II

Identyfikacja zagrożeń:

Wysoce łatwopalna: **F, Xn, R11**

Toksyczna: **R38, R48/20, R63, R65, R67**

Zagrożenia toksykologiczne:

Działa drażniąco na skórę i szkodliwie przez drogi oddechowe, stwarzając poważne zagrożenie zdrowia w przypadku długotrwałego narażenia. Może powodować uszkodzenie płuc w przypadku połknięcia. Możliwe ryzyko szkodliwego działania na dziecko w łonie matki. Pary mogą wywoływać uczucie senności i zawroty głowy.

Zagrożenia pożarowe:

Toluen jest substancją wysoce łatwopalną.

Chlor; UN 1017; kod zagrożenia 265;

Zagrożenia toksykologiczne:

Gaz działający toksycznie przez drogi oddechowe. Działa drażniąco na oczy, drogi oddechowe i skórę. Działa bardzo toksycznie na organizmy wodne.

Zagrożenia pożarowe:

Gaz niepalny. Stwarza zagrożenie pożarowe w kontakcie z substancjami i materiałami palnymi. Tworzy mieszaniny wybuchowe z wodorem.

"Zapalniki elektryczne"; UN 0030; kod 1,1B;

Zagrożenia toksykologiczne:

Wyrób nie może być niszczony w środowisku naturalnym, lecz zebrany i dostarczony w odpowiednie miejsce, zgodnie z lokalnymi przepisami.

Zagrożenia pożarowe:

Ryzyko detonacji w wyniku tarcia, uderzenia, ognia lub innych źródeł inicjacji.

Karty charakterystyki substancji niebezpiecznych stanowią integralną część Planu Zapewnienia Bezpieczeństwa (PZB).

8.2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej.

Terminal Promowy nie uczestniczy bezpośrednio w przekazywaniu TWR przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego na promy morskie oraz odbierania z nich TWR do przewozu po liniach kolejowych kraju. Pracę manewrową na boczniczy kolejowej Terminala Promowego wykonują wyłącznie pojazdy trakcyjne i drużyny manewrowe przewoźnika kolejowego.

- 1) Podstawianie na bocznicę wagonów z towarami niebezpiecznymi jest dozwolone pod warunkiem wcześniejszego uzgodnienia ich przesyłki najbliższym promem z:
 - a) Kapitanatem Portu Świnoujście,
 - b) Armatorem,
 - c) Dyspozytorem Terminala Promowego.
- 2) Podstawianie wagonów z towarami niebezpiecznymi powinno następować najwcześniej na 3 godziny i najpóźniej na 2 godziny przed planowaną obsługą kolejową promu.
- 3) Podczas podstawiania lub zabierania z boczniczy wagonów załadowanych towarami niebezpiecznymi (próżnych nieoczyszczonych po tych towarach) pracownicy przewoźnika kolejowego powinni zachować szczególną ostrożność i postępować zgodnie z postanowieniami :
 - Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych(RID)
 - Przepisów wewnętrznych przewoźnika kolejowego,
 - Przepisów wewnętrznych użytkownika boczniczy
- 4) Współużytkownik boczniczy ma opracowany Plan zapewnienia bezpieczeństwa towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR).
- 5) Czynności poprzedzające zawarcie umowy przewozu.
 - a) Jeżeli obowiązujące klienta przepisy wewnętrzne (np. RPT) obsługującego bocznicę przewoźnika kolejowego tego wymagają, numer identyfikacyjny (kod) zagrożenia oraz numer identyfikacyjny towaru niebezpiecznego muszą być wpisane w odpowiednie rubryki dokumentów przewozowych (np. wykazu zdawczego, zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania, wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu itp.).
 - b) Pełna informacja o towarze niebezpiecznym zawarta jest w liście Przewozowym
- 6) Zasady wypełniania listu przewozowego.
 - a) List przewozowy w komunikacji krajowej i międzynarodowej CIM powinien być wypełniony czytelnie i wyraźnie, zgodnie z postanowieniami działu 5.4 „Dokumentacja” RID.

- b) Dla wagonów ładownych w liście przewozowym powinny być podane następujące dane:
- numer identyfikacyjny towaru, poprzedzony literami UN,
 - oficjalna nazwa przewozowa, zgodna z Tabelą A działu 3.2 RID,
 - numer nalepki ostrzegawczej ,
 - grupę pakowania (jeżeli jest przyporządkowana w Tabeli A w kolumnie 4), którą mogą poprzedzać litery „GP” skrótu wyrazów „grupa pakowania”, (w komunikacji międzynarodowej: w języku niemieckim „VG”, w języku francuskim „GE”),
 - nazwa i adres nadawcy,
 - nazwa i adres odbiorcy,
 - wyjaśnienie odpowiednio do postanowień umowy szczególnej,
 - numer identyfikacyjny zagrożenia.
- c) Dozwolona jest następująca kolejność zapisu w liście przewozowym:
a) ⇒ b) ⇒ c) ⇒ d) ⇒ h) lub h)⇒ b) ⇒ c) ⇒ a) ⇒ d)
W odpowiednim polu listu przewozowego należy nakreślić znak „X”.
- d) Dla wagonów próżnych nieoczyszczonych w liście przewozowym powinny być podane następujące dane:
- nazwę próżnej jednostki transportowej (zgodnie z pkt. 5.4.1.1.6 RID),
 - wyrazy „OSTATNI ŁADUNEK”,
 - numer zagrożenia,
 - numer towaru, poprzedzony literami UN,
 - oficjalną nazwę przewozową, numer nalepki ostrzegawczej lub klasę towaru,
 - grupę pakowania, którą mogą poprzedzać litery „GP” skrótu wyrazów „grupa pakowania”.
 - W odpowiednim polu listu przewozowego należy nakreślić znak „X”.
- 7) Postępowanie z próżnymi, nieoczyszczonymi opakowaniami i taborem po towarach niebezpiecznych:
- a) Próżne, nieoczyszczone opakowania i tabor po towarach niebezpiecznych przygotowuje się do przewozu w taki sam sposób, jak w stanie ładownym, tzn. opakowania i tabor powinny być:
- tak samo zamknięte i szczelne,
 - oznakowane nalepkami ostrzegawczymi tego samego wzoru, jak dla ostatnio przewożonego towaru,
 - oznaczone tablicą koloru pomarańczowego z numerem zagrożenia i numerem UN ostatnio przewożonego towaru (tabor),
 - oznaczone numerem UN ostatnio przewożonego towaru (opakowania).
- 8) Czynności kontrolne przed przyjęciem przesyłki do przewozu polegają na sprawdzeniu w odniesieniu do wagonów - cystern:
- a) czytelności następujących danych na tabliczce znamionowej (pkt. 6.8.2.5.1 RID), a w tym między innymi:

- pojemności zbiornika w litrach lub m³,
 - daty (miesiąc i rok) badania odbiorczego i ostatniego badania okresowego,
 - stempla rzeczoznawcy przeprowadzającego badania;
- b) danych zawartych na obu stronach zbiornika lub na tablicy wagonowej (pkt. 6.8.2.5.2 RID):
- nazwy właściciela (użytkownika),
 - pojemności zbiornika w litrach,
 - masy własnej wagonu,
 - granicy obciążenia stosownie do właściwości wagonu i kategorii linii kolejowych, po których będzie on kursował,
 - oficjalnej nazwy przewozowej towaru dopuszczonego do przewozu,
 - data następnego badania okresowego (miesiąc i rok),
 - kod cysterny zgodnie z 4.3.4.1.1 RID,
 - jeżeli są konieczne, kody przepisów specjalnych TC, TE i TA (6.8.4 RID),
 - kody przepisów specjalnych TT (6.8.4 RID);
- c) obecności właściwej pomarańczowej tablicy (dział 5.3RID i Załącznika 2 do SMGS),
- d) obecności nalepek ostrzegawczych właściwych dla załadowanego towaru (dział 5.2 i 5.3 RID i Załącznika 2 do SMGS),
- e) zabezpieczenia zaworów nalewowo-spustowych zaślepkami, w pozycji jednoznacznie zamkniętej,
- f) plomb na zaworach nalewowo-spustowych (założenie plomb na zaworach próżnych, nie oczyszczonych cystern jest konieczne wyłącznie po przewozie towarów wysokiego ryzyka),
- g) stanu szczelności zbiornika i osprzętu (stwierdzonego na podstawie braku objawów wycieku, ulatniania lub wysypywania substancji), kompletności linek uziemiających.

8.3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

- 1) Pracownicy, których obowiązki dotyczą przewozu towarów niebezpiecznych, powinni zostać przeszkoleni w zakresie wymagań związanych z takim przewozem, odpowiednio do ich odpowiedzialności i obowiązków – zgodnie z działem 1.3 RID.
- 2) Szkolenie powinno zawierać także przedstawione w rozdziale 1.10 RID przepisy szczególne, stosowane dla zapewnienia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.
- 3) Szkolenie powinno być okresowo uzupełniane w celu uwzględnienia zmian w przepisach.

- 4) Dane dotyczące wszystkich przeprowadzonych szkoleń powinny być przechowywane przez pracodawcę, jak również przez pracownika i powinny być weryfikowane przy podejmowaniu nowego zatrudnienia.
- 5) Dokumentacja szkolenia powinna obejmować:
 - a) zaprojektowany przez doradcę RID program szkolenia, zatwierdzany każdorazowo przez kierującego zakładem w tym m.in. następującą tematykę:
 - definicja pojęcia „zapewnienie bezpieczeństwa podczas przewozu towarów niebezpiecznych”,
 - obowiązujące przepisy dotyczące przewozu TWR,
 - identyfikacja tożsamości pracowników Terminala Promowego Świnoujście, przewoźnika kolejowego oraz promów morskich,
 - zabezpieczenie miejsca ewentualnego postojów towarów niebezpiecznych, w tym TWR,
 - rodzaje zagrożeń bezpieczeństwa podczas procesu przewozowego TWR, sposoby rozpoznawania zagrożeń,
 - metody postępowania dla zmniejszenia zagrożenia,
 - plan zapewnienia bezpieczeństwa dla przewozu TWR,
 - odpowiedzialność pracownika wynikająca z wykonywanych obowiązków (procedur stanowiskowych).
 - b) dziennik szkolenia, zawierający:
 - listę uczestników szkolenia,
 - ramowy program szkolenia z nazwiskami wykładowców,
 - czasokres i treść poszczególnych zajęć,
 - kontrolę obecności uczestników szkolenia na zajęciach;
 - imienne zaświadczenia o ukończeniu szkolenia.
- 6) Doradca ds. bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych.
 - a) Współużytkownik boczniczy jako podmiot wykonujący związane z przewozem koleją towarów niebezpiecznych obowiązany jest do wyznaczenia na swój koszt doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych.
 - b) Zadania, obowiązki i organizację pracy doradców określają:
 - c) Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz.U.2016 Nr 1834)
 - d) pkt 1.8.3.3 Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych RID.

8.4. Wyposażenie i znakowanie taboru kolejowego.

- 1) Warunki dotyczące taboru

- a) Towary niebezpieczne należy przewozić z wykorzystaniem taboru odpowiedniego dla danego towaru, gwarantującego bezpieczeństwo w czasie transportu. Zbiorniki wagonów-cystern i kontenerów-cystern muszą spełniać wymagania określone przez Transportowy Dozór Techniczny.
 - b) Tabor zbiornikowy musi być oznakowany zgodnie z obowiązującymi przepisami. Nie dopuszcza się do przewozu taboru zbiornikowego z przekroczonym terminem ważności rewizji okresowej zbiornika, za wyjątkiem przewozu taboru z próżnym zbiornikiem w celu przeprowadzenia badań okresowych zbiornika.
- 2) Znakowanie taboru.
- a) Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest do umieszczenia na każdej ścianie bocznej wagonu-cysterny pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej
 - b) Obowiązek umieszczenia tablicy identyfikacyjnej dotyczy również przewozu próżnych, nie oczyszczonych wagonów i kontenerów po materiałach niebezpiecznych.
- 3) Nalepki ostrzegawcze.
- a) Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest umieścić na wagonach-cysternach duże nalepki ostrzegawcze (romb o boku co najmniej 250 mm).
 - b) Nalepki ostrzegawcze należy umieszczać na wagonach w taki sposób, aby były dobrze widoczne podczas przewozu.
 - c) Przy przewozie gazów zapalnych stosuje się nalepkę ostrzegawczą Nr 2.1, przy przewozie metanolu stosuje się nalepki ostrzegawcze Nr 3 i Nr 6a przy przewozie paliw płynnych nalepki ostrzegawcze Nr 3
 - d) Zamiast nalepek mogą być stosowane również trwale naniesione znaki niebezpieczeństwa odpowiadające dokładnie wzorom nalepek.

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 powinny być dokonywane przez wyznaczonego pracownika współużytkownika boczniczy Terminala Promowego zgodnie z przepisami użytkownika boczniczy. Pracownik dokonujący oględzin, powiadamia o ich wyniku Kierownika Wydziału Technicznego Terminalu Promowego.
- 3) Wyniki okresowej kontroli powinny być odnotowane we właściwej dokumentacji,

znajdującej się w Wydziale Technicznym Terminala Promowego
w oparciu o postanowienia Przepisów wewnętrznych.

- 4) Oprócz procedur określonych w przepisach wewnętrznych współużytkownika boczniczy, obowiązuje również postępowanie zgodne z procedurą ISO P-VI-04 (Awarie Techniczne) oraz procedurą ISO P-VI-03 (Przeprowadzanie napraw i konserwacji bieżących, obiektów, urządzeń technicznych i sprzętu).
- 5) Badania techniczne i kontrole okresowe, powinny być wykonywane przez osoby, posiadające wymagane uprawnienia budowlane w specjalnościach:
 - a) specjalność inżynierska kolejowa w zakresie kolejowych obiektów budowlanych,
 - b) urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.
- 6) Czynności te mogą być dokonywane przez wybrane przez właściciela boczniczy firmy w systemie zleconym lub w ramach stosownych umów.
- 7) O uszkodzeniach elementów infrastruktury kolejowej boczniczy oraz konieczności wykonania naprawy powiadomić należy Wydział Techniczny Terminala Promowego, który powyższe zgłasza do Działu Utrzymania Infrastruktury Lądowej i Hydrotechnicznej. Telefon :(091) 4308537
- 8) Usterki nie wymagające specjalistycznych napraw usuwane są przez współużytkownika boczniczy sposobem gospodarczym, w czasie pomiędzy obsługami kolejowymi boczniczy.
- 9) W razie konieczności wykonania napraw lub remontów specjalistycznych, ich wykonanie zostanie zlecone firmie uprawnionej do wykonywania takich prac.
- 10) Wykonywane prace muszą być nadzorowane przez osobę posiadającą wymagane uprawnienia budowlane.
- 11) Wszelkie roboty związane z utrzymaniem elementów infrastruktury kolejowej na boczniczy, mogące naruszyć ustalony porządek pracy manewrowej związanej z obsługą kolejową boczniczy 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.
- 12) 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.

- 13) Usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót może nastąpić dopiero po całkowitym zakończeniu prac oraz sprawdzeniu stanu torów i urządzeń.
- 14) Nadzór nad stanem technicznym i utrzymanie infrastruktury i urządzeń srk należących do PKP PLK S.A. należy do PKP PLK S.A. i jest wykonywane w oparciu o przepisy wewnętrzne tego Zarządcy infrastruktury.
- 15) 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.
- 16) Kontrole powyższe powinny być wykonywane przez osoby posiadające wymagane uprawnienia budowlane w specjalność inżynierska kolejowa w zakresie kolejowych obiektów budowlanych, 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 i Rozwoju z 10 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz.U. 2014 poz. 211). Maszyniści powinni podlegać badaniom okresowym dokonywanym przez lekarza uprawnionego do badań profilaktycznych lub lekarza medycyny pracy, w terminach określonych w tym Rozporządzeniu. Poprawka nr 1

- 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 inspektora nadzoru eksploatacyjnego ZPMSiŚ S.A.

- a) Nadzór nad utrzymaniem stanu technicznego torów i rozjazdów związanych z transportem kolejowym.
- b) Przekładanie wniosków kierownictwu ZPMSiŚ S.A. o zatrudnienie firm lub pracowników o odpowiednich kwalifikacjach do przeprowadzania badań, przeglądów, obchodów i konserwacji torów, rozjazdów i urządzeń oraz bieżącego usuwania występujących usterek
- c) Nadzór nad pracą zatrudnionych firm, wykonujących czynności związane z przeprowadzeniem badań, przeglądów, obchodów, usuwania usterek oraz konserwacji torów, rozjazdów i urządzeń.
- d) Bezwzględne przekazywanie informacji kierownictwu spółki o wszystkich wypadkach z pracownikami i taborem kolejowym oraz awarii urządzeń technicznych związanych z procesem obsługi kolejowej.
- e) Udział w komisjach kolejowych badających przyczyny wypadków z taborem kolejowym lub w komisjach zakładowych przy wypadkach z pracownikami.
- f) Dbłość o aktualność Regulaminu Pracy Boczniczy Kolejowej.

11.2. Obowiązki kierownika zmiany Terminalu Promowego,

- a) Sprawowanie ogólnego nadzoru nad pracą transportu kolejowego na boczniczy.
- b) Zapewnianie właściwej organizacji pracy pracowników TPŚ na boczniczy
- c) Zgłaszanie usterek do służb technicznych TPŚ, które w porozumieniu z inspektorem nadzoru eksploatacyjnego ZPMSiŚ S.A. podejmują działania w celu ich usunięcia.
- 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) Bezwzględne przekazywanie informacji kierownictwu spółki o wszystkich wypadkach z pracownikami i taborem kolejowym oraz awarii urządzeń technicznych związanych z procesem obsługi kolejowej.

11.3. 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 3 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.

11.4. 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.

11.5. 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) Podczasjazd manewrowych przez przejścia, przejazdy, miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista powinien podawać sygnał „Baczność”.

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 Terminala Promowego ☎ 91 322 61 01
 - Kierownikowi zmiany ☎ 91 322 61 21
 - dyżurnemu ruchu stacji Świnoujście SiB – 📠 91 471 42 54, kom. 571 336 192
 - dyspozytorowi PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie – ☎ 91 471 33 63, kom. 662 279 366

Należy również powiadomić:

- członka komisji kolejowej ze strony użytkownika boczniczy kolejowej –

..... ☎

- członka komisji kolejowej ze strony współużytkownika boczniczy kolejowej –

..... ☎

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

O każdym zdarzeniu użytkownik boczniczy powiadamia także: Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Poznaniu tel. 572 591 127 utko7@utk.gov.pl. Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych 510 126 711 – ☎ 22 630 14 33, 📠 22 630 14 39, pkbwk@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 boczniczy doszło do pożaru lub wybuchu użytkownik boczniczy 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 bocznicza kolejowa jest połączona oraz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę kolejową.

- 1) Bocznicza 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 55 50
 - c) Fax: +48 91 471 54 09
 - d) E-mail: iz.szczecin@plk-sa.pl
- 2) Naczelnik Sekcji Eksploatacji Świnoujście
 - a) Tel.: 91 471 46 58
 - b) E-mail: 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 – 3 egz.
- b) Terminal Promowy Świnoujście – 1 egz.,
- c) PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie – 2 egz.,
- d) Przewoźnik- 1 egz.
- e) 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 Plan schematyczny boczniczy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Terminal Promowy Świnoujście.

Załącznik 2 Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na boczniczy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Terminal Promowy Świnoujście.

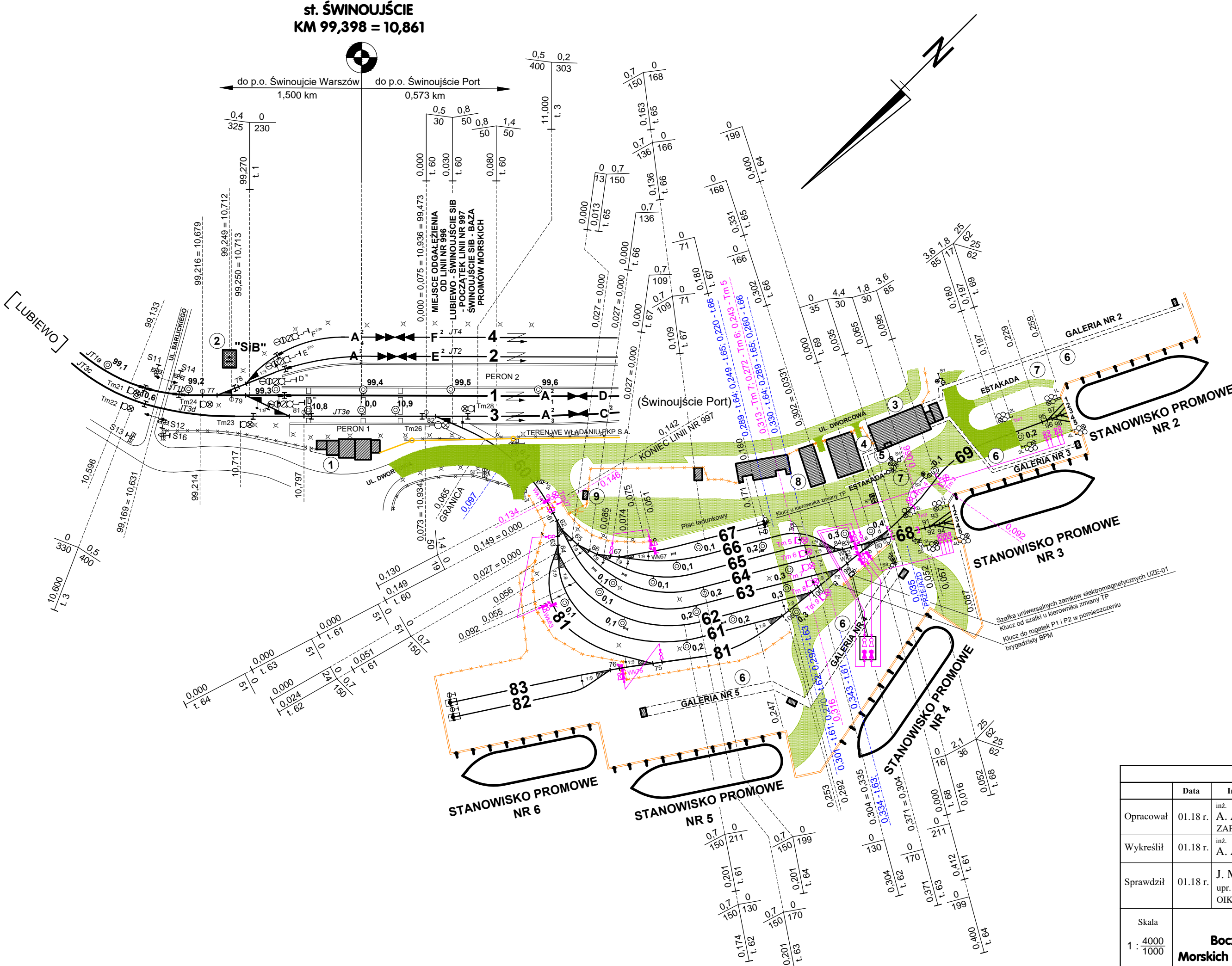
Załącznik 3 Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na boczniczy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Terminal Promowy Świnoujście.

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU					DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU					LEGENDA	Semafor i tarcze manewrowe km/odl. od osi st. Świnoujście [m]				
	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	od	rozj.	do			rozj.	m		
POZA TERENEM BOCZNYCY																
Dojazdowy	60	S	82	BRAMA	141	60	—	—	—	—	—	—	1	Budynek stacyjny	⊗ Tm 26	10,934 (0,073) / 73
NA TERENIE BOCZNYCY																
Dojazdowy	60	BRAMA	S	61/62	8	60	—	—	—	—	—	—	2	Nastawnia SIB	⊗ Tm 27	0,124 (0,075) / 199
Przedpromowy	61	S	61/62	S	99	412	61	U	63/64	U	105	155	3	Budynek dworca morskiego		
Przedpromowy	62	S	63/64	S	99	304	62	U	63/64	U	106	198	4	Budynek administracyjny/magazyn		
Przedpromowy	63	S	61/62	S	99	371	63	U	61/62	Tm	8	260	5	Stanowisko dysponenta BPM		
Przedpromowy	64	S	61/62	śr.	80	400	64	U	65	Tm	7	228	6	Galeria dla pieszych		
Przedpromowy	65	S	65	S	83/84	331	65	U	66	Tm	6	198	7	Estakada samochodowa		
Przedpromowy	66	S	66	S	83/84	302	66	U	67	Tm	5	168	8	Magazyn		
Odstawczo - ładunkowy	67	S	67	K	—	180	67	WK	67	Z 1	—	120	9	Portiernia		
OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW																
Dojazdowy do stan. promowego nr 3	68	śr.	80	S	91/94	57	68	—	—	—	—	—	S	Styk przedgigicowy	82	0,000 (0,075) / 75
Dojazdowy do stan. promowego nr 2	69	śr.	80	S	95/98	229	69	—	—	—	—	—	śr.	Środek rozjazdu krzyżowego	61/62	0,149 (0,075) / 224
Tor nieczynny - do rozbiórki	81	S	63/64	S	105	269	81	—	—	—	—	—	Z 1	Sygnal Z 1 (pocz.zасыпки)	63/64	0,027 (0,149; 0,075) / 251
Tor nieczynny - do rozbiórki	82	S	76	K	—	215	82	—	—	—	—	—	K	Koziół oporowy	65	0,038 (0,149; 0,075) / 262
Tor nieczynny - do rozbiórki	83	S	75	K	—	263	83	—	—	—	—	—	U	Ukres rozjazdu	66	0,027 (0,038; 0,149; 0,075) / 289
													Tm	Tarcza manewrowa	67	0,027 (0,027; 0,038; 0,149; 0,075) / 316

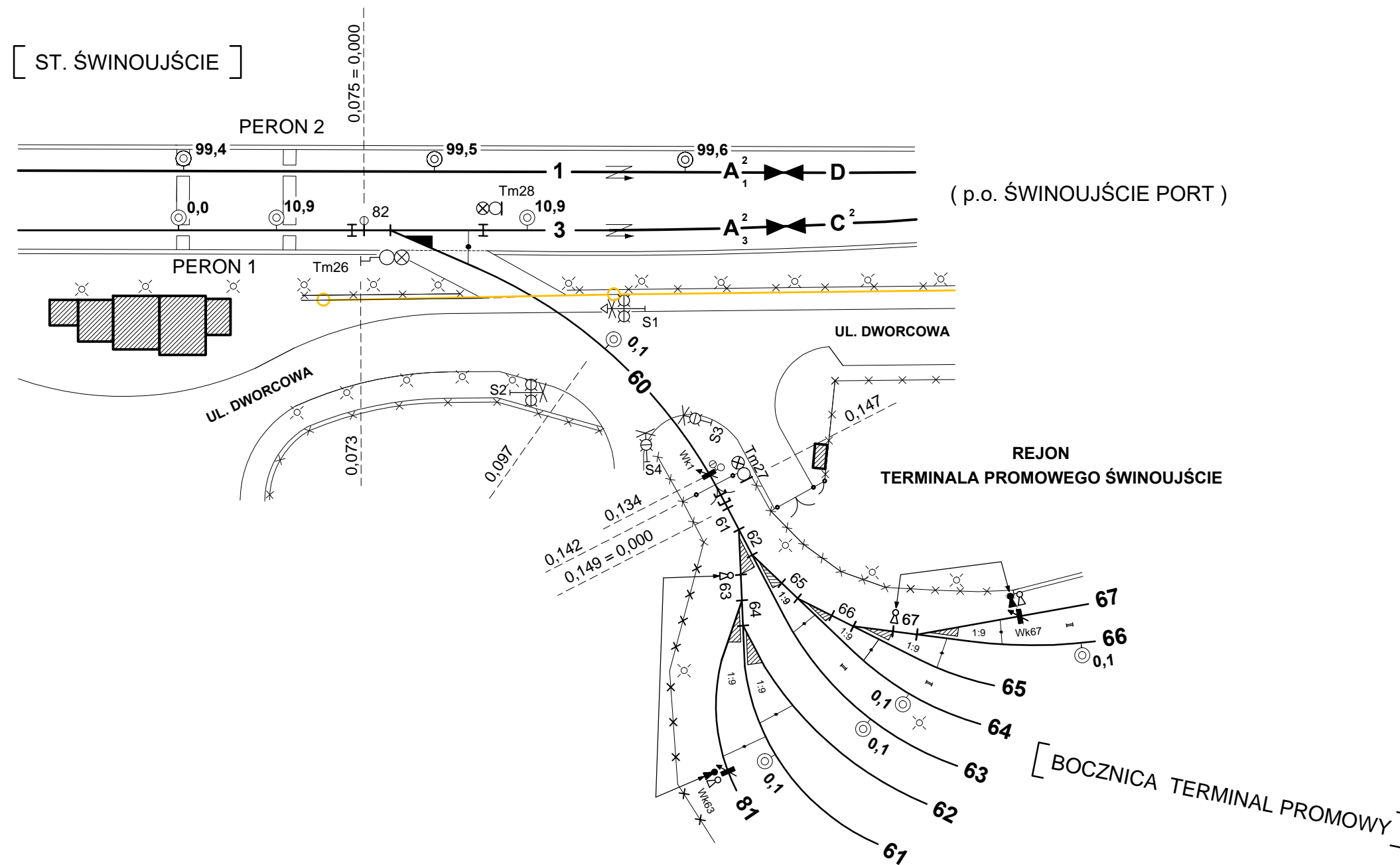
WYKAZ ROZJAZDÓW

NR ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIEN	RODZAJ	KIERUNEK	PODROZJAZD-NICE	PODSYPKA
POZA TERENEM BOCZNYCY							
82	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
NA TERENIE BOCZNYCY							
61/62	S 49	1:9/1:9	190/190	Podwójny dwustronny	Prawy / Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
63/64	S 49	1:9/1:9	190/190	Podwójny dwustronny	Prawy / Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
65	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
66	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
67	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
75	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
76	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
80	S 49	1:9	190	Krzyżowy podwójny	—	Drewniane	Tłuczniowa
83/84	S 49	1:9/1:9	190/190	Podwójny jednostronny	Prawy / Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
99	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
105	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
106	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
91/94	SJ 50	1:5,4; 1:5,8 1:7,7; 1:7 1:15,9	150/170	Skupiony pięciokierunkowy	Pięciokierunkowy	Na pomoście promowym	
95/98	SJ 50	1:5,4; 1:5,8 1:7,7; 1:7 1:15,9	150/170	Skupiony pięciokierunkowy	Pięciokierunkowy	Na pomoście promowym	

- + stopy oświetleniowe
- ≡ stojak na płozy hamulcowe
- ⊥ styk izolowany



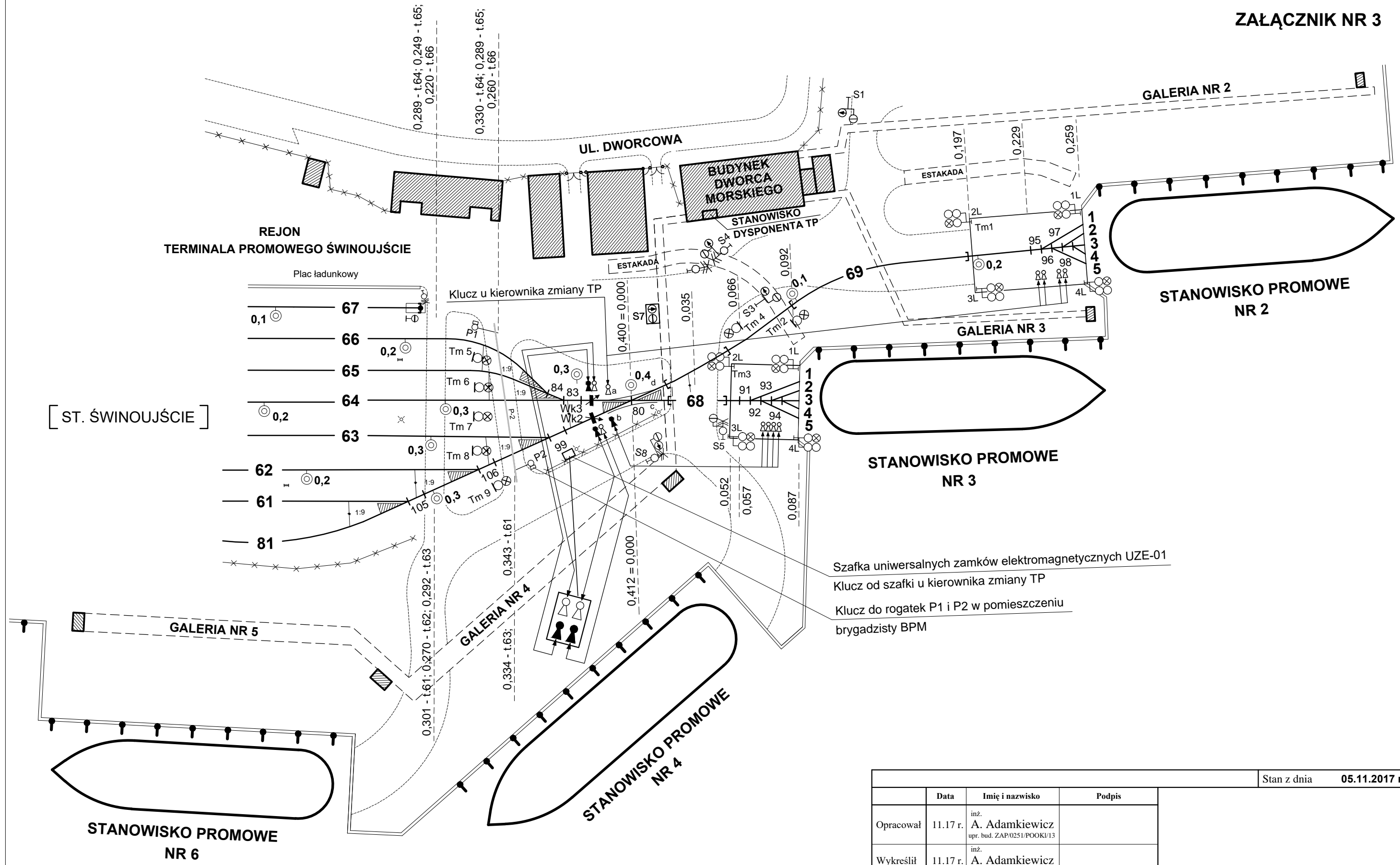
				Stan z dnia		10.01.2018 r.	
Opracował	01.18 r.	inż. A. Adamkiewicz ZAP 0251/POOKI/13		Podpis			
Wykreslił	01.18 r.	inż. A. Adamkiewicz					
Sprawdził	01.18 r.	J. Madej upr. bud. OIK7-K.8/2000		Uzgodniono	.01.18 r.	Z-ca Dyrektora	
Skala	Plan schematyczny						
1 : 4000 1 : 1000	Bocznicę kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Terminal Promowy Świnoujście						



UWAGA:

Wjazdy i wyjazdy na teren bocznic kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Terminala Promowego Świnoujście odbywać się będą po wykonaniu obsługi urządzeń elektrycznych przez dyżurnego ruchu z nastawni SiB na st. Świnoujście.

				Stan z dnia 05.11.2017 r.		
	Data	Imię i nazwisko	Podpis			
Opracował	11.17 r.	inż. A. Adamkiewicz upr. bud. ZAP/0251/POOKI/13				
Wykreślił	11.17 r.	inż. A. Adamkiewicz				
Sprawdził	11.17 r.	S. Tołoczmański upr. bud. OIK 7-Z.7/99		Uzgodniono	.11.17 r.	Z-ca Dyrektora
Skala	Plan schematyczny					
1 : $\frac{2000}{500}$	urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na bocznic kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Terminal Promowy Świnoujście					



[ST. ŚWINOUJŚCIE]

UWAGA:

Wjazdy i wyjazdy na stanowiska promowe nr 2 i 3 odbywać się będą po wykonaniu obsługi urządzeń elektromechanicznych przez dyspozytora Terminala Promowego oraz obsługującą drużynę manewrową.

- Szafka uniwersalnych zamków elektromagnetycznych UZE-01
- Klucz od szafki u kierownika zmiany TP
- Klucz do rogatek P1 i P2 w pomieszczeniu brygadzysty BPM

				Stan z dnia		05.11.2017 r.	
	Data	Imię i nazwisko	Podpis				
Opracował	11.17 r.	inż. A. Adamkiewicz upr. bud. ZAP/0251/POOKI/13					
Wykreślił	11.17 r.	inż. A. Adamkiewicz					
Sprawdził	11.17 r.	S. Tołoczmański upr. bud. OIK 7-Z.7/99		Uzgodniono	.11.17 r.	Z-ca Dyrektora	
Skala	Plan schematyczny						
1 : $\frac{2000}{500}$	urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na bocznicie kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Swinoujście S.A. Rejon Terminal Promowy Świnoujście						