



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 BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO


Regulamin niniejszy, zawierający 53 ponumerowane karty,
sporządzony został w 8 jednobrzmiących egzemplarzach.

U Z G O D N I O

z zarządcą infrastruktury kolejowej:



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

ZASTĘPCA DYREKTORA


Grzegorz Błachut
Szczecin, dnia 08.10. 2017 r.

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

WICEPREZES
ds. Infrastruktury
Kazimierz Duda-ga

PREZES ZARZĄDU

Dariusz Siaboszewski

Szczecin, dnia 28.10. 2017 r.

Spis treści:

1. Postanowienia ogólne, dotyczące:	6
1.1. Podstawy prawnej i celu opracowania regulaminu	6
1.2. Prawnej eksploatacji boczniczy kolejowej	8
1.3. Zakresu obowiązywania regulaminu.....	8
1.4. Użytkownika boczniczy kolejowej.....	8
1.5. Współużytkowników boczniczy kolejowej.....	8
1.6. Przeznaczenie boczniczy kolejowej.....	9
1.7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych, zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego	9
1.8. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, jeżeli zostały one pozyskane od zarządcy/ów infrastruktury kolejowej, z którym/i bocznicza kolejowa jest połączona lub przewoźnika/ów kolejowego/ych obsługującego/ych bocznicę....	9
2. Opis techniczny boczniczy kolejowej	11
2.1. Położenie boczniczy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznicza jest połączona.	11
2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.	11
2.3. Lokalizacja punktu/ów zdawczo - odbiorczego/ych.....	11
2.4. Tory bocznicowe - ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od – do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne.....	12
2.5. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów.	12
2.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.....	12
2.7. Uzależnienia zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic.....	12
2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.....	13
2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.	13
2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.	14
2.11. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.	14
2.12. Oświetlenie boczniczy kolejowej.....	14
2.13. Punkty ładunkowe.....	14
2.14. Urządzenia ładunkowe.....	15
2.15. Wagi wagonowe.....	15
2.16. Bramy kolejowe.....	15

2.17. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.....	15
2.18. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnie budowli.....	15
2.19. Sygnały, wskaźniki i tablice.....	16
2.20. Urządzenia i środki trakcyjne	16
2.21. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania.	17
2.22. Środki łączności.....	17
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.....	18
4. Warunki techniczne obsługi boczniczy kolejowej	20
4.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.....	20
4.2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.	20
4.3. Masa hamująca składów manewrowych.....	21
4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę	21
4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych	21
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 kolejowa jest połączona.....	22
5. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.....	23
5.1. Podział boczniczy kolejowej na rejony manewrowe	23
5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach boczniczy kolejowej.....	23
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.....	25
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.....	26
5.11. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.	27
5.12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.	27
5.13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.	28
6. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.	30
6.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.....	30
6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.....	30
6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy	30
6.4. Ważenie wagonów.....	31
6.5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.....	31
6.6. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych...	32
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.....	34
8. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.	35
8.1 Na boczniczy są nadawane i przyjmowane wagony z towarami niebezpiecznymi.....	35
8.2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej.	36
8.3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych.	38
8.4. Wyposażenie i znakowanie taboru kolejowego.....	39
9. Nadzór nad stanem technicznych i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej boczniczy, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.	40
10. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na boczniczy (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na boczniczy).....	42
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);.....	43

11.1	Obowiązki Inspektora Nadzoru („ZMPSiŚ” S.A.) Działu Utrzymania Infrastruktury Lądowej i Hydrotechnicznej.....	43
11.2	Obowiązki Dysponenta Nabrzeża.....	43
11.3	Obowiązki kierownika manewrów.....	43
11.4	Obowiązki manewrowego	44
11.5	Obowiązki maszynisty lokomotywy manewrowej (kierowcy ciągnika).....	45
12.	Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym.....	46
13.	Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznicza 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	51
15.3.	Rejestr pracowników dokonujących czynności związanych z utrzymaniem boczniczy zapoznanych z treścią regulaminu	52
16.	Spis załączników do regulaminu.	53
Załącznik 1	Plan schematyczny boczniczy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Basenu Górnosławskiego.	53
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 Basenu Górnosławskiego.	53

Regulaminy pracy manewrowej nabrzeży:

- I. Regulamin pracy manewrowej nabrzeża Parnickie,
- II. Regulamin pracy manewrowej nabrzeża Noteckie,
- III. Regulamin pracy manewrowej nabrzeża Górnosławskie,
- IV. Regulamin pracy manewrowej nabrzeża Poznańskiego,
- V. Regulamin pracy manewrowej nabrzeża Bydgoskiego.

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 bocznicy:

- 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 bocznic 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.2015.915);
- 4) Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. „Prawo budowlane” (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r. poz.1332)
- 5) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. (tekst jednolity Dz. U z 2015 r. poz.360).
- 6) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.(Dz.U.2014 poz. 46).
- 7) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. nr 151, poz. 987 z 1998 r. z późniejszymi zmianami).
- 8) Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. z 2010 r. nr 123 poz. 840).
- 9) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 30 października 2015 r. poz. 1744).
- 10) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 7 czerwca 2006 r. w sprawie rodzajów i warunków przewozu rzeczy, mogących powodować trudności transportowe przy przewozie koleją (Dz. U. nr 108, poz. 746).

- 11) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz.U.2014.211 z późn. zm.);
- 12) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej Dziennik Ustaw, rok 2017 pozycja 755.
- 13) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 25 września 2015 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz.U.2015, poz. 1548)
- 14) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U 2016 poz. 369),
- 15) Przepisów dla międzynarodowego przewozu koleją towarów niebezpiecznych (RID), stanowiących 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 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
 - f) Instrukcja o postępowaniu z towarami niebezpiecznymi na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez użytkownika bocznicy.

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

1.2. Prawnej eksploatacji boczniczy kolejowej

- 1) W oparciu o zapisy ustawy z dnia 20.12.1996 o portach i przystaniach morskich (Dz.U. 1997 Nr 9 poz. 44), Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna będący Wieczystym Użytkownikiem boczniczy (w rozumieniu Ustawy o transporcie kolejowym), zarządza wyłącznie portem, w tym infrastrukturą kolejową na terenie boczniczy.
- 2) Bocznicza użytkowana jest na podstawie Umowy pomiędzy Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna:
 - Bulk Cargo - Port Szczecin Spółką z o. o. z siedzibą przy ulicy Gdańskiej 21 w Szczecinie,
 - umowy z Szczecińskim Zakładem Zbożowo - Młynarskim „PZZ” S.A. na nabrzeżu Poznańskim i Bydgoskim.
- 3) Na podstawie niniejszego regulaminu.
- 4) Podstawą prawną eksploatacji boczniczy kolejowej jest posiadanie Świadectwa bezpieczeństwa wydanego przez Prezesa UTK.

1.3. Zakresu obowiązywania regulaminu

Zakres opracowania dostosowany został do wymagań określonych postanowieniami Obwieszczenia Prezesa UTK z dnia 10 lutego 2010 w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej sporządzanego przez jej użytkownika, oraz do specyficznych warunków Portu Szczecin. Do przestrzegania postanowień Regulaminu pracy boczniczy kolejowej zobowiązani są pracownicy Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Bulk Cargo - Port Szczecin Spółką z o. o. oraz pracownicy licencjonowanych przewoźników kolejowych dokonujących obsługi boczniczy.

1.4. Użytkownika boczniczy kolejowej

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

1.5. Współużytkowników boczniczy kolejowej

Współużytkownikiem boczniczy jest:

- 1) "Bulk Cargo-Port Szczecin" Sp. z o.o. ul. Gdańska 21 70-661 Szczecin, ustanowiony operator infrastruktury portowej,
- 2) Szczecińskie Zakłady Zbożowo - Młynarskie „PZZ” S.A. „Elewator Basenowa” 70-666 Szczecin, ul. Basenowa 15-17, użytkownik boczniczy - operator obiektu infrastruktury usługowej,
- 3) Szczecińskie Zakłady Zbożowo - Młynarskie „PZZ” S.A. „Elewator Warta” 70-666 Szczecin, ul. Basenowa 15-17, użytkownik boczniczy - operator obiektu infrastruktury usługowej

1.6. Przeznaczenie bocznic kolejowej

- 1) Bocznic jest przeznaczona i przystosowana do wykonywania manewrów związanych z załadunkiem, wyładunkiem oraz przeładunkiem przesyłek towarowych całowagonowych przybyłych na adres współużytkowników bocznic i włączanych do ruchu po sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. Bocznic służy w szczególności do za/wyładunku produktów związanych z działalnością Bulk Cargo - Port Szczecin Spółką z o. o. oraz Szczecińskie Zakłady Zbożowo - Młynarskie „PZZ” S.A. Elewator "Warta" i Elewator "Basenowa",
- 2) Obsługa kolejowa bocznic 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 Bulk Cargo Port Szczecin Spółką z o. o., i Szczecińskie Zakłady Zbożowo - Młynarskie „PZZ” S.A. Elewator "Warta" i Elewator "Basenowa", z drugiej strony. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo Przewozowe (DZ. U. z 2012 r. poz. 1173, 1529 z późniejszymi zmianami).

1.7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych, zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego

Na bocznic obowiązują przepisy wewnętrzne użytkownika bocznic:

- a) Instrukcja Utrzymania Infrastruktury Kolejowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznic
- b) Instrukcja Sygnalizacji Kolejowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznic
- c) Instrukcja o Technice Pracy Manewrowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznic
- d) Instrukcja Utrzymania Urządzeń Sterowania Ruchem Kolejowym Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznic.
- e) 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
- f) Instrukcja o postępowaniu z towarami niebezpiecznymi na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez użytkownika bocznic.

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

Na bocznic nie obowiązują przepisy wewnętrzne pozyskane od zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznic kolejowa jest połączona. W zakresie

infrastruktury torowej i urządzeń srk należących do PKP PLK S.A. a położonych na terenie boczniczy mają zastosowanie postanowienia i przepisy wewnętrzne PKP PLK S.A. odnoszące się do tejże infrastruktury i urządzeń.

2. Opis techniczny boczniczy kolejowej

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

Bocznicza kolejowa Operatora Obiektu Infrastruktury Kolejowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Rejon Port Szczecin odgałęzia się rozjazdem nr 751 toru nr 456 w km 0,884 na stacji Szczecin Port Centralny linii kolejowej nr 994 Szczecin Port Centralny SPB17 - Szczecin Port Centralny SPB15.

Początek i koniec poszczególnych nabrzeży opisano w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w § 1. Poprawka nr 1

2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

Bocznicza Rejon Basenu Górnośląskiego jest podzielona na nabrzeża:

- I. Parnickie,
- II. Noteckie
- III. Górnośląskie,
- IV. Poznańskie,
- V. Bydgoskie.

Podział poszczególnych nabrzeży na rejony manewrowe i okręgi nastawcze zostały określone w Regulaminach pracy manewrowej stanowiących integralną część niniejszego regulaminu. Poprawka nr 1

2.3. Lokalizacja punktu/ów zdawczo - odbiorczego/yh.

- 1) Punkt zdawczo – odbiorczy na nabrzeżu **Parnickim** usytuowany jest:
 - a) w km 0,611 toru nr 441,
 - b) w km 0,224 toru nr 442,
 - c) w km 0,129 toru nr 443,
 - d) w km 0,427 toru nr 445,
 - e) w km 0,077 toru nr 446,
 - f) w km 0,050 toru nr 447.
- 2) Punkt zdawczo – odbiorczy na nabrzeżu **Noteckim** usytuowany jest:
 - a) w km 0,010 toru nr 476,
 - b) w km 0,075 toru nr 477,
 - c) w km 0,075 toru nr 448,
 - d) w km 0,106 toru nr 479
- 3) Punkt zdawczo – odbiorczy na nabrzeżu **Górnośląskim** usytuowany jest:
 - a) w km 0,204 toru nr 457,
 - b) w km 0,050 toru nr 458,
 - c) w km 0,081 toru nr 459,
 - d) w km 0,050 toru nr 460,
 - e) w km 0,132 toru nr 461,

- 4) Punkt zdawczo – odbiorczy na nabrzeżu **Poznańskim** usytuowany jest :
 - a) w km 0,069 toru nr 1.
- 5) Punkt zdawczo – odbiorczy na nabrzeżu **Bydgoskim** usytuowany jest :
 - a) w km 0,050 toru nr 3,
 - b) w km 0,399 toru nr 2.

Punkty zdawczo-odbiorcze usytuowane są na wyżej wymienionych nabrzeżach oznaczone są tablicą informacyjną.

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

- 1) Wykazy torów na poszczególnych nabrzeżach ujęte zostały w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w § 2.
- 2) Pochylenia podłużne torów, ich pochylenia i najmniejsze promienie łuków poziomych występujących na poszczególnych nabrzeżach wskazane są w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w § 1pkt 3.
- 3) Na terenie boczniczy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Basenu Górnosłaskiego zabudowana nawierzchnia torów jest typu S42 oraz S49.

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

- 1) Wykazy rozjazdów na poszczególnych nabrzeżach ujęte zostały w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w § 3pkt 1.
- 2) Pochylenia podłużne torów, ich pochylenia i najmniejsze promienie łuków poziomych występujących na poszczególnych nabrzeżach wskazane są w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w § 1pkt 3.

2.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.

- 1) Wykazy zwrotnic i wykolejnic, sposób ich nastawiania i uzależnienia z przyporządkowaniem do okręgów nastawczych, opis zastosowanych urządzeń srk oraz wykazy przejazdów i przejść z opisem zabudowanych na nich urządzeń umieszczono w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w § 3.
- 2) Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z1 w porze ciemnej nie są oświetlane.
- 3) Na międzytorzach znajdują się wskaźniki W17 (ukres) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi co najmniej 3,75 m. Tor może być zajęty taborem wyłącznie do wskaźnika.
- 4) Na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

2.7. Uzależnienia zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic.

Rozjazdy Polskich Linii Kolejowych S. A. oraz rozjazdy i wykolejnice właściciela boczniczy są obsługiwane ręcznie i nie są uzależnione w przebiegach manewrowych.

2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.

1. Wykazy zwrotnic i wykolejnic, sposób ich nastawiania i uzależnienia z przyporządkowaniem do okręgów nastawczych, opis zastosowanych urządzeń srk oraz wykazy przejazdów i przejść z opisem zabudowanych na nich urządzeń umieszczono w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży.
2. Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów na początku podsypki piaskowej oraz na kozłach oporowych samohamujących, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z1 w porze ciemnej nie są oświetlane.
3. Na międzytorzach znajdują się wskaźniki W17 (ukres) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi co najmniej 3,75 m. Tor może być zajęty taborem wyłącznie do wskaźnika.
4. Na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

Zabezpieczenie torów PKP PLK S.A. przed nieuzgodnionym wjazdem z torów boczniczy stanowią:

- 1) Wk nr 792 ochronna w torze nr 441 nabrzeża Parnickiego,
- 2) Wk nr 793 ochronna w torze nr 445 nabrzeża Parnickiego,
- 3) Wk nr 752 ochronna w torze nr 476 nabrzeża Noteckiego,
- 4) Wk nr 753 ochronna w torze nr 478 nabrzeża Noteckiego,
- 5) Wk nr 754 ochronna w torze nr 479 nabrzeża Noteckiego,
- 6) Wk nr 755 ochronna w torze nr 475 nabrzeża Górnosłaskiego, Poznańskiego i Bydgoskiego,
- 7) Wk nr 13 ochronna w torach nr: 457, 458, 459, 460, 461 nabrzeża Górnosłaskiego
- 8) Wk nr 14 ochronna w torze nr 1 nabrzeża poznańskiego,
- 9) Wk nr 9 ochronna w torze nr 2 nabrzeża Bydgoskiego,
Wk nr 10 ochronna w torze nr 3 nabrzeża Bydgoskiego.

W położeniu zasadniczym wyżej wymienione wykolejnice są nałożone na tor. Klucz od wykolejnic nr: 751, 752, 753, 754, 755, 756, 759, 743, 9, 10, 13 i 14 posiadają wspólny rejestr, który znajduje się na tablicy z kluczami bocznicowymi u uprawnionego pracownika na posterunku nastawczym Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie, Sekcji Eksploatacji Szczecin Główny na nastawni SPB12.

Klucze od wykolejnic nr WK 792, Wk 793, są przechowywane na posterunku ochrony przy bramie nr 5.

2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.

Na terenie boczniczy brak jest kolejowych obiektów inżynieryjnych.

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

Na terenie boczniczy zlokalizowano przejazdy i przejścia na drogach wewnętrznych posiadających wyłącznie kategorię "D".

- 1) w rejonie nabrzeża Parnickie usytuowany jest przejazd;
 - w km 0,091 i 0,380 toru nr 445,
 - w km 0,221 toru nr 443,
 - w km 0,091 i 0,221 toru nr 442,
 - w km 0,091 i 0,607 toru nr 441
- 2) w rejonie nabrzeża Noteckie usytuowany jest przejazd;
 - w km 0,071 toru nr 477,
 - w km 0,071 toru nr 478,
 - w km 0,103 toru nr 497,
- 3) w rejonie nabrzeża Górnosławskiego usytuowany jest przejazd;
 - w km 0,103 toru 461,
- 4) w rejonie nabrzeża Poznańskiego usytuowany jest przejazd
 - w km 0,014 i 0,315 nr toru 1,
- 5) w rejonie nabrzeża Bydgoskiego usytuowany jest przejazd
 - w km 0,014 i 0,241 toru 1,
 - w km 0,325 toru nr 2,
 - w km 0,325 toru nr 3,
 - w km 0,325 toru nr 5,

Przejazdy i przejścia dla pieszych wyżej wymienione osygnalizowane są z obu stron znakami drogowymi krzyżami Świętego Andrzeja G-3 oraz w miejscach o ograniczonej widoczności dodatkowo znakami "Stop" B-20.

Czyszczenie żłobków na wszystkich przejazdach na boczniczy należy do obowiązków wyznaczonego pracownika boczniczy.

Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.

2.12. Oświetlenie boczniczy kolejowej.

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

2.13. Punkty ładunkowe.

Opis punktów ładunkowych oraz placów magazynowych na poszczególnych nabrzeżach wyszczególnione są w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w § 4.

2.14. Urządzenia ładunkowe.

Bocznicza jest przystosowana do wykonywania czynności ładunkowych.

Bocznicza posiada place ładunkowe umożliwiające swobodny rozładunek i załadunek wagonów przy pomocy ruchomych stanowisk przeładunkowych, tory i wszystkie międzytorza posiadają utwardzoną nawierzchnię drogową.

Szczegółowy opis stanowisk ładunkowych oraz urządzeń ładunkowych zawarty jest w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w § 5.

2.15. Wagi wagonowe.

Bocznicza nie posiada wagi wagonowej.

2.16 Bramy kolejowe.

Teren boczniczy jest wygradzony ogrodzeniem. Na terenie boczniczy zlokalizowano bramy kolejowe:

Nabrzeże Parnickie nie posiada bramy kolejowej.

Nabrzeże Noteckie posiada bramy kolejowe.

- w km 0,000 toru nr 476,
- w km 0,000 toru nr 477,
- w km 0,000 toru nr 479,

Nabrzeże Górnosławskie posiada jedną bramę kolejową.

- w km 0,000 toru nr 461,

Nabrzeże Poznańskie posiada jedną bramę kolejową.

- w km 0,061 toru nr 1,

Nabrzeże Bydgoskie posiada dwie bramy kolejowe.

- w km 0,707 toru nr 2,
- w km 0,707 toru nr 5,

2.17 Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.

- 1) Na boczniczy obowiązuje skrajnia budowli zgodna z PN-EN 15273-3/2010 dla kolei normalnotorowych.
- 2) Bocznicza nie posiada skrajnika.
- 3) Na boczniczy nie występują budowle, dla których skrajnia budowli PN- EN 15273-3/2010 nie byłaby zachowana.

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

Na boczniczy nie stwierdzono budowli i urządzeń nie spełniających warunków skrajni budowli zgodna z PN-EN 15273-3/2010 dla kolei normalnotorowych.

2.19. Sygnały, wskaźniki i tablice.

1) Sygnały.

Tarcze zaporowe wskazujące stały sygnał Z1 „Stój” znajdują się z prawej strony w końcowej części wszystkich torów na początku zasypki piaskowej przed kozłem oporowym, którym zakończony jest tor. Ponadto tarcze zaporowe Z1 „Stój” znajdują się na skrzydłach bram wjazdowych pkt.2.16.

Tarcze zaporowe nie są oświetlane, ich widoczność zapewnia oświetlenie zewnętrzne.

2) Wskaźniki.

Na zwrotnikach rozjazdów na boczniczy znajdują się wskaźniki zwrotnicowe Wz, wskazujące jej położenie.

Wskaźnik zwrotnicowy nie jest oświetlany, a jego widoczność zapewnia oświetlenie zewnętrzne.

Przeciwwaga zwrotnicy obsługiwanej ręcznie przez drużyny manewrowe i trakcyjne oznaczona jest dwoma czerwonymi paskami na białej części przeciwwagi.

Na zwrotnikach wykolejnic na boczniczy znajdują się wskaźniki Z1 Wk „Stój, wykolejnica na torze” i Z2 Wk „Wykolejnica zdjęta z toru” wskazujące położenie wykolejnicy.

Wskaźniki na wykolejnicach nie są oświetlane, a ich widoczność zapewnia oświetlenie zewnętrzne.

W miejscu, gdzie odległość między osiami łączących się torów wynosi 3,75 m znajdują się wskaźniki W 17 „słupek ukresowy” wskazujące, do którego miejsca na obu torach może być ustawiony tabor.

3) Tablice.

Lokalizacja tablic informacyjnych „Punkt zdawczo-odbiorczy” usytuowanych na nabrzeżach jest ujęta w pkt. 2.3.

2.20. Urządzenia i środki trakcyjne

- 1) Praca manewrowa na boczniczy wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych oraz przez pojazd drogowy którego właścicielem jest spółka Bulk Cargo-Port Szczecin Sp. z o.o.
- 2) Wykorzystywane na boczniczy pojazdy trakcyjne licencjonowanych przewoźników kolejowych powinny być wyłącznie typu dopuszczonego do eksploatacji przez Urząd Transportu Kolejowego. Dla tych pojazdów właściciel pojazdu powinien posiadać stosowne „Świadectwo dopuszczenia tych pojazdów kolejowych” do eksploatacji.
- 3) Wykorzystywany pojazd trakcyjny 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 licencjonowanych przewoźników dokonujące obsługi są odstawiane na postój na torach stacji Szczecin Port Centralny lub mogą być odstawiane po uzgodnieniu z użytkownikiem boczniczy na wyznaczonych torach boczniczy.

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

Bocznica nie posiada własnych czynnych lokomotyw manewrowych.

2.22. Środki łączności

Współużytkownicy boczniczy korzystają z sieci telefonicznej ogólnieksplatacyjnej 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

Ruch kolejowy pomiędzy stacją kolejową Szczecin Port Centralny a bocznicą Rejon Basenu Górnośląskiego i w drodze powrotnej prowadzony jest na zasadach jazd manewrowych określonych w Regulaminie technicznym stacji Szczecin Port Centralny SPB w działce nr 71 opracowanych osobno dla każdego z nabrzeży.

Procedura wjazdowa

- 1) Przewoźnik kolejowy awizuje przybycie przesyłki na stację Szczecin Port Centralny, podając rejon stacji, na który wjechał pociąg,
- 2) Ustawiacz licencjonowanego przewoźnika, zgłasza gotowość transportu kolejowego do wjazdu na bocznicę dyspozytorowi Bulk Cargo - Port Szczecin Spółka z o. o., podając rejon manewrowy, z którego ma się odbyć jazda manewrowa na bocznicę. Dyspozytor Bulk Cargo - Port Szczecin Spółka z o.o. po otrzymaniu zgłoszenia o gotowości do jazdy na bocznicę Rejon Basenu Górnośląskiego przekazuje telefonicznie informację o pozwoleniu na wjazd na bocznicę pracownikowi posterunku nastawczego SPB12, z którego ma się odbyć jazda manewrowa.
- 3) W przypadku przesyłki wagonowej dla odbiorcy Szczecińskie Zakłady Zbożowo-Młynarskie „PZZ” S.A. Elewator "Warta" na nabrzeżu Poznańskim, Elewator "Basenowa" na nabrzeżu Bydgoskim ustawiacz licencjonowanego przewoźnika uzgadnia wjazd transportu kolejowego na bocznicę oraz na który punkt zdawczo-odbiorczy ma być podstawiony z kierownikiem elewatora "Warta" (telefon nr 91 462 33 22),
- 4) Numery telefonów posterunków, pod które należy przekazywać informację o pozwoleniu na wjazd na bocznicę:
SPB12 – 91 471 4525
SPB17 – 91 471 4193
W przypadku usterki telefonu na posterunku nastawczym i nie możliwości przekazania informacji o pozwoleniu, dopuszcza się przekazanie informacji na posterunek dyżurnego ruchu odpowiedniego rejonu
SPB – 571 336 189
SPC – 571 336 299
- 5) Pracownik posterunku nastawczego notuje czas i nazwisko licencjonowanego przewoźnika zgłaszającego odbiorcę przesyłki wagonowej. Dyspozytor Bulk Cargo - Port Szczecin Spółka z o. o. lub kierownik Szczecińskich Zakładów Zbożowo-Młynarskich „PZZ” S.A. Elewator "Warta" informuje kierownika manewrów o zgodzie na wjazd na bocznicę i na które nabrzeże Rejon Basenu Górnośląskiego.
- 6) Kierownik manewrów odpowiada za doprowadzenie składu wagonów do

bocznic, po dojechaniu do tarczy manewrowej nr Tm476 zatrzymuje jazdę manewrową i udaje się na nastawnię SPB12 celem pobrania klucza obiegowego posiadającego rejestr wspólny (jednakowy) do zamków wykolejnicowych plusowy (+) wszystkich nabrzeży.

Rozwiązanie powyższe gwarantuje, że w tym samym czasie tylko jedną obsługę, jednego nabrzeża.

Chcąc obsłużyć kolejne nabrzeża każdorazowo musi zamknąć wykolejnicę zabezpieczającą poprzednie nabrzeże.

Takie rozwiązanie gwarantuje dyscyplinę układania drogi przebiegu i każdorazowe zamknięcie w kolejności obsługi nabrzeży wykolejnicami.

Zdanie klucza obiegowego na nastawnię SPB 12 jest gwarancją zamknięcia wykolejnic wszystkich nabrzeży.

W przypadku obsługi nabrzeża Parnica pobiera klucze od Wk792 i Wk 793 które znajdują się na posterunku ochrony przy bramie nr 5. Poprawka nr 2

- 7) Pobranie klucza od wykolejnicy ustawiacz kwituje w "Książce pobrania kluczy". Ustawiacz przewoźnika wpisuje do "Książki pobrania kluczy" imię i nazwisko, godzinę pobrania klucza, nazwę przewoźnika podpisując się czytelnie.
- 8) Po dojechaniu składem manewrowym do zwrotnicy nr 751 zatrzymuje jazdę manewrową i układa drogę jazdy manewrowej do określonego nabrzeża wskazanego przez dyspozytora nabrzeża, lub kierownika elewatora "Warta", na które punkty zdawczo-odbiorcze mają być podstawione lub zabierane wagony.

Układanie drogi przebiegu dla poszczególnych nabrzeży szczegółowo opisano w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w § 8. Poprawka nr 1

- 9) Po zakończeniu pracy manewrowej na nabrzeżu lub kilku nabrzeży kierownik manewrów zakłada wykolejnicę na tor zamyka zamek i wyciąga klucz po czym zgłasza gotowość powrotu jazdy manewrowej w rejon nastawni SPB12, po zdaniu klucza od wykolejnicy uzgadnia plan pracy manewrowej w obrębie posterunku nastawczego rejonu nastawni SPB17 i SPB12. Do czasu zwrotu klucza od zespołu bocznic toru bocznicowe uważa się za zajęte.

4. Warunki techniczne obsługi boczniczy kolejowej

4.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.

- 1) Wagony podstawiane są na bocznicę przez lokomotywę i drużynę manewrową licencjonowanych przewoźników kolejowych po uprzednim uzgodnieniu zasad obsługi z eksploatującą bocznicę spółką Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o.o. poprzez zawarcie stosownych umów lub porozumień.
- 2) Wagony przeznaczone na bocznicę podstawiane są na bocznicę przez przewoźników kolejowych na tory zdawczo - odbiorcze wskazane w regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w §2. Z torów tych również przewoźnik kolejowy zabiera zdawane z boczniczy wagony.
- 3) Ilość wagonów podstawianych jednorazowo przez przewoźników kolejowych wskazano w poszczególnych Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w §2.
- 4) Skład wagonów podstawianych na tory zdawczo-odbiorcze powinny być pchany, a kierujący manewrami musi jechać na pierwszym pchanym wagonie lub poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy. Prędkość jazdy manewrowej na tych torach nie może przekraczać 5 km/h.

4.2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.

- 1) Obsługa poszczególnych nabrzeży na boczniczy ZMPSiŚ dokonywana jest w oparciu o „Plan obsług podstawiania i zabierania wagonów” opracowany po uzgodnieniach z współużytkownikami boczniczy, przewoźnikami i wzajemnym uzgodnieniu w tzw. obsłudze dodatkowej.
- 2) Jednoczesne dokonywanie obsługi określonego nabrzeża na boczniczy przez więcej niż jednego przewoźnika jest zabronione. Wjazd przewoźnika na nabrzeże bocznicę może się odbyć tylko wówczas, gdy zakończono uprzednio rozpoczętą obsługę nabrzeża lub innej boczniczy.
- 3) Koordynację obsług na nabrzeżach oraz boczniczy ze strony użytkowników nabrzeży i boczniczy pełni Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o.o.
- 4) Koordynację obsług na nabrzeżach boczniczy ze strony współużytkownika Szczecińskich Zakładów Zbożowo-Młynarskich „PZZ” S.A. Elewator "Warta" i Elewator "Basenowa" pełni kierownik zmianowy Elewatora "Warta".
- 5) Obsługi poszczególnych nabrzeży na boczniczy przez przewoźników kolejowych uzgadniane są telefonicznie na zasadach określonych w umowie na obsługę (w porozumieniu stron).
- 6) Obsługa boczniczy może być dokonywana również w nocy.
- 7) Przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczania, należy wstrzymać pracę ładunkową, a dźwigi i inny sprzęt ładunkowy oraz materiały muszą być odsunięte na bezpieczną odległość (co najmniej 1,5 m od skrajnej szyny). Z torów bezwzględnie muszą być usunięte pojazdy kołowe i wszelkie urządzenia i przedmioty takie jak: furty burtowe statków, trapy itp.

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

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 się wzwyż do pełnej tony.

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

- Dojazdowe 7,4‰ - dopuszczalna prędkość do 20 km/h
procent wymaganej masy hamującej :
z hamulcami zespolonymi szybko działającymi 13,
- na tory poszczególnych nabrzeży 2,9‰ - dopuszczalna prędkość do 5 km/h
procent wymaganej masy hamującej :
z hamulcami zespolonymi szybko działającymi 6

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

4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę

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

4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

- 1) Obsługa boczniczy przez przewoźnika kolejowego może być wykonywana wyłącznie lokomotywami manewrowymi. W przypadku spalinowych lokomotyw pociągowych możliwość ich użycia do obsługi boczniczy należy na etapie planowania przewozów uzgodnić z współużytkownikiem boczniczy w zakresie torów dojazdowych z PKP PLK S.A.
- 2) Na bocznicę mogą być przyjmowane bez ograniczeń wszystkie typy i rodzaje wagonów towarowych.
- 3) Na 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.

Lokomotywy przewoźników kolejowych dokonujących obsługi boczniczy mogą wjeżdżać na grupy torów zdawczo – odbiorczych. Wyjazd poza tę grupy torów dozwolony jest wyłącznie po zabezpieczeniu toru bocznicowego wykolejnicą ochronną. Zamki wszystkich wykolejnic w obrębie boczniczy posiadają ten sam rejestr klucza.

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

Współużytkownik boczniczy nie posiada własnych pojazdów trakcyjnych i tym samym nie ma potrzeby uzyskiwania „Zezwoleń na pracę manewrową przez pojazdy trakcyjne, użytkownika boczniczy, po torach stacji Szczecin Port Centralny.

5. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej

5.1. Podział boczniczy kolejowej na rejony manewrowe

- 1) Bocznicza podzielona jest na pięć nabrzeży, każde nabrzeże stanowi jeden rejon manewrowy, rejon boczniczy PZZ Szczecin Szczecińskie Zakłady Zbożowo Młynarskie podzielony jest na dwa nabrzeża i na dwa rejony manewrowe zasady wykonywania prac manewrowych zawarte są w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży i pozostałych bocznic.
- 2) Kierownik manewrów może wykonywać manewry bez ograniczeń w granicach własnego rejonu manewrowego.
- 3) Jeżeli jazda manewrowa (ruch manewrowy) ma się odbyć do sąsiedniego rejonu manewrowego, to przed wykonaniem tego ruchu kierownik manewrów powinien uzyskać na to zgodę kierownika manewrów rejonu, w którym ma się odbywać ruch manewrowy.
- 4) Jeżeli w sąsiednim rejonie manewrowym, do którego ma się odbyć ruch manewrowy nie jest prowadzona praca manewrowa, to ruchy manewrowe w tym rejonie mogą być wykonane bez uzgodnienia do ukresu najbliższej zwrotnicy. Manewry należy prowadzić z ostrożnością, a prędkość jazdy należy regulować tak, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany.

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

- 1) Na torach boczniczy maksymalna prędkość jazd manewrowych wykonywanej lokomotywami manewrowymi nie może przekraczać 5 km/h z wyjątkiem:
 - a) przypadków wskazanych w regulaminach pracy nabrzeży, dla których dopuszcza się jazdy z prędkością nie przekraczającą 15 km/godz.
 - b) przypadków, gdy prędkość jazdy należy ograniczyć do 3 km/godz., tj.:
 - przetaczania wagonów z przekroczoną skrajnią,
 - przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru,
- 2) W przypadku braku należytej widoczności i/lub złych warunków atmosferycznych (gwałtowna ulewa, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), prędkość jazdy należy zmniejszyć tak, aby manewrujący tabor mógł być natychmiast zatrzymany w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.
- 3) Przed każdorazowym rozpoczęciem jazdy manewrowej, maszynista ma obowiązek podania sygnału „Baczność”.

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 lub przedsiębiorców wykonujących pracę na rzecz wyżej wymienionych.
- 2) Na boczniczy dopuszcza się wykonywanie manewrów:

- a) przez odstawianie taboru pojazdem drogowym
 - b) przy pomocy pojazdu drogowego i siłą ludzi.
- 3) Stosowanie innych sposobów wykonywania pracy manewrowej np. odrzucanie wagonów jest zabronione. W czasie podstawiania wagonów na bocznicę ustawiacz lub manewrowy musi jechać na pierwszym pchanym wagonie lub poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy.
 - 4) Zabrania się wskakiwania i zeskakiwania z manewrującego taboru będącego w ruchu.

5.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym

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

5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i pojazdów trakcyjnych.

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

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

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

5.6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.

- 1) Lokomotywy manewrowe obsługiwane są jednoosobowo przez maszynistów posiadających egzamin kwalifikacyjny na stanowisko maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych i prawo kierowania tymi lokomotywami.
- 2) W czasie wykonywania manewrów kierującemu pojazdem trakcyjnym nie wolno wyręczać się w obsłudze pojazdu trakcyjnego innymi pracownikami.
- 3) Prawo przebywania w kabinie pojazdu trakcyjnego mają pracownicy drużyny manewrowej oraz pracownicy nadzoru.
- 4) W czasie jazdy lokomotywy manewrowej drużyna manewrowa powinna zająć miejsce w kabinie maszynisty lub na pomoście. Zajmowanie miejsca na stopniach wejściowych do lokomotywy jest zabronione.
- 5) W czasie przerw w pracy, gdy na pojeździe nie ma maszynisty, pojazd powinien być zabezpieczony przed uruchomieniem przez osoby nieuprawnione, a kabina pojazdu zamknięta na klucz.

5.7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.

- 1) Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, zwanego kierownikiem manewrów. Kierownikowi manewrów do wykonywania pracy może być przydzielony manewrowy lub zespół manewrowych.
- 2) Kierownik manewrów wykonuje manewry jednym pojazdem trakcyjnym i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej.
- 3) Na zasadach określonych w przepisach wewnętrznych określających zasady i sposób wykonywania pracy manewrowej kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może wykonywać prace manewrowe jednoosobowo.
- 4) Ruchy manewrowe mogą być wykonywane wyłącznie na polecenie kierownika manewrów.
- 5) Polecenia na wykonanie ruchów manewrowych powinny być podawane za pomocą sygnałów ujętych w przepisach wewnętrznych użytkownika boczniczy.
- 6) Drużyny manewrowe wykonujące na boczniczy pracę manewrową powinny być wyposażone w:
 - chorągiewkę sygnałową(w porze ciemnej latarkę sygnałową);
 - przenośny radiotelefon,
 - gwizdek;
 - kredę do znaczenia wagonów;
 - kask i rękawice ochronne;
 - kamizelkę ostrzegawczą.

Kierownik manewrów stosownie do potrzeb i okoliczności może wykonywać również czynności manewrowego oraz powinien posiadać uprawnienia do kierowanie ruchem drogowym na przejazdach kolejowych.

Kierownik manewrów (ustawiacz) lub na jego polecenie manewrowy, może jednoosobowo przestawiać z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy z włączonym hamulcem zespolonym nieprzekraczające 60 osi rzeczywistych, a bez czynnego hamulca zespolonego grupy wagonów nieprzekraczające 8 osi rzeczywistych.

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) W razie pchania taboru manewrowy powinien znajdować się na pierwszym wagonie lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.

5.9. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych.

- 1) Manewrujący pojazd trakcyjny powinien posiadać czynny hamulec zespolony i ręczny. Bez czynnego hamulca zespolonego pojazd trakcyjny nie może być użyty do wykonywania manewrów.
- 2) Pojazdem trakcyjnym można przetaczać tabor w granicach jego siły pociągowej.
- 3) Na terenie ZMPSiŚ S.A. wszystkie jazdy manewrowe muszą odbywać się z włączonym hamulcem zespolonym.

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

- 1) Na boczniczy dopuszczalne jest przetaczanie wagonów siłą ludzi lub przy pomocy pojazdów drogowych.
- 2) Przetaczanie wagonów siłą ludzi lub przy pomocy pojazdu drogowego może odbywać się pod kierownictwem ustawiacza lub innego pracownika przeegzaminowanego w zakresie potrzebnym do kierowania tymi manewrami, który przed rozpoczęciem manewrowania zobowiązany jest pouczyć przydzielonych do przetaczania pracowników o zasadach bezpiecznego wykonywania tej czynności.
- 3) Siłą ludzi, pojazdami drogowymi lub za pomocą innych urządzeń mechanicznych wolno przetaczać tylko taką ilość wagonów i z taką prędkością, aby wagony te w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane.
- 4) Prędkość przetaczania wagonów pojazdami drogowymi nie może przekraczać **5 km/godz.**, a w przypadku przetaczania siłą ludzi **3 km/godz.**
- 5) Tabor należy popychać idąc obok niego, przy czym należy uważać przy podstawianiu wagonów pod magazyn, aby nie znaleźć się między wagonem a urządzeniami ładunkowymi oraz składowanymi ładunkami.
- 6) Zabronione jest znajdowanie się ludzi między tokami szynowymi, przed lub za przetaczanym wagonem. Nie wolno uderzać wagonem o stojący następny wagon w celu jego uruchomienia.
- 7) Pojazd drogowy podczas przetaczania powinien znajdować się na zewnątrz toru.
- 8) Kierunek jazdy pojazdu drogowego powinien być równoległy do osi toru. Użyty do ciągnięcia łańcuch lub lina musi mieć długość co najmniej 2,5 m.
- 9) Lina powinna być zamocowana do wagonu w sposób uniemożliwiający jego uszkodzenie.

- 10) Wyznaczony pracownik powinien w razie potrzeby hamować wagony hamulcem ręcznym lub specjalnym klinem z drążkiem.
- 11) Po zakończeniu manewrów należy tabor zabezpieczyć przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulcem ręcznym skrajnych wagonów w przetaczanej grupie, w razie braku hamulców ręcznych, należy podklinować skrajne koła grupy płozami hamulcowymi.

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

- 1) Wszystkie zwrotnice na bocznicie nastawiane są przez drużynę manewrową przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi bocznic, a podczas manewrów związanych z przemieszczaniem wagonów na torach bocznic wykonywanych za pomocą pojazdu trakcyjnego bocznic, zwrotnice są nastawiane przez drużynę manewrową bocznic.
- 2) Po przestawieniu zwrotnicy, pracownik obsługujący zwrotnicę powinien upewnić się o prawidłowym jej nastawieniu na podstawie wzrokowego sprawdzenia dolegania iglicy do opornicy oraz drogi oporowej zamknięcia nastawczego.
- 3) Za prawidłowe nastawienie zwrotnic wchodzących w drogę przebiegu odpowiedzialny jest pracownik, który te zwrotnice nastawiał. Przed podaniem sygnału na uruchomienie jazdy manewrowej kierownik manewrów zobowiązany jest do upewnienia się o prawidłowym nastawieniu zwrotnic.
- 4) Po zakończeniu manewrów zwrotnice należy nastawić w położenie zasadnicze.
- 5) W czasie obsługi torów zdawczo - odbiorczych dokonywanych przez drużynę manewrową przewoźnika zwrotnice nastawiane są ręcznie przez drużynę, która musi znać treść regulaminu obsługi danego nabrzeża.

5.12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.

- 1) Na bocznicie stosowane są płozy hamulcowe typu PL1 o szerokości powierzchni ślizgowej wynoszącej 73mm, do szyn typu S42 i S49. pomalowane na kolor czerwony.

Zabrania się stosowania płozów o wymiarach nieprzewidzianych dla danego typu szyn.

- 2) Płozy hamulcowe powinny być opisane umieszczonym na korpusie skrótem nazwy bocznic i numerem kolejnym płozy.
- 3) Płozy hamulcowe umieszczone są w specjalnych stojakach znajdujących się przy torach zdawczo odbiorczych i postojowych w ilości umożliwiającej zapewnienie bezpiecznego odstawienia wagonów i zabezpieczeniu przed zbiegnięciem.
- 4) Płoz hamulcowych nie wolno wykładać w następujących miejscach:
 - a) bezpośrednio przed i za złączami szyn – płóz należy wykładać w odległości co najmniej 1 m za złączem,
 - b) na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, gdyż może to spowodować zacięcie się płozy i uszkodzenie iglicy; w razie konieczności

płozę można zakładać przed rozjazdem zwyczajnym tylko na tej opornicy, do której nie przylega iglica,

- c) na rozjeździe przed krzyżownicą,
 - d) na zewnętrznym toku szynowym w łukach,
 - e) na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu.
- 5) Nie wolno używać płóz uszkodzonych. Płozy hamulcowe powinny być wyłączone z użycia, jeżeli mają następujące wady:
- a) nieprzepisowe wymiary,
 - b) język podeszwy jest ułamany, spłaszczony, pęknięty lub zadarty do góry,
 - c) podeszwa jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta,
 - d) wargi są uszkodzone lub bardzo zużyte,
 - e) korpus jest złamany lub pęknięty,
 - f) nasadka jest złamana, trzyma się na jednym nicie lub zupełnie odpadła,
 - g) uchwyt jest złamany lub tak skrzywiony, że używanie płoza jest niewygodne,
 - h) nity łączące stopkę z podeszwą są obluzowane lub widoczne jest pęknięcie spawu.
- 6) Płozy powinny być należycie utrzymane. Płozy zdadne do użytku powinny być ułożone na przeznaczonych do tego celu stojakach. Płóz uszkodzonych nie wolno układać razem z dobrymi.
- 7) Płozy hamulcowe przed wydaniem do użytku powinny być oznakowane cechą boczniczy oraz ponumerowane. Oznaczenie powinno być trwałe i czytelne przez cały okres użytkowania płoży.
- 8) Płóz nie wolno rzucać na ziemię, podeszwą ślizgową do spodu, a w porze zimowej, w celu uniknięcia oblodzenia, nie należy ich kłaść na śniegu.

5.13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.

- 1) Obowiązek zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem należy do kierownika manewrów drużyny, która wagony podstawiła na dany tor (użytkownika boczniczy lub Przewoźnika kolejowego).
- 2) Tabor nie będący w ruchu należy przed zbiegnięciem zabezpieczyć w następujących przypadkach:
 - a) w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia taboru, a zwłaszcza gdy pochylenie toru wynosi powyżej 2,5 ‰ (pochylenia przekraczające 2,5‰, tabor ma łożyska toczne, wieje silny wiatr itp.,
 - b) po zakończeniu manewrów.
- 3) Zabezpieczenie taboru 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, pod koła dwóch wagonów-
- 5) Odkręcanie wagonowych hamulców ręcznych oraz zdejmowanie płóz hamulcowych przez nieuprawnionych pracowników użytkownika boczniczy jest **zabronione**.
- 6) Zabezpieczenia przed zbiegnięciem oraz jego usunięcia dokonuje drużyna manewrowa podstawiająca lub zabierająca wagony.

6. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.

6.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej

- 1) Za koordynację pracy boczniczy i obsług z ramienia współużytkownika boczniczy odpowiada główny dyspozytor Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o. o. który współpracuje z dysponentami na nabrzeżach, którym zakres odpowiedzialności został określony w Regulaminie pracy manewrowej poszczególnych nabrzeży.
- 2) W przypadku przesyłek wagonowych dla odbiorcy Szczecińskie Zakłady Zbożowo-Młynarskie „PZZ” S.A. Elewator "Warta" na nabrzeżu Poznańskim, Elewator "Basenowa" na nabrzeżu Bydgoskim ustawiacz licencjonowanego przewoźnika uzgadnia wjazd transportu kolejowego na bocznicę oraz na który punkt zdawczo-odbiorczy ma być podstawiony z kierownikiem elewatora "Warta" oraz w przypadku nabrzeża Poznańskiego dysponentem nabrzeża Górnośląskiego.

6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej

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

6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy

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

- 1) Przed dojechaniem pojazdu trakcyjnego lub składu manewrowego do stojącego taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe kierownik manewrów powinien:
 - a) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się na wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
 - b) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
 - c) zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych przy czynnościach ładunkowych,
 - d) sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
 - e) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, płozów hamulcowych, klinów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykolejenie taboru,

- f) sprawdzić czy składowany przy torze ładunek znajduje się poza skrajnią taboru oraz nie grozi obsunięciem się podczas ruchu taboru, należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości co najmniej:
 - 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte w ppkt następnym.
 - 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (tłuczeń, kamienie, itp),
 - g) upewnić się, że wagony stojące na torze są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania pojazdu trakcyjnego lub składu manewrowego. Sprawdzanie powinno być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.
- 2) Wjazd na tor, na którym odbywają się czynności ładunkowe oraz dojazd do znajdujących się na nim wagonów dozwolony jest po porozumieniu się kierownika manewrów z pracownikiem kierującym pracą ładunkową i wstrzymaniu przez niego prac ładunkowych oraz odsunięciu ludzi i sprzętu na bezpieczną odległość.

6.4. Ważenie wagonów.

Bocznica nie posiada wagi wagonowej.

6.5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych

- 1) W złych warunkach zimowych i atmosferycznych należy zachować szczególną ostrożność zmniejszając prędkość jazdy dostosowując ją do panujących warunków.
- 2) Dostosowanie urządzeń i wyposażenia do warunków zimowych powinno być dokonane z odpowiednim wyprzedzeniem i zakończone do dnia 25 listopada każdego roku.
- 3) Kierujący pracą boczniczy dopilnuje, aby w tym okresie przygotowane były następujące materiały i przedmioty:
 - a) sól do posypywania miejsc, które nie powinny zamarznąć, solą nie wolno posypywać elementów metalowych,
 - b) smar zimowy do smarowania zwrotnic rozjazdów,
 - c) łopaty, miotły, szczotki, skrobaczki i drągi,
 - d) rurki jako przedłużacze do sprzęgów śrubowych,
 - e) odzież zimowa.
- 4) Wymienione przedmioty powinny być spisane i utrzymane w ciągłej gotowości do użycia.
- 5) Do posypywania międzytorzy oraz ścieżek należy w najdogodniejszych miejscach zmagazynować piasek.

- 6) Kierujący pracą na boczniczy wyznaczy pracowników, do obowiązków, których należeć będzie posypywanie miejsc śliskich piaskiem, oczyszczanie ze śniegu i lodu oraz smarowanie rozjazdów.
- 7) Kierujący pracą na boczniczy nie powinien dopuścić do zakłóceń w normalnej pracy boczniczy podczas występowania trudności zimowych.

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

- 1) Przy wykonywaniu pracy manewrowej nie wolno zatrudniać kobiet i młodocianych.
- 2) W czasie wykonywania pracy manewrowej wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa, a w szczególności przestrzegać następujących postanowień:
 - a) przez tory należy przechodzić 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) nie wolno przechodzić między torem kolejowym, na którym dokonywane są manewry a rampami, magazynami, wagami i innymi tego typu obiektami,
 - f) w czasie jazdy na taborze zabronione jest:
 - wychylanie się poza skrajnię taboru,
 - przebywania na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają znajdowanie się pracownika w skrajni taboru, na stopniach bez uchwytu, z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych,
 - przebywania na zderzakach, sprzęgach śrubowych, dachach wagonów i ładunkach,
 - przebywanie na stopniach wejściowych pojazdów trakcyjnych,
 - g) wchodzenie między tabor w celu jego połączenia w pozycji wyprostowanej jest zabronione, wchodząc należy schylić się chwytając ręką za uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołownicy wagonu,
 - h) zabrania się sprzęgania i rozsprzęgania pojazdów trakcyjnych z wagonami jeżeli pojazdy trakcyjne lub wagony znajdują się w ruchu,
 - i) sprzęganie i rozsprzęganie taboru na przejazdach, rozjazdach, torach

położonych ma spadkach jest zabronione,

- j) do hamowania i zabezpieczania taboru nie wolno używać płozów hamulcowych uszkodzonych,
- k) płoze hamulcową należy wykladać chwytając za uchwyt, zabronione jest chwytanie płozy za korpus,
- l) przy przestawianiu zwrotnicy pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica i ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza 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.2015.915)

7.1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych

- 1) Przekazywanie wagonów przez przewoźnika dla boczniczy odbywa się na punktach zdawczo-odbiorczych wskazanych dla każdego nabrzeża w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeża stanowiących załączniki do niniejszego Regulaminu, na podstawie uzgodnionych między przewoźnikami wykazów zdawczych oraz ewentualnie listów przewozowych (w zależności od ustaleń z przewoźnikiem)
- 2) W czynnościach zdawczo-odbiorczych ze strony boczniczy biorą udział
 - a) ze strony boczniczy wyznaczony przedstawiciel Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o. o. który odpowiada za przekazywanie wagonów pod względem technicznym oraz przedstawiciel kontrahenta (spedytora), który odpowiada za przekazywanie przesyłek pod względem handlowym,
 - b) ze strony przewoźnika ustawiacz lub inny wyznaczony pracownik.
 - c) ze strony bocznic PZZ kierownik zmianowy Elewatora "Warta", który odpowiada za przekazywanie przesyłek pod względem handlowym,
- 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, przesyłek i plomb, (jeśli takie obowiązują w umowie z przewoźnikiem).
- 4) W przypadku nie stwierdzenia nieprawidłowości przedstawiciel boczniczy dokonuje przyjęcia wagonów wpisując na wykazie datę i godzinę przyjęcia a następnie podpisują wykaz.
- 5) W razie stwierdzenia nieprawidłowości, żąda od przedstawiciela przewoźnika odnotowania w wykazie zdawczym zauważonych braków technicznych wagonów, ich zanieczyszczenia itp.
- 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 zdawczo - odbiorczych 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 kolejną towarów niebezpiecznych.

8.1 Na boczniczy są nadawane i przyjmowane wagony z towarami niebezpiecznymi.

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

Na nabrzeżu Parnickim znajduje się stanowisko przeładunku towarów płynnych III klasy niebezpieczeństwa pożarowego (temperatura zapłonu powyżej 61°C), w tym towarów ropopochodnych takich jak: smoła, bitumen, olej płuczkowy i żelazospieki.

- klasa Zagrożenia w transporcie 3.0,
smoła, materiał ciekły zapalny MSDS, C10H8

Na nabrzeżu Noteckim znajduje się stanowiska przeładunku z ładunkami Amonu azotan, (*saletra amonowa*), NH_4NO_3

- nieorganiczny związek chemiczny z grupy saletr, sól kwasu azotowego i amoniaku., stanowiącego towar niebezpieczny klasy 2. RID.

Klasa Zagrożenia w transporcie 5.1,
Amonu Azotan CZDA, ODCZ, FP,
ciało stałe, bez zapachu, materiał utleniający może zintensyfikować pożar,

Użytkownik boczniczy posiada opracowaną „Instrukcję postępowania z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej” określającą warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące postępowania na boczniczy z towarami niebezpiecznymi, w tym:

- charakterystykę towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie boczniczy kolejowej,
- postępowanie z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej,
- kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu kolejną towarów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń technicznych do załadunku i wyładunku,
- wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego.

Podczas podstawiania lub zabierania z boczniczy wagonów załadowanych towarami niebezpiecznymi lub próżnych nieoczyszczonych po tych towarach pracownicy przewoźnika kolejowego dokonujący obsługi powinni zachować szczególną ostrożność i postępować zgodnie z postanowieniami:

- „Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID)”,
- przepisów wewnętrznych przewoźnika kolejowego,
- „Instrukcji postępowania z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej”
Podczas wykonywania na boczniczy czynności ekspedycyjnych i przygotowania wagonów do zabrania z boczniczy pracownicy użytkownika boczniczy powinni:

Zachować szczególną ostrożność i postępować zgodnie z postanowieniami (RID) „Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych”

Wykonywać czynności ekspedycyjne zgodnie z postanowieniami „Instrukcji postępowania z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej,” prowadzić proces przeładowywania towarów niebezpiecznych oraz zabezpieczać prace zgodnie z opracowanymi i zatwierdzonymi instrukcjami i/lub procedurami eksploatacyjnymi.

8.2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej.

1) Czynności poprzedzające zawarcie umowy przewozu.

- a) Jeżeli obowiązujące klienta przepisy wewnętrzne (np. Regulaminie Przewozów Towarowych) 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 wagonów w składzie pociągu itp.).
- b) Pełna informacja o towarze niebezpiecznym zawarta jest w liście przewozowym.

2) 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
- 3) którą mogą poprzedzać litery „GP” skrótu wyrazów „grupa pakowania”, (w komunikacji międzynarodowej: w języku niemieckim „VG”, w języku francuskim „GE”),
 - a) nazwa i adres nadawcy,
 - b) nazwa i adres odbiorcy,
 - c) wyjaśnienie odpowiednio do postanowień umowy szczególnej,
 - d) numer identyfikacyjny zagrożenia.

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”.

- 4) Dla wagonów próżnych nieoczyszczonych w liście przewozowym powinny być podane następujące dane:

- a/ nazwę próżnej jednostki transportowej (zgodnie z pkt. 5.4.1.1.6 RID),
- b/ wyrazy „OSTATNI ŁADUNEK”,
- c/ numer identyfikacyjny zagrożenia,
- d/ numer identyfikacyjny towaru, poprzedzony literami UN,
- e/ oficjalną nazwę przewozową, numer nalepki ostrzegawczej lub klasę towaru,
- f/ grupę pakowania, którą mogą poprzedzać litery „GP” skrótu wyrazów „grupa pakowania”.

W odpowiednim polu listu przewozowego należy nakreślić znak „X”.

- 5) 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 identyfikacyjną koloru pomarańczowego z numerem zagrożenia i numerem UN ostatnio przewożonego towaru (tabor),
 - oznaczone numerem UN ostatnio przewożonego towaru (opakowania).
- 6) Czynności kontrolne przed przyjęciem przesyłki do przewozu polegają na sprawdzeniu w odniesieniu do wagonów - cystern: czytelności następujących danych na tabliczce znamionowej (pkt. 6.8.2.5.1 RID), a w tym między innymi,
- 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 nazwa przewozowa 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 identyfikacyjnej (dział 5.3 RID 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 materiałów szczególnie niebezpiecznych i promieniotwórczych, w komunikacji krajowej),
- g. stanu szczelności zbiornika i osprzętu (stwierdzonego na podstawie braku objawów wycieku, ulatniania lub wysypywania substancji), kompletności linek uziemiających,
- h. W odniesieniu do listów przewozowych czynności kontrolne przed przyjęciem przesyłki do przewozu polegają na sprawdzeniu poprawności wypełnienia listu przewozowego i kompletności dokumentów.

8.3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu kolejną 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;
 - 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) Użytkownik boczniczy jako podmiot wykonujący związane z przewozem koleją towarów niebezpiecznych czynności napełniania, rozładunku lub przeładunku, 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 koleją towarów niebezpiecznych (t.j. Dz. U. 2018 poz. 169), Poprawka nr 1
 - 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, nieoczyszczonych 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 metanolu stosuje się nalepki ostrzegawcze Nr 3 i Nr 6a, przy paliw płynnych stosuje się nalepki ostrzegawcze Nr 3:
 - d) Zamiast nalepek mogą być stosowane również trwale naniesione znaki bezpieczeństwa 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 torów, rozjazdów oraz urządzeń infrastruktury kolejowej oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym na boczniczy należy do obowiązku właściciela boczniczy („ZMPSiŚ” S.A.) Działu Utrzymania Infrastruktury Lądowej i Hydrotechnicznej.
- 2) Badania techniczne powinny być wykonywane przez osoby, posiadające wymagane uprawnienia budowlane w specjalnościach:
 - a) linie, węzły i stacje kolejowe,
 - b) urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.
- 3) Wyniki okresowej kontroli powinny być odnotowane we właściwej dokumentacji.
- 4) Oględziny i konserwacja torów, rozjazdów oraz urządzeń infrastruktury kolejowej na boczniczy, zapewnienie ich sprawności technicznej oraz utrzymanie w wymaganym stanie technicznym należy do obowiązku właściciela boczniczy i powinny być dokonywane w oparciu o postanowienia „Instrukcji utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach ZMPSS S.A.". Czynności te mogą być dokonywane przez wybrane przez właściciela boczniczy firmy w systemie zleconym lub w ramach stosownych umów.
- 5) O uszkodzeniach elementów infrastruktury kolejowej boczniczy oraz konieczności wykonania naprawy powiadomić należy dysponenta właściwego do miejsca awarii nabrzeża. Dalszy tryb postępowania określają przepisy wewnętrzne boczniczy.
- 6) Usterki niewymagające specjalistycznych napraw usuwane są przez współużytkownika boczniczy sposobem gospodarczym, w czasie pomiędzy obsługami kolejowymi boczniczy.
- 7) W razie konieczności wykonania napraw lub remontów specjalistycznych, ich wykonanie zostanie zlecone firmie uprawnionej do wykonywania takich prac.
- 8) Wykonywane prace muszą być nadzorowane przez osobę posiadającą wymagane uprawnienia budowlane.
- 9) 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.
- 10) 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.
- 11) Usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót może nastąpić dopiero po całkowitym zakończeniu prac oraz sprawdzeniu stanu torów i urządzeń.
- 12) Właściciel bocznic (ZMP SiŚ) ma opracowane własne przepisy wewnętrzne określające warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania nawierzchni kolejowej na bocznicach.
- 13) Zgodnie z Rozdz. VI Art. 62 Ustawy Prawo Budowlane, obiekt budowlany, jakim jest bocznic kolejowa powinien być w czasie jego użytkowania przez właściciela lub zarządcę poddawany 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 obiektu budowlanego, estetyki obiektu budowlanego oraz jego otoczenia;

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

- 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 ogłoszonych w (Dz.U. 2014 poz. 46), i podlega badaniom okresowym dokonanym 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 kierujących pojazdem trakcyjnym określony został w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz.U.2014.211 z późn. zm.). Kierujący pojazdem trakcyjnym 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 („ZMP SiŚ” S.A.) Działu Utrzymania Infrastruktury Lądowej i Hydrotechnicznej.

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

11.2 Obowiązki Dysponenta Nabrzeża.

- a) Sprawuje ogólny nadzór nad pracą transportu kolejowego na podległych mu nabrzeżach.
- b) Zapewnia właściwą organizację pracy na nabrzeżach i punktach ładunkowych w ramach porozumień pomiędzy współużytkownikami.
- c) Nadzór nad utrzymaniem stanu technicznego torów i rozjazdów związanych z transportem kolejowym i zgłaszanie usterek do ZMP SiŚ S.A.
- 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) Organizuje pracę 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 4 sztuk,
- c) W czasie wykonywania pracy, do obowiązków kierownika manewrów należy:
- obsługa boczniczy oraz przyjmowanie i zdawanie wagonów;
 - wyznaczanie manewrowych do obsługi zwrotnic oraz zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem;
- d) Podczas pracy w warunkach zimowych kierownik manewrów powinien sprawdzać:
- posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
 - prawidłowe działanie zwrotnic,
 - oczyszczenie płóz hamulcowych ze śniegu i lodu,
 - widoczność sygnałów na urządzeniach stałych i wskaźnikach.
- e) Do obsługi zwrotnic boczniczy zabierać przybory do usuwania śniegu i lodu. Przed odbyciem jazdy przez przejazdy należy sprawdzić stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie).
- f) Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy wagony znajdują się w granicach ukresów i czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.
- g) Kierownik manewrów ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji.

11.4 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 lokomotywy manewrowej (kierowcy ciągnika).

- a) Maszynista (kierowca) 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 (kierowca) powinien znać kierownika manewrów i wykonywać ruchy manewrowe na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej instrukcji i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.
- c) Maszynista (kierowca) 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 (kierowca) może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie i w ciągniku, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed uruchomieniem przez osoby niepowołane.
- e) Polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być zrealizowane, jeżeli nie zagraża bezpieczeństwu ruchu i osób.
- f) Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
- g) Podczas jazd manewrowych przez przejścia, przejazdy, miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista (kierowca) powinien podawać sygnał „Baczność”.

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

- 1) W razie zaistnienia na torach boczniczy wypadku, w rozumieniu art. 28 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1727, z późn. zm.), Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym:

Każdy pracownik kolejowy obowiązany jest osobiście i niezwłocznie zgłosić wypadek, używając wszelkich dostępnych środków:

odpowiednio:

- Dyspozytorowi Bulk Cargo-Port Szczecin ☎ 91 430 73 10, kom. 697 888 647,
- Portową Służbę Ratownictwa ☎ 91 430 83 55 lub 91 430 89 98
- Dyspozytorowi ZMPSiŚ ☎ (91) 430 84 46,
- Dyspozytorowi PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie ☎ 91 471 33 63, kom. 662 279 366

Ponadto kierujący manewrami zgłasza fakt zaistnienia wypadku dyspozytorowi oraz należy również powiadomić swojego zwierzchnika według zasad określonych w Instrukcji o postępowaniu w sprawach wypadków kolejowych i incydentów kolejowych.

- 2) Zgłaszając wypadek należy podać: miejsce, czas, opis wypadku i jego skutki.
- 3) Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.
- 4) Pracownik kolejowy zobowiązany jest, w miarę posiadanych możliwości, do udzielenia pierwszej pomocy osobom poszkodowanym w zdarzeniu.
- 5) Użytkownik boczniczy powiadamia niezwłocznie osoby znajdujące się w strefie zagrożenia oraz Portową Służbę Ratownictwa, która prowadzi i organizuje akcję ratownictwa chemicznego i ekologicznego mającą na celu ochronę życia i zdrowia oraz mienia, a wynikającej ze zdarzeń z materiałami i środkami chemicznymi na lądzie i akwenach portowych oraz ograniczenia rozlewów i rozpląwów materiałów ropopochodnych.

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.

- 112 – numer alarmowy zintegrowanych służb ratowniczych w sieciach łączności komórkowej i stacjonarnej.
- 997 – Policja,
- 998 – Straż Pożarna,
- 999 – Pogotowie Ratunkowe,
- 91 430 83 55 lub 91 430 89 98 numery Portowej Służby Ratowniczej.

- 6) Ponadto użytkownik boczniczy kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:
- zamknąć tor, na którym powstała przeszkoda dla ruchu,
 - niezwłocznie powiadomić centrum powiadamiania ratunkowego,
 - zgłosić zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy, którzy uczestniczyli w zdarzeniu,
 - powiadomić członków komisji kolejowej ze strony użytkownika boczniczy kolejowej,
 - powiadomić przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
 - powiadomić Oddział terenowy właściwy dla miejsca zdarzenia Urząd Transportu Kolejowego,

Zarządca infrastruktury, lub użytkownik boczniczy kolejowej właściwy dla miejsca zdarzenia jest obowiązany pisemnie zawiadomić o zdarzeniu podmioty, wyżej wymienione, oraz Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego poprzez specjalnie uruchomiony telefon nr 572 591 127 dla województwa wielkopolskiego i zachodniopomorskiego **w formie SMS, oraz e-mail zdarzenia@utk.gov.pl.**

Treść powiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej.

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

- 1) Bocznic odgałęzia się od torów zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie:
 - adres: ul. Korzeniowskiego 1, 70-211 Szczecin
 - tel.: +48 91 471 55 50
 - fax: +48 91 471 54 09
 - e-mail: iz.szczecin@plk-sa.pl

- 2) Naczelnik Sekcji Eksploatacji Szczecin Główny
 - tel 91 471 55 45,
 - e-mail: ise.szczecinglowny@plk-sa.pl

- 3) Przewoźnik –
 - adres:
 - tel.:
 - fax:,
 - e-mail:

- 4) Przewoźnik –
 - adres:
 - tel.:
 - fax:
 - 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) PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie – 2 egz.,
- c) Bulk Cargo 1 egz.
- d) Przedstawiciel boczniczy PZZ Szczecin 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 Basenu Górniczego.
- 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 Basenu Górniczego .



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

Załącznik nr I

Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej.

OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ NABRZEŻA PARNICKIEGO

Poprawka nr 1

Szczecin
2017

Spis treści:

	str.
Spis treści	2
§ 1. Nazwa, miejsce odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu	3
§ 2. Wykaz torów	3
§ 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	4
§ 4. Place ładunkowe	5
§ 5. Urządzenia ładunkowe	5
§ 6. Urządzenia trakcyjne	5
§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża	6
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu	6
§ 9. Inne postanowienia	8
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	9

§ 1.

Nazwa, miejsce odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu.

1. Miejsca odgałęzienia nabrzeża.

Nabrzeże Parnickie położone jest na terenie Zarządu Portu Szczecin - Świnoujście S. A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo S. A. Port Szczecin Sp. z o. o.

Tory nabrzeża Parnickiego odgałęziają się na rozjazdach nr: 751, 752, 754 , 759 i 760 w okręgu SPB12 od toru nr 456 stacji Szczecin Port Centralny.

Nabrzeże Parnickie jest usytuowane na wspólnej drodze dojazdowej do bocznic Orlen Gaz, Orlen poprzez rozjazdy nr: 751, 752, 754 , 759 i 760 oraz bocznic CPN poprzez rozjazd nr 751, 752, 754 i 790.

Początek Nabrzeża Parnickiego ZMPSiŚ znajduje się na wykolejnicy Wk 792 w km 0.000 toru nr 441 oraz na Wk 793 w km 0.000 toru nr 442.

Granice zaznaczono na planach schematycznych.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy na nabrzeżu Parnickim znajduje się na torze:

- a) w km 0,611 toru nr 441,
- b) w km 0,224 toru nr 442,
- c) w km 0,129 toru nr 443,
- d) w km 0,427 toru nr 445,
- e) w km 0,077 toru nr 446,
- f) w km 0,050 toru nr 447.

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

- tor nr 441 od 0,00 ‰ do 2,00 ‰,
- tor nr 442 od 0,00 ‰ do 1,40 ‰,
- tor nr 443 od 0,00 ‰ do 2,50 ‰,
- tor nr 445 od 0,00 ‰ do 2,60 ‰,
- tor nr 446 od 0,00 ‰ do 0,50 ‰,
- tor nr 447 od 0,90 ‰ do 6,30 ‰,

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 170 m i występuje w torach nr 441 oraz 442.

§ 2.

Wykaz torów

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
441	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	KRz 760	K. o.	817	P. zd.odb.	Z 1	206	12
442	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	śr. Rkpd 793	K. o.	369	P.zd.odb.	Z 1	232	13
443	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 792	K. o.	441	P.zd.odb.	Z 1	200	11
445	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	KRz 790	K. o.	551	P.zd.odb.	Z 1	124	7
446	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 762	K. o.	175	P.zd.odb.	Z 1	98	5
447	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 768	K.o.	148	P.zd.odb.	Z 1	98	5

„Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście” S.A.

Załącznik nr I do Regulaminu pracy bocznic kolejowej OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- S - styk przediglicowy rozjazd
- KRz - koniec rozjazdu
- U - ukres rozjazdu
- Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa
- P.zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy
- Pojemność torów nabrzeża

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	53
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	31

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
792	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 441	wyznaczony pracownik bocznicy
793 a/b	Rkpd. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 442	
793 c/d	Rkpd. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 445	
794	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 445	
762	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 445	
768	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 447	

2. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk792	nałożona na tor nr 441	ręcznie drużyna manewrowa	-
Wk793	nałożona na tor nr 445	ręcznie drużyna manewrowa	-

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

3. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu

Na nabrzeżu znajdują się cztery zakładowe przejazdy nie strzeżone:

- w km 0,091 i 0,427 toru nr 445,
- w km 0,221 toru nr 443,
- w km 0,091 i 0,221 toru nr 442,
- w km 0,091 i 0,607 toru nr 441

Przejazdy wyżej wymienione osygnalizowane są z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3.

4. Sygnały i wskaźniki

Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr: 441, 442, 443, 445, 446, 447 na kozłach oporowych, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

Na międzytorzach znajdują się wskaźniki **W 17** (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m.

Na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki **Wz**. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

§ 4.

Place ładunkowe

Wzdłuż toru nr 443 znajduje się utwardzony plac z zasiękiem magazynowym, przy torze nr 446 znajdują się stałe stanowiska i urządzenia do rozładunku smoły.

§ 5.

Urządzenia ładunkowe

1. Wyładunek towarów masowych z wagonów na statki lub zasobnie oraz załadunek wagonów dokonywany jest przy pomocy dźwigów bramowych usytuowanych nad torami ładunkowymi nr 441 - 443.
2. Rozładunek smoły odbywa się przy pomocy kolektora zabudowanego na międzytorzu torów nr 445 i 446. Jednocześnie do kolektora można na każdym z torów podłączyć po 8 wagonów cystern.

§ 6.

Urządzenia trakcyjne

Praca manewrowa na boczniczy wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych oraz przez pojazd drogowy, którego właścicielem jest współużytkownik boczniczy Bulk Cargo S. A. Port Szczecin Sp. z o. o.

§ 7.

Warunki techniczne obsługi nabrzeża

1. Obsługa nabrzeża.

Nabrzeże obsługiwane jest przez drużyny manewrowe i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w umowie oraz w Regulaminie pracy bocznicy.

Wagony podstawiane są na tory zdawczo – odbiorcze nr: 441, 442, 443, 445, 446, 447 oraz są zabierane z tych torów.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo-odbiorczo, ładunkowe najwyżej 31 wagonów czteroosiowych o średniej długości 17 m każdy. Podstawienie większej liczby wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność tych torów.

2. Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża bez uzgodnienia z dysponentem nabrzeża jest zabroniony.

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) i **dysponentem nabrzeża**, tel. 91 430 71 30.

3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 170 m, nie ma ograniczeń, co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach nabrzeża.

4. Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego.

Lokomotywy przewoźnika kolejowego dokonujące obsługi mogą wjeżdżać na wszystkie tory nabrzeża.

§ 8.

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża Parnickiego wykonywana jest przez drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych i pojazdy drogowe spółki Bulk Cargo S. A. Port Szczecin Sp. z o. o.

Doraźnie dozwolone jest wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego lub siłą ludzi.

1. Podział na rejony manewrowe.

Nabrzeże Parnickie stanowi jeden rejon manewrowy. Kierownik manewrów może wykonywać manewry na nabrzeżu bez ograniczeń w granicach własnego rejonu

manewrowego. Kierownik manewrów układa drogę przebiegu na tory nr 441 lub 455 i odpowiednio otwiera pobranymi wcześniej kluczami i zdejmuje odpowiednio wykolejnice, tj. z toru 441-Wk 792, z toru 455-Wk793.

2. Jeżeli w sąsiednim rejonie manewrowym, do którego ma odbyć się ruch manewrowy to ruchy manewrowe w tym rejonie mogą być wykonywane wyłącznie do wyłożonych na tor i zamkniętych wykolejnic nr: Wk792 i Wk793, manewry należy prowadzić ze szczególną ostrożnością i z taką prędkością, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany.
3. Dozwolona prędkość jazdy manewrowej.
 - a. przy podstawianiu wagonów z rejonu manewrowego nastawni SPB12 jazdą wagonami naprzód w kierunku nabrzeży do punktu zdawczo-odbiorczego, oraz po torach nabrzeża 5 km/godz.
 - b. z punktu zdawczo-odbiorczego w kierunku rejonu manewrowego SPB12 jazda lokomotywą naprzód prędkość manewrowa do 15 km/godz.

4. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

- a. przy wykonywaniu prac manewrowych taborem kolejowych na torach nr: 441-443, nad którym pracują dźwigi bramowe,
 - b. podczas jazdy torami nr 445-447 użytkownik zapewni na czas przejazdu składu manewrowego przerwie prace przy rozładunku smoły i zapewni swobodny i bezpieczny przejazd po tych torach.
 - c. przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta/brygadzystę nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach oraz odłączeniu urządzeń spustowych.
 - d. przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy nie strzeżone należy zapewnić dozоровanie oraz kierowanie ruchem na przejeździe kolejowym.
5. Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.

W czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 15 wagonów. Jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 15 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec ręczny lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym.

W przypadku, gdy skład manewrowy liczy powyżej 15 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy wykonać uproszczoną próbę hamulców.

6. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.

Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 5.8.

7. Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowego.

Ogólne zasady wykonywania manewrów przy pomocy ciągnika drogowego zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 5.10.

Rozpoczęcie wykonywania pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowego na torach nabrzeża może nastąpić po upewnieniu się dysponenta nabrzeża, że na czas manewrów nie przewidziano obsługi nabrzeża przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

8. Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy innych środków.

Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego i siłą ludzi zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 5.11.

§ 9.

Inne postanowienia

Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy boczniczy kolejowej OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO.

Przyjęcie do wiadomości niniejszego regulaminu w załączonym wykazie winno być poprzedzone zapoznaniem się z Regulaminem pracy boczniczy kolejowej oraz niniejszym załącznikiem.

„Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście” S.A.

Załącznik nr I do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI REGULAMINU

Lp.	imię i nazwisko	stanowisko	data	podpis



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

Załącznik nr II

Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej.

OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ NABRZEŻA NOTECKIEGO

Poprawka nr 1

Szczecin
2 0 1 7

Spis treści:

	str.
Spis treści	2
§ 1. Nazwa, miejsce odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu	3
§ 2. Wykaz torów	3
§ 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	4
§ 4. Place ładunkowe	5
§ 5. Urządzenia ładunkowe	5
§ 6. Urządzenia trakcyjne	5
§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża	5
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu	6
§ 9. Inne postanowienia	7
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	8

§ 1.

Nazwa, miejsce odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu.

1. Miejsca odgałęzienia nabrzeża.

Nabrzeże Noteckie położone jest na terenie Zarządu Portu Szczecin - Świnoujście S. A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo S. A. Port Szczecin Sp. z o. o.

Tory nabrzeża Noteckiego odgałęziają się na rozjazdach nr: 751, 753, 756, 757 w okręgu SPB12 od toru nr 475 stacji Szczecin Port Centralny.

Nabrzeże Noteckie jest usytuowane na wspólnej drodze dojazdowej do nabrzeża Poznańskiego i Bydgoskiego oraz do nabrzeża Górnośląskiego przez rozjazdy nr: 751, 753, 757.

Początek Nabrzeża Noteckiego ZMPSiŚ znajduje się:

- na bramie w km 0.000 dla toru 476 nabrzeża,
- na bramie w km 0.000 dla torów 477 i 478 nabrzeża,
- na bramie w km 0.000 dla toru 479 nabrzeża.

Granice zaznaczono na planach schematycznych.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy na nabrzeżu Noteckim znajduje się na torze:

- w km 0,010 toru nr 476,
- w km 0,075 toru nr 477,
- w km 0,075 toru nr 478,
- w km 0,106 toru nr 479,

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

- tor nr 476 od 0,00 ‰ do 6,40 ‰,
- tor nr 477 od 1,00 ‰ do 4,70 ‰,
- tor nr 478 od 0,00 ‰ do 3,60 ‰,
- tor nr 479 od 0,00 ‰ do 1,80 ‰,

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 140 m i występuje w torze nr 479.

§ 2.

Wykaz torów

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
476	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 751	K. o.	529	P. zd. odb.	Z 1	230	13
477	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 758	K. o.	281	P. zd. odb.	Z 1	206	12
478	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 756	K. o.	483	P. zd. odb.	Z 1	270	16
479	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 757	K. o.	412	P. zd. odb.	Z 1	248	14

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

„Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście” S.A.

Załącznik nr II do Regulaminu pracy bocznicy kolejowej OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

S - styk przediglicowy rozjazdu

U - ukres rozjazdu

Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa

P.zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy

Pojemność torów nabrzeża

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	55
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	33

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
758	Rz S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 478	

2. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk752	nałożona na tor nr 476	ręcznie drużyna manewrowa	-
Wk753	nałożona na tor nr 478	ręcznie drużyna manewrowa	-
Wk754	nałożona na tor nr 479	ręcznie drużyna manewrowa	-

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

3. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu

Na nabrzeżu znajdują się trzy zakładowe przejazdy nie strzeżone:

- w km 0,071 toru nr 477,
- w km 0,071 toru nr 478,
- w km 0,103 toru nr 479,

Przejazdy wyżej wymienione osygnalizowane są z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3.

4. Sygnały i wskaźniki

Sygnaly Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr: 476, 477, 478, 479 na kozłach oporowych, którymi zakończone są te tory. Sygnaly Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

Na międzytorzach znajdują się wskaźniki **W 17** (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m.

Na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki **Wz**. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

§ 4.

Place ładunkowe

Wzdłuż toru nr: 476, 477, 478, 479 znajdują się utwardzone place składowe i magazyny.

§ 5.

Urządzenia ładunkowe

Wyładunek towarów z wagonów na zasobnie oraz załadunek na pojazdy samochodowe i wagony dokonywany jest przy pomocy samojednego sprzętu ładunkowego.

§ 6.

Urządzenia trakcyjne

Praca manewrowa na boczniczy wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych oraz przez pojazd drogowy, którego właścicielem jest współużytkownik boczniczy Bulk Cargo S. A. Port Szczecin Sp. z o. o.

§ 7.

Warunki techniczne obsługi nabrzeża

1. Obsługa nabrzeża.

Nabrzeże obsługiwane jest przez drużynę manewrową i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w umowie i Regulaminie pracy boczniczy.

Wagony podstawiane są na tory zdawczo – odbiorcze nr: 476, 477, 478, 479 oraz są zabierane z tych torów.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo-odbiorczo, ładunkowe najwyżej 33 wagony czteroosiowe o długości średniej 17m każdy. Podstawienie większej liczby wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność tych torów zdawczo-odbiorczych.

2. Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża bez uzgodnienia z dysponentem nabrzeża jest zabroniony.

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) i **dysponentem nabrzeża**, tel. 91 430 71 30.

3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 140 m, nie ma ograniczeń, co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach nabrzeża.

4. Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego.

Lokomotywy przewoźnika kolejowego dokonujące obsługi mogą wjeżdżać na wszystkie tory nabrzeża.

§ 8.

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża wykonywana jest przez wykonywana jest przez drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych i pojazdy drogowe spółki Bulk Cargo S. A. Port Szczecin Sp. z o. o.

Doraźnie dozwolone jest wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego lub siłą ludzi.

1. Podział na rejony manewrowe.

Nabrzeże Noteckie stanowi jeden rejon manewrowy. Kierownik manewrów może wykonywać manewry na nabrzeżu bez ograniczeń w granicach własnego rejonu manewrowego.

Kierownik manewrów układa drogę przebiegu do wykolejnic zabezpieczających tory nr 476, 477, 478 i 479. Następnie kluczem obiegowym otwiera i zdejmuje wykolejnicę z toru w zależności, na który tor będzie się odbywać jazda manewrowa.

Jazda na kolejny tor nabrzeża jest możliwa po zabezpieczeniu wykolejnic poprzednio obsługiwanego toru.

2. Dozwolona prędkość jazd manewrowych.

a. przy podstawianiu wagonów z rejonu manewrowego nastawni SPB12 jazdą wagonami naprzód w kierunku nabrzeży do punktu zdawczo-odbiorczego, oraz po torach nabrzeża 5 km/godz.

b. z punktu zdawczo-odbiorczego w kierunku rejonu manewrowego SPB12 jazda lokomotywą naprzód prędkość manewrowa do 15 km/godz.

3. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

a. przy wykonywaniu manewrów na torach nr: 476-479, nad którym pracują urządzenia za i wyładownicze samojezdne,

b. podczas jazdy torami nr 476-479 współużytkownik boczniczy zapewni na czas przejazdu składu manewrowego przerwie prace przy rozładunku ładunków masowych i zapewni swobodny i bezpieczny przejazd składu manewrowego.

c. przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta lub brygadzystę nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach.

d. przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy nie strzeżone.

4. Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.

W czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 15 wagonów. Jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 15 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec ręczny lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym.

W przypadku, gdy skład manewrowy liczy powyżej 15 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy wykonać uproszczoną próbę hamulców.

5. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.

Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 5.8.

6. Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowego.

Ogólne zasady wykonywania manewrów przy pomocy ciągnika drogowego zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 5.10.

Rozpoczęcie wykonywania pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowego na torach nabrzeża może nastąpić po upewnieniu się dysponenta nabrzeża, że na czas manewrów nie przewidziano obsługi nabrzeża przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

7. Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy innych środków.

Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego i siłą ludzi zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 5.11.

§ 9.

Inne postanowienia

Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy boczniczy kolejowej OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO.

Przyjęcia do wiadomości niniejszego regulaminu w załączonym wykazie winno być poprzedzone zapoznaniem się z Regulaminem pracy boczniczy kolejowej oraz niniejszym załącznikiem.

„Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście” S.A.

**Załącznik nr II do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON BAZENU GÓRNOŚLĄSKIEGO**

POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI REGULAMINU

Lp.	imię i nazwisko	stanowisko	data	podpis



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

Załącznik nr III

Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej.

OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ NABRZEŻA GÓRNOŚLĄSKIEGO

Poprawka nr 1

Szczecin
2017

Spis treści:

	str.
Spis treści	2
§ 1. Nazwa, miejsce odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu	3
§ 2. Wykaz torów	3
§ 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	4
§ 4. Place ładunkowe	5
§ 5. Urządzenia ładunkowe	5
§ 6. Urządzenia trakcyjne	5
§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża	5
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu	6
§ 9. Inne postanowienia	7
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	8

§ 1.

Nazwa, miejsce odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu.

1. Miejsca odgałęzienia nabrzeża.

Nabrzeże Górnośląskie położone jest na terenie Zarządu Portu Szczecin - Świnoujście S. A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo S. A. Port Szczecin Sp. z o. o.

Tory nabrzeża Górnośląskiego odgałęzają się na rozjazdach nr: 751, 753, 754 i 777 w okręgu SPB12 od toru nr 475 stacji Szczecin Port Centralny.

Nabrzeże Górnośląskie jest usytuowane na wspólnej drodze dojazdowej do Nabrzeża Poznańskiego i Bydgoskiego poprzez rozjazdy nr 751, 753, 754 i 777 od toru nr 475.

Początek Nabrzeża Górnośląskiego ZMPSiŚ znajduje się na bramie w km 0.000 dla toru 461 nabrzeża.

Granice zaznaczono na planach schematycznych.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

a) w km 0,204 toru nr 457,

b) w km 0,050 toru nr 458,

c) w km 0,081 toru nr 459,

d) w km 0,050 toru nr 460,

e) w km 0,132 toru nr 461.

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Tory nabrzeża Górnośląskiego położone są poziomie.

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 140 m i występuje w torze nr 461.

§ 2.

Wykaz torów

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
457	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 778	K. o.	565	P. zd. odb.	Z 1	361	21
458	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 781	K. o.	366	P. zd. odb.	Z 1	316	18
459	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 780	K. o.	400	P. zd. odb.	Z 1	318	19
460	odstawczy	S 779	K. o.	154	P. zd. odb.	Z 1	104	6
461	odstawczy - ładunkowy	S 777	K. o.	317	P. zd. odb.	Z 1	75	4

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

S - styk przediglicowy rozjazdu

U - ukres rozjazdu

Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa

P.zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy

Pojemność torów nabrzeża

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	68
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	40

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
778	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 457	
779	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 457	
780	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 457	
781	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 458	

2. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk13	nałożona na tor nr 461	ręcznie drużyna manewrowa	Rz 777

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

3. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu

Na nabrzeżu znajduje się jeden zakładowy przejazd nie strzeżony:

- w km 0,103 toru nr 461,

Przejazd wyżej wymieniony osygnalizowany jest z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3.

4. Sygnały i wskaźniki

Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr: 457, 458, 443, 459, 460, 461 na kozłach oporowych, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

Na międzytorzach znajdują się wskaźniki W 17 (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m.

Na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

§ 4.

Place ładunkowe

Wzdłuż toru nr. 459 znajduje się utwardzony plac z zasiekami magazynowymi, z obu stron toru nr: 460 461 znajdują się utwardzone stanowiska materiałów sypkich.

§ 5.

Urządzenia ładunkowe

Wyładunek towarów z wagonów na statki lub zasobnie oraz załadunek wagonów dokonywany jest przy pomocy dźwigów bramowych usytuowanych nad torami ładunkowymi nr 457 - 459 oraz samojezdnego sprzętu ładunkowego przy torach 460 i 461.

§ 6.

Urządzenia trakcyjne

Praca manewrowa na bocznicach wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych oraz przez pojazd drogowy, którego właścicielem jest współużytkownik bocznic Bulk Cargo S. A. Port Szczecin Sp. z o. o.

§ 7.

Warunki techniczne obsługi nabrzeża

1. Obsługa nabrzeża.

Nabrzeże obsługiwane jest przez drużynę manewrową i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Regulaminie pracy bocznic.

Wagony podstawiane są na tory zdawczo – odbiorcze nr: 457, 458, 459, 460, 461 oraz są zabierane z tych torów.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo-odbiorczo, ładunkowe najwyżej 40 wagonów czteroosiowych o długości średniej 17m każdy. Podstawienie większej liczby wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność tych torów.

2. Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża bez uzgodnienia z dysponentem nabrzeża jest zabroniony.

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) i **dyspozytorem nabrzeża**, tel. 91 430 71 30.

3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 130 m, nie ma ograniczeń, co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach nabrzeża.

4. Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego.

Lokomotywy przewoźnika kolejowego dokonujące obsługi mogą wjeżdżać na wszystkie tory nabrzeża.

§ 8.

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża wykonywana jest przez wykonywana jest przez drużyny manewrowe i pojazdy drogowe spółki Bulk Cargo S. A. Port Szczecin Sp. z o. o.

Doraźnie dozwolone jest wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego lub siłą ludzi.

1. Podział na rejony manewrowe.

Nabrzeże Górnośląskie stanowi jeden rejon manewrowy. Kierownik manewrów może wykonywać manewry na nabrzeżu bez ograniczeń w granicach własnego rejonu manewrowego.

Kierownik manewrów układa drogę przebiegu do wykolejnicy Wk755 i obiegowym kluczem otwiera zamek wykolejnicowy plusowy (+), zdejmuje wykolejnicę z toru, kluczem tkwiącym w zamku wykolejnicowym minusowym (-) zamyka wykolejnicę w położeniu „zdjęta z toru” i udaje się z tym kluczem do wykolejnicy Wk 13. Wykolejnica Wk13 jest uzależniona kluczowo z rozjazdem nr 777.

Sposób powiązań zależności kluczowych wykolejnic dla poszczególnych nabrzeży jest przedstawiony graficznie zgodnie z albumami rozwiązań technicznych na planie schematycznym urządzeń srk – załącznik nr 2.

Jeżeli w sąsiednim rejonie manewrowym, do którego ma odbyć się ruch manewrowy to ruchy manewrowe w tym rejonie mogą być wykonywane wyłącznie do wykolejnicy Wk13, manewry należy prowadzić ze szczególną ostrożnością i z taką prędkością, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany.

3. Dozwolona prędkość jazd manewrowych.

a. przy podstawianiu wagonów z rejonu manewrowego nastawni SPB12 jazdą wagonami naprzód w kierunku nabrzeży do punktu zdawczo-odbiorczego, oraz po torach nabrzeża 5 km/godz.

b. z punktu zdawczo-odbiorczego w kierunku rejonu manewrowego SPB12 jazda lokomotywą naprzód prędkość manewrowa do 15 km/godz.

4. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

a. przy wykonywaniu manewrów na torach nr: 457-459, nad którym pracują dźwigi bramowe,

b. podczas jazdy torami nr 457-461 użytkownik zapewni na czas przejazdu składu manewrowego przerwie prace przy wykonywaniu prac ładunkowych zapewni swobodny i bezpieczny przejazd.

c. przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta lub brygadzystę nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach.

- d. przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy nie strzeżone.
5. Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.
- W czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 15 wagonów. Jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 15 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec ręczny lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym.
- W przypadku, gdy skład manewrowy liczy powyżej 15 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy wykonać uproszczoną próbę hamulców.
6. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.
- Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 5.8.
7. Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowego.
- Ogólne zasady wykonywania manewrów przy pomocy ciągnika drogowego zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 5.10.
- Rozpoczęcie wykonywania pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowego na torach nabrzeża może nastąpić po upewnieniu się dysponenta nabrzeża, że na czas manewrów nie przewidziano obsługi nabrzeża przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.
8. Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy innych środków.
- Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego i siłą ludzi zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 5.11.

§ 9.

Inne postanowienia

Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy boczniczy kolejowej OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO.

Przyjęcia do wiadomości niniejszego regulaminu w załączonym wykazie winno być poprzedzone zapoznaniem się z Regulaminem pracy boczniczy kolejowej oraz niniejszym załącznikiem.

„Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście” S.A.

Załącznik nr III do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI REGULAMINU

Lp.	imię i nazwisko	stanowisko	data	podpis



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

Załącznik nr IV

Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej.

OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ NABRZEŻA POZNAŃSKIEGO

Poprawka nr 1

Szczecin
2017

Spis treści:

	str.
Spis treści	2
§ 1. Nazwa, miejsce odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu	3
§ 2. Wykaz torów	3
§ 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	4
§ 4. Place ładunkowe	4
§ 5. Urządzenia ładunkowe	5
§ 6. Urządzenia trakcyjne	5
§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża	5
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu	6
§ 9. Inne postanowienia	7
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	8

§ 1.

Nazwa, miejsce odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu.

1. Miejsca odgałęzienia nabrzeża.

Nabrzeże Poznańskie położone jest na terenie Zarządu Portu Szczecin - Świnoujście S. A. i odgałęzia się na rozjazdach nr: 751, 753, 757,777 i 747 w okręgu SPB12 od toru nr 475 stacji Szczecin Port Centralny. Torem nr 1 Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. można dojechać do „PZZ” S.A. „Elewator Warta” - użytkownika boczniczy - operator obiektu infrastruktury usługowej.

Początek Nabrzeża Poznańskiego ZMPSiŚ znajduje się w km 0.000 dla toru 1 nabrzeża, koniec w/w nabrzeża znajduje się w km 0.299 – KRz nr 1, który jest początkiem boczniczy PZZ” S.A. „Elewator Warta”.
Granice zaznaczono na planach schematycznych.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego ZMPSiŚ S.A.

a) w km 0,073 toru nr 1,

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Tor nr 1 nabrzeża Poznańskiego położony jest na zmiennych pochyleniach o wielkościach do 2,3‰.

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 160 m i występuje w torze nr 1.

§ 2.

Wykaz torów

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
1	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	K Rz 747	S 1	245	P. zd. odb.	S 1	199	12

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

S - styk przediglicowy rozjazdu

U - ukres rozjazdu

K - koniec rozjazdu

Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa

P.zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy

Pojemność torów nabrzeża

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	12
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	7

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
1	Rz. S42 1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 2	wyznaczony pracownik boczniczy

2. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk14	nałożona na tor nr 1	ręcznie drużyna manewrowa	Rz 747

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

3. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu

Na nabrzeżu znajduje się jeden zakładowy przejazd niestrzeżony:

- w km 0,315 torów nr 2 i 3,

Przejazd wyżej wymieniony osygnalizowany jest z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3.

4. Sygnały i wskaźniki

Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr: 2 i 3 na kozłach oporowych, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

Na międzytorzach znajdują się wskaźniki W 17 (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m.

Na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

§ 4.

Place ładunkowe

Wzdłuż toru nr 1 znajduje się utwardzony plac składowy drugoliniowy nabrzeża Górnośląskiego.

§ 5.

Urządzenia ładunkowe

Rozładunek przy torze nr 1 odbywa się za pomocą samobieżnych urządzeń ładunkowych.

§ 6.

Urządzenia trakcyjne

Praca manewrowa na boczniczy wykonywana jest pojazdami trakcyjnymi licencjonowanych przewoźników kolejowych oraz przez pojazd drogowy, którego właścicielem jest współużytkownik boczniczy Bulk Cargo S. A. Port Szczecin Sp. z o. o.

§ 7.

Warunki techniczne obsługi nabrzeża

1. Obsługa nabrzeża.

Nabrzeże obsługiwane jest przez drużynę manewrową i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Regulaminie pracy boczniczy.

Wagony podstawiane są na tor zdawczo – odbiorczy nr: 1 oraz są zabierane z tego toru.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo-odbiorczo, ładunkowe najwyżej 7 wagonów czteroosiowych o długości średniej 17m każdy. Podstawienie większej liczby wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność tych torów.

2. Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża bez uzgodnienia z dysponentem nabrzeża jest zabroniony.

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) i **dyspozytorem nabrzeża**, tel. 91 430 71 30 oraz kierownikiem „PZZ” S.A. „Elewator Warta”.

3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 180 m, nie ma ograniczeń, co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach nabrzeża.

4. Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego.

Lokomotywy przewoźnika kolejowego dokonujące obsługi mogą wjeżdżać na wszystkie tory nabrzeża.

§ 8.

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża wykonywana jest przez drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników.

Doraźnie dozwolone jest wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego lub siłą ludzi.

1. Podział na rejony manewrowe.

Nabrzeże Poznańskie stanowi jeden rejon manewrowy. Kierownik manewrów może wykonywać manewry na nabrzeżu bez ograniczeń w granicach tego rejonu manewrowego.

Kierownik manewrów układa drogę przebiegu do wykojownicy Wk 755 i obiegowym kluczem otwiera zamek wykojownicowy plusowy (+), zdejmując wykojownicę z toru, kluczem tkwiącym w zamku wykojownicowym minusowym (-) zamyka wykojownicę w położeniu „zdjęta z toru” i udaje się z tym kluczem do wykojownicy Wk 14. Wykojownica Wk14 jest uzależniona kluczowo z rozjazdem nr 747.

Sposób powiązań zależności kluczowych wykojownic dla poszczególnych nabrzeży jest przedstawiony graficznie zgodnie z albumami rozwiązań technicznych na planie schematycznym urządzeń srk – załącznik nr 2.

2. Dozwolona prędkość jazd manewrowych.

a. przy podstawianiu wagonów z rejonu manewrowego nastawni SPB12 jazdą wagonami naprzód w kierunku nabrzeży do punktu zdawczo-odbiorczego, oraz po torach nabrzeża 5 km/godz.

b. z punktu zdawczo-odbiorczego w kierunku rejonu manewrowego SPB12 jazda lokomotywą naprzód prędkość manewrowa do 15 km/godz. .

3. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

a. przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torze ładunkowym w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta lub brygadzystę nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach.

b. przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy nie strzeżone.

4. Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanym hamulców wagonowych.

W czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanym hamulców wagonowych, może wynosić 15 wagonów. Jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 15 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec ręczny lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym.

W przypadku, gdy skład manewrowy liczy powyżej 15 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy wykonać uproszczoną próbę hamulców.

5. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.

Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 5.8.

6. Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowego.

Ogólne zasady wykonywania manewrów przy pomocy ciągnika drogowego zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 5.10.

Rozpoczęcie wykonywania pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowego na torach nabrzeża może nastąpić po upewnieniu się dysponenta nabrzeża, że na czas manewrów nie przewidziano obsługi nabrzeża przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

7. Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy innych środków.

Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego i siłą ludzi zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 5.11.

§ 9.

Inne postanowienia

Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy boczniczy kolejowej OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO i kierownika Szczecińskich Zakładów Zbożowo - Młynarskich „PZZ” S.A. „Elewator Warta”.

Przyjęcie do wiadomości niniejszego regulaminu w załączonym wykazie winno być poprzedzone zapoznaniem się z Regulaminem pracy boczniczy kolejowej oraz niniejszym załącznikiem.

„Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście” S.A.

Załącznik nr IV do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON BAZENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI REGULAMINU

Lp.	imię i nazwisko	stanowisko	data	podpis



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

Załącznik nr V

Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej.

OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ NABRZEŻA BYDGOSKIEGO

Poprawka nr 1

Szczecin

2 0 1 7

Spis treści:

	str.
Spis treści	2
§ 1. Nazwa, miejsce odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu	3
§ 2. Wykaz torów	3
§ 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	4
§ 4. Place ładunkowe	5
§ 5. Urządzenia ładunkowe	5
§ 6. Urządzenia trakcyjne	5
§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża	5
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu	6
§ 9. Inne postanowienia	7
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	8

„Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście” S.A.

Załącznik nr V do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

§ 1.

Nazwa, miejsce odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu.

1. Miejsca odgałęzienia nabrzeża.

Nabrzeże Bydgoskie położone jest na terenie Zarządu Portu Szczecin - Świnoujście S. A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Szczecińskie Zakłady Zbożowo - Młynarskie „PZZ” S.A. „Elewator Basenowa” 70-666 Szczecin, ul. Basenowa 15-17, jako współużytkownik boczniczy i operator obiektu infrastruktury usługowej. Tor nabrzeża Bydgoskiego odgałęzia się na rozjazdach nr: 751, 753, 757, 777 oraz 747 w okręgu SPA12 od toru nr 475 stacji Szczecin Port Centralny.

Początek Nabrzeża Bydgoskiego ZMPSiŚ znajduje się w km 0.000 dla toru 1 – KRz 747 nabrzeża, koniec w/w nabrzeża znajduje się w km 0.7+07,00, który jest początkiem boczniczy PZZ” S.A. „Elewator Basenowa”.

Granice zaznaczono na planach schematycznych.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego dla użytkownika i współużytkownika.

a) w km 0,050 toru nr 3,

b) w km 0,399 toru nr 2

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

- tor nr 1 od 0,00 ‰ do 0,00 ‰,

- tor nr 2 od 0,40 ‰ do 1,70 ‰,

- tor nr 3 od 0,00 ‰ do 8,70 ‰,

- tor nr 5 od 0,90 ‰ do 0,90 ‰,

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 180 m i występuje w torze nr 1.

§ 2.

Wykaz torów

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów w	
1	komunikacyjny	K Rz 747	S 1	349	przejazdu	przejazdu	201	12
					przejazdu	S 1	97	6
2	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 1	S 3	353	Wk 9	U 3	230	13
3	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 1	S 2	269	U 1	S 2	191	11
5	odstawczy	S 2	K. o.	176	U 2	przejazdu	32	2
					bramy	Z 1	82	5

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

S - styk przediglicowy rozjazdu

U - ukres rozjazdu

K - koniec rozjazdu

Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa

P.zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy

Pojemność torów nabrzeża

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	49
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	29

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
1	Rz. S42-1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 2	wyznaczony pracownik bocznic Elewator Basenowa (współużytkownika)
2	Rz. S42-1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 5	
3	Rz. S42-1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 8	

2. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk9	nałożona na tor nr 2	ręcznie drużyna manewrowa	Rz 1
Wk10	nałożona na tor nr 3	ręcznie drużyna manewrowa	Rz 1

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

3. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu

Na nabrzeżu znajdują się dwa zakładowe przejazd niestrzeżone:

- w km 0,241 toru nr 1,
- w km 0,707 toru nr 2 i 5

Przejazd wyżej wymieniony osygnalizowany jest z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3.

4. Sygnały i wskaźniki

Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr: 2 i 3 na kozłach oporowych, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

Na międzytorzach znajdują się wskaźniki **W 17** (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m.

Na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki **Wz**. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

§ 4.

Place ładunkowe

- 1) Wzdłuż toru nr3 znajduje się utwardzony plac składowy nabrzeża Bydgoskiego.
- 2) Elewator Basenowa nie posiada placów ładunkowych.

§ 5.

Urządzenia ładunkowe

Na torze nr 8 Elewator Basenowa znajdują się zsyby do rozładunku grawitacyjnego towarów sypkich z wagonów samowyładowczych. Elewator wyposażony jest w specjalistyczne urządzenia ładunkowe pozwalające na równoczesny załadunek i rozładunek różnego rodzaju środków transportu zarówno lądowego jak i wodnego.

§ 6.

Urządzenia trakcyjne

1. Praca manewrowa na nabrzeżu Bydgoskim (na torze nr 1 i 3) wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych.
2. Na boczniczy Elewator Basenowa praca manewrowa wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych.

§ 7.

Warunki techniczne obsługi nabrzeża

1. Obsługa nabrzeża.

Nabrzeże obsługiwane jest przez drużynę manewrową i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Regulaminie pracy boczniczy.

Wagony podstawiane są na tor zdawczo – odbiorczy nr: 3 oraz są zabierane z tego toru.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tor zdawczo-odbiorczy, ładunkowy najwyżej 29 wagonów czteroosiowe o długości średniej 17m każdy. Podstawienie większej liczby wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność tych torów.

2. **Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża bez uzgodnienia z dysponentem nabrzeża i kierownikiem elewatora jest zabroniony.**

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) i **dyspozytorem nabrzeża (tel. 91 4307130), kierownikiem elewatora** , tel. 91 462 33 22.

3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 190 m, nie ma ograniczeń, co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach nabrzeża.

4. Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego.

Lokomotywy licencjonowanego przewoźnika kolejowego dokonujące obsługi nabrzeża mogą wjeżdżać na wszystkie tory.

§ 8.

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża wykonywana jest przez wykonywana jest przez drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych.

Doraźnie dozwolone jest wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego lub siłą ludzi.

1. Podział na rejony manewrowe.

Nabrzeże Bydgoskie stanowi jeden rejon manewrowy.

Kierownik manewrów może wykonywać manewry na całym nabrzeżu bez ograniczeń w porozumieniu z użytkownikiem i współużytkownikiem bocznic.

Kierownik manewrów układa drogę przebiegu do wykolejnicy Wk 755 i obiegowym kluczem otwiera zamek wykolejnicowy plusowy (+), zdejmuje wykolejnicę z toru, kluczem tkwiącym w zamku wykolejnicowym minusowym (-) zamyka wykolejnicę w położeniu „zdjęta z toru” i udaje się z tym kluczem do wykolejnicy Wk 9 lub Wk10. Wykolejnica Wk9 i Wk10 jest uzależniona kluczowo z rozjazdem nr 1.

Sposób powiązań zależności kluczowych wykolejnic dla poszczególnych nabrzeży jest przedstawiony graficznie zgodnie z albumami rozwiązań technicznych na planie schematycznym urządzeń srk – załącznik nr 2.

2. Dozwolona prędkość jazd manewrowych.

a. przy podstawianiu wagonów z rejonu manewrowego nastawni SPB12 jazdą wagonami naprzód w kierunku nabrzeży do punktu zdawczo-odbiorczego, oraz po torach nabrzeża 5 km/godz.

b. z punktu zdawczo-odbiorczego w kierunku rejonu manewrowego SPB12 jazda lokomotywą naprzód prędkość manewrowa do 15 km/godz. .

3. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

a. przy wykonywaniu manewrów na torach nr: 1, 3 i 5 na przejazdach drogowych,

b. podczas jazdy torami nr 1 - 8 użytkownik zapewni na czas przejazdu składu manewrowego przerwie prace przy wykonywaniu prac ładunkowych zapewni swobodny i bezpieczny przejazd.

c. przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta lub brygadzystę nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach.

d. przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy nie strzeżone.

4. Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.

W czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 15 wagonów. Jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 15 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec ręczny lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym.

W przypadku, gdy skład manewrowy liczy powyżej 15 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy wykonać uproszczoną próbę hamulców.

5. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.

Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 5.8.

6. Warunki wykonywania pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowego.

Ogólne zasady wykonywania manewrów przy pomocy ciągnika drogowego zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 5.10.

Rozpoczęcie wykonywania pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowego na torach nabrzeża może nastąpić po upewnieniu się dysponenta nabrzeża, że na czas manewrów nie przewidziano obsługi nabrzeża przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

7. Warunki wykonywania pracy manewrowej przy pomocy innych środków.

Warunki wykonywania pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego i siłą ludzi zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 5.11.

§ 9.

Inne postanowienia

Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy boczniczy kolejowej OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO i kierownika Szczecińskich Zakładów Zbożowo - Młynarskich „PZZ” S.A. „Elewator Basenowa”.

Przyjęcia do wiadomości niniejszego regulaminu w załączonym wykazie winno być poprzedzone zapoznaniem się z Regulaminem pracy boczniczy kolejowej oraz niniejszym załącznikiem.

„Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście” S.A.

Załącznik nr V do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI REGULAMINU

Lp.	imię i nazwisko	stanowisko	data	podpis

WYKAZ ROZJAZDÓW NABRZEŻE BYDGOSKIE

Nr ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIEN	RODZAJ	KIERUNEK	PODROZJAZDNICE	PODSYPKA
1	S 42	1:9	205	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
2	S 42	1:9	205	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
3	S 42	1:9	205	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa

WYKAZ TORÓW NABRZEŻE BYDGOSKIE

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU				DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU				LEGENDA					
	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	Obiekty
Komunikacyjny	1	KRz	747	S	1	349	1	przejazd	-	przejazd	-	201	OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW	S Styk przedgigicowy
Komunikacyjny	1	przejazd	-	S	1	97								
Zdawczo-odbiornicy	2	S	1	S	3	353	2	wk 9	-	U	3	230	S	Styk przedgigicowy
Zdawczo-odbiornicy	3	S	1	S	2	269	3	U	1	S	2	191	U	Ukres rozjazdu
Odstawczy	5	S	2	k.o.	-	176	5	U	2	przejazd	-	32	Z 1	Sygnal Z 1 (pocz. zasypki)
							5	brama	-	Z 1	-	82	⊠	Zamek trzpieniowy

WYKAZ ROZJAZDÓW NABRZEŻE PARNICA

Nr ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIEN	RODZAJ	KIERUNEK	PODROZJAZDNICE	PODSYPKA
792	49E1	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
793	S49	1:9	190	Krzyżowy podwójny	-	Drewniane	Tłuczniowa
794	49E1	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
762	49E1	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
768	49E1	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa

WYKAZ TORÓW NABRZEŻE PARNICA

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU				DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU				LEGENDA					
	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	Obiekty
Zdawczo-odbiornicy-adunkowy	441	KRz	760	k.o.	-	817	441	P.zd-odb.	-	Z 1	-	206	OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW	S Styk przedgigicowy
Zdawczo-odbiornicy-adunkowy	442	r.Rkpd	793	k.o.	-	369	442	P.zd-odb.	-	Z 1	-	232		
Zdawczo-odbiornicy-adunkowy	443	S	792	k.o.	-	441	443	P.zd-odb.	-	Z 1	-	200	S	Styk przedgigicowy
Zdawczo-odbiornicy-adunkowy	445	KRz	790	k.o.	-	551	445	P.zd-odb.	-	Z 1	-	124	U	Ukres rozjazdu
Zdawczo-odbiornicy-adunkowy	446	S	762	k.o.	-	175	446	P.zd-odb.	-	Z 1	-	98	Z 1	Sygnal Z 1 (pocz. zasypki)
Zdawczo-odbiornicy-adunkowy	447	S	768	k.o.	-	148	447	P.zd-odb.	-	Z 1	-	98	⊠	Zamek trzpieniowy

WYKAZ ROZJAZDÓW NABRZEŻE POZNAŃSKIE

Nr ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIEN	RODZAJ	KIERUNEK	PODROZJAZDNICE	PODSYPKA
1	S 42	1:9	205	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa

WYKAZ TORÓW NABRZEŻE POZNAŃSKIE

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU				DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU				LEGENDA					
	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	Obiekty
Zdawczo-odbiornicy-adunkowy	1	KRz	747	S	1	245	1	P.zd-odb.	-	S	1	199	OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW	S Styk przedgigicowy
													U	Ukres rozjazdu
													Z 1	Sygnal Z 1 (pocz. zasypki)
													KRz	koniec rozjazdu

WYKAZ ROZJAZDÓW NABRZEŻE GÓRNOŚLĄSKIE

Nr ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIEN	RODZAJ	KIERUNEK	PODROZJAZDNICE	PODSYPKA
778	49E1	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
779	49E1	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
780	49E1	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
781	49E1	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa

WYKAZ TORÓW NABRZEŻE GÓRNOŚLĄSKIE

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU				DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU				LEGENDA					
	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	Obiekty
Zdawczo-odbiornicy-adunkowy	457	S	778	k.o.	-	565	457	P.zd-odb.	-	Z 1	-	361	OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW	S Styk przedgigicowy
Zdawczo-odbiornicy-adunkowy	458	S	781	k.o.	-	366	458	P.zd-odb.	-	Z 1	-	316		
Zdawczo-odbiornicy-adunkowy	459	S	780	k.o.	-	400	459	P.zd-odb.	-	Z 1	-	318	S	Styk przedgigicowy
Odstawczy	460	S	779	k.o.	-	154	460	P.zd-odb.	-	Z 1	-	104	U	Ukres rozjazdu
Odstawczy-adunkowy	461	S	777	k.o.	-	317	461	P.zd-odb.	-	Z 1	-	75	Z 1	Sygnal Z 1 (pocz. zasypki)
													⊠	Zamek trzpieniowy

WYKAZ ROZJAZDÓW NABRZEŻE NOTECKIE

Nr ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIEN	RODZAJ	KIERUNEK	PODROZJAZDNICE	PODSYPKA
758	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa

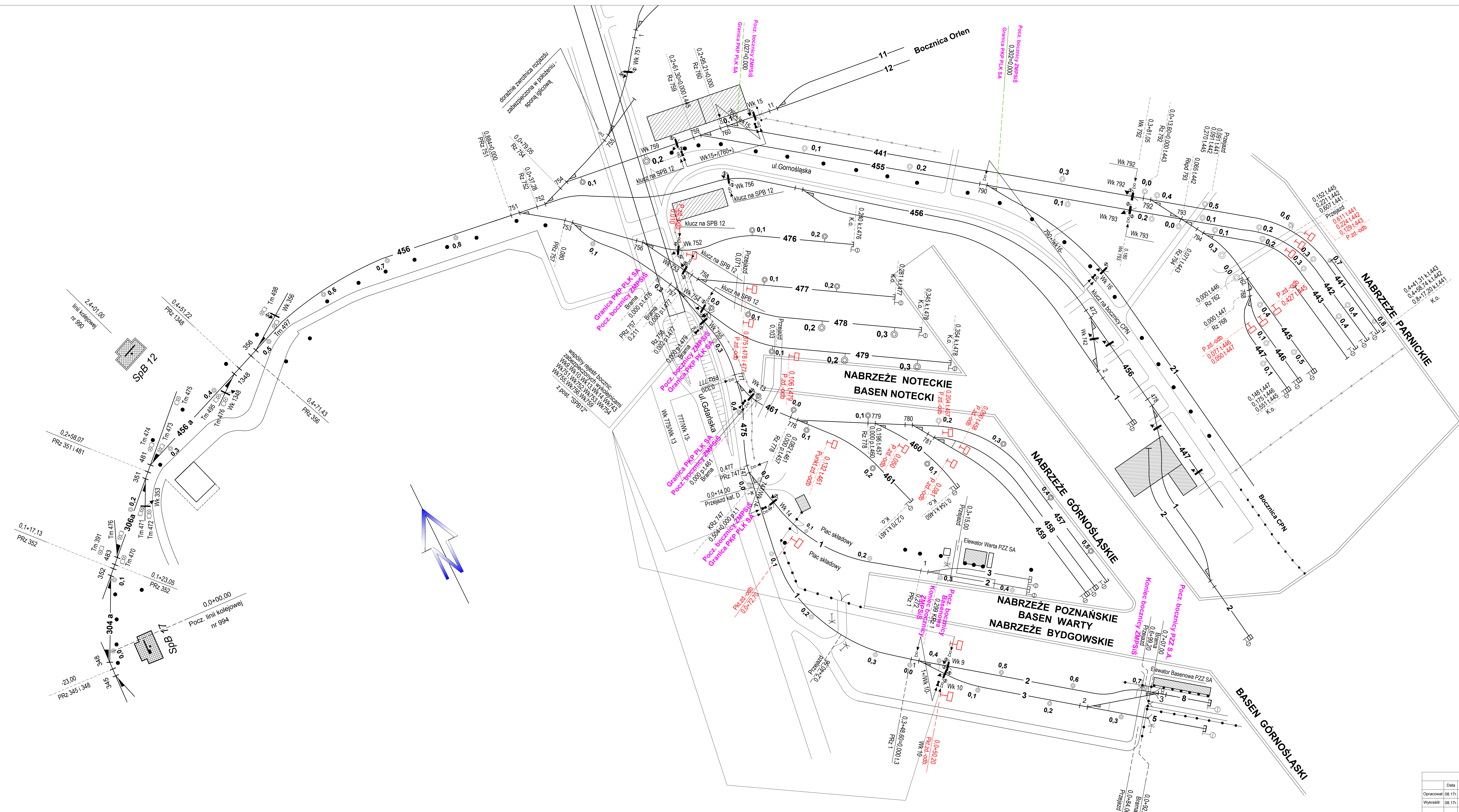
WYKAZ TORÓW NABRZEŻE NOTECKIE

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU				DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU				LEGENDA					
	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	Obiekty
Zdawczo-odbiornicy-adunkowy	476	S	751	k.o.	-	529	476	P.zd-odb.	-	Z 1	-	230	OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW	S Styk przedgigicowy
Zdawczo-odbiornicy-adunkowy	477	S	758	k.o.	-	281	477	P.zd-odb.	-	Z 1	-	206		
Zdawczo-odbiornicy-adunkowy	478	S	756	k.o.	-	483	478	P.zd-odb.	-	Z 1	-	270	U	Ukres rozjazdu
Zdawczo-odbiornicy-adunkowy	479	S	757	k.o.	-	412	479	P.zd-odb.	-	Z 1	-	248	Z 1	Sygnal Z 1 (pocz. zasypki)
													⊠	Zamek trzpieniowy



ZAŁĄCZNIK NR 1

Stan z dnia: 30.08.2017 r.			
Data	Nazwisko	Podpis	Uzgodniono:
08.17r.	K. Wołowicz	<i>[Signature]</i>	
08.17r.	K. Wołowicz	<i>[Signature]</i>	
08.17r.	inż. M. Boiński ONB 5-K-19/1998	<i>[Signature]</i>	
Skala	PLAN SCHEMATYCZNY		
1:4000	bocznic kolejowej "Operator Infrastruktury Usługowej ZMPSiS S.A."		
1:1000	Rejon BASEN GÓRNOŚLĄSKI		



ZALĄCZNIK NR 2

Stan z dnia: 30.08.2017 r.

Data	Nazwisko	Podpis	Uzgodniono:
Opracował: 08.17r.	K. Wołowicz	<i>[Podpis]</i>	
Wykresił: 08.17r.	K. Wołowicz	<i>[Podpis]</i>	
Sprawił: 08.17r.	inż. J. Seredyń	<i>[Podpis]</i>	

Skala 1:500
 PLAN SCHEMATYCZNY urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym boczniczy Złoty Stok - Głogów, Rejon BASEN GÓRNOŚLĄSKI