



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

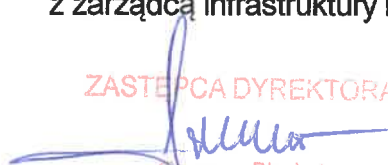
REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ UŻYTKOWNIKA BOCZNICY KOLEJOWEJ ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON HUK

Regulamin niniejszy, zawierający 50 ponumerowane karty,
sporządzony został w 7 jednobrzmiących egzemplarzach.


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

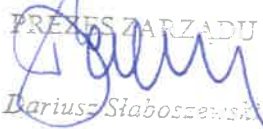
UZGODNIONO
z zarządcą infrastruktury kolejowej:

ZASTĘPCA DYREKTORA


Grzegorz Błachut

ZATWIERDZAM:


WICEDYREKTOR
ds. Infrastruktury
Kazimierz Dracaga


PREZES ZARZĄDU
Dariusz Siaboszewski

Szczecin, dnia 13.11.2017 r.

Szczecin, dnia 22.11.2017 r.

Spis treści:

1. Postanowienia ogólne, dotyczące:	str.
1.1. Podstawy prawnej i celu opracowania regulaminu	5
1.2. Prawnej eksploatacji boczniczy kolejowej	7
1.3. Zakresu obowiązywania regulaminu	7
1.4. Użytkownika boczniczy kolejowej.....	7
1.5. Współużytkowników boczniczy kolejowej.....	7
1.6. Przeznaczenie boczniczy kolejowej	7
1.7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych, zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego	8
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. 8	
2. Opis techniczny boczniczy kolejowej	9
2.1. Położenie boczniczy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznicza jest połączona.	9
2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.	9
2.3. Lokalizacja punktu/ów zdawczo - odbiorczego/ych.	9
2.4. Tory bocznicowe - ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od – do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne.....	9
2.5. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów.	10
2.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.	11
2.7. Uzależnienia zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic.....	12
2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.....	12
2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.	12
2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.....	12
2.11. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.	12
2.12. Oświetlenie boczniczy kolejowej.	13
2.13. Punkty ładunkowe.	13
2.14. Urządzenia ładunkowe.	13
2.15. Wagi wagonowe.	13
2.16. Bramy kolejowe.	13
2.17. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.....	13
2.18. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.....	13
2.19. Sygnały, wskaźniki i tablice.	13
2.20. Urządzenia i środki trakcyjne.....	14
2.21. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania.	14
2.22. Środki łączności	15
3. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznicza kolejowa jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej	16
4. Warunki techniczne obsługi boczniczy kolejowej	17
4.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.	17
4.2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.....	17
4.3. Masa hamująca składów manewrowych	17

4.4.	Dopuszczalny nacisk osi na szynę	18
4.5.	Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych	18
4.6.	Ruch pojazdów trakcyjnych przewoźników kolejowych po torach boczniczy kolejowej.....	18
4.7.	Ruch pojazdów trakcyjnych współużytkownika boczniczy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznicza kolejowa jest połączona.....	18
5.	Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.....	19
5.1.	Podział boczniczy kolejowej na rejony manewrowe	19
5.2.	Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach boczniczy kolejowej.....	19
5.3.	Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej	19
5.4.	Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym	19
5.5.	Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i pojazdów trakcyjnych.....	20
5.6.	Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.....	20
5.7.	Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.....	20
5.8.	Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.....	21
5.9.	Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych..	21
5.10.	Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek.....	22
5.11.	Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.....	22
5.12.	Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.....	23
5.13.	Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.....	24
6.	Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.....	26
6.1.	Planowanie i organizowanie pracy manewrowej	26
6.2.	Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej	26
6.3.	Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy	26
6.4.	Ważenie wagonów.....	27
6.5.	Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych	27
6.6.	Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych..	28
7.	Organizacja obsługi punktów zdawczo – odbiorczych.....	30
7.1.	Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych	30
7.2.	Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkty zdawczo-odbiorcze.....	30
8.	Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.....	31
8.1.	Na boczniczy są przyjmowane wagony z towarami niebezpiecznymi.	
8.2.	Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej.....	31
8.3.	Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych.....	34
8.4.	Wyposażenie i znakowanie taboru kolejowego.....	35
9.	Nadzór nad stanem technicznych i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej boczniczy, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.....	36
10.	Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na boczniczy (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na boczniczy).....	38

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);	39
11.1 Obowiązki Inspektora Nadzoru („ZMPSiŚ” S.A.) Działu Utrzymania Infrastruktury Lądowej i Hydrotechnicznej.....	39
11.2 Obowiązki Dysponenta Nabrzeża.....	39
11.3 Obowiązki kierownika manewrów.....	40
11.4 Obowiązki manewrowego	40
11.5 Obowiązki maszynisty lokomotywy manewrowej (kierowcy ciągnika).....	41
12. Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym	42
13. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznicza kolejowa jest połączona oraz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę kolejową	44
14. Postanowienia końcowe	45
14.1. Rozdzielnik regulaminu.	45
14.2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.	45
14.3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.	45
15. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu	46
15.1. Skorowidz zmian	46
15.2. Potwierdzenie przyjęcia do wiadomości treści regulaminu	47
15.3. Rejestr pracowników dokonujących czynności związanych z utrzymaniem boczniczy zapoznanych z treścią regulaminu	49
16. Spis załączników do regulaminu	50
Załącznik 1 Plan schematyczny boczniczy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon HUK.....	50
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 HUK.....	50

1. Postanowienia ogólne, dotyczące:

1.1. Podstawy prawnej i celu opracowania regulaminu

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

- a) Ustawa o Transporcie Kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity Dz.U.2016.1727);
- b) Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz.U. MI.2010.03.08 z dnia 26 lutego 2010 r.).
- c) Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. „Prawo Przewozowe” (tekst jednolity Dz.U.2015.915);
- d) Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. „Prawo budowlane” (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r. poz.1332)
- e) 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).
- f) 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).
- g) 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).
- h) 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).
- i) 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).
- j) 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).

- k) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz.U.2014.212 z późn. zm.);
- l) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej Dziennik Ustaw, rok 2017 pozycja 755.
- m) 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)
- n) 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),
- o) Przepisów dla międzynarodowego przewozu kolejną towarów niebezpiecznych (RID), stanowiących załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF);
- p) Przepisów wewnętrznych ZMPSIŚ S.A.
 - 1) Instrukcja Utrzymania Infrastruktury Kolejowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznic
 - 2) Instrukcja Sygnalizacji Kolejowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznic
 - 3) Instrukcja o Technice Pracy Manewrowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznic
 - 4) Instrukcja Utrzymania Urządzeń Sterowania Ruchem Kolejowym Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznic
 - 5) 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
 - 6) 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 bocznic 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 bocznic (w rozumieniu Ustawy o transporcie kolejowym), zarządza wyłącznie portem, w tym infrastrukturą kolejową na terenie bocznic.
- 2) Bocznic użytkowana jest na podstawie: Umowy pomiędzy Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna a Bulk Cargo - Port Szczecin Spółką z o. o. z siedzibą przy ulicy Gdańskiej 21 w Szczecinie
- 3) Na podstawie niniejszego regulaminu.
- 4) Podstawą prawną eksploatacji bocznic 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 bocznic kolejowej sporządzanego przez jej użytkownika, oraz do specyficznych warunków Portu Szczecin. Do przestrzegania postanowień Regulaminu pracy bocznic kolejowej zobowiązani są pracownicy Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna, Bulk Cargo - Port Szczecin Spółka z o. o. oraz pracownicy przewoźników kolejowych dokonujących obsługi bocznic.

1.4. Użytkownika bocznic kolejowej

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

1.5. Współużytkowników bocznic kolejowej

Współużytkownikiem bocznic, ustanowionym operatorem infrastruktury portowej jest:

"Bulk Cargo-Port Szczecin" Sp. z o.o. ul. Gdańska 21 70-661 Szczecin,

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 współużytkownika 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 ograniczoną odpowiedzialnością.
- 2) Obsługa kolejowa bocznic dokonywana jest przez licencjonowanych przewoźników na zasadach zawartych w umowach określających zasady obsługi i przekazywania wagonów z jednej strony, a Bulk Cargo - Port Szczecin Spółką z o. o.. 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 boczniczy obowiązują przepisy wewnętrzne użytkownika boczniczy:

- a) Instrukcja Utrzymania Infrastruktury Kolejowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Boczniczy
- b) Instrukcja Sygnalizacji Kolejowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Boczniczy
- c) Instrukcja o Technice Pracy Manewrowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Boczniczy
- d) Instrukcja Utrzymania Urządzeń Sterowania Ruchem Kolejowym Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Boczniczy.
- 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 boczniczy.

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

Na boczniczy nie obowiązują przepisy wewnętrzne pozyskane od zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznicza 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 bocznic kolejowej

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

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

2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

- 1) Bocznic stanowi jeden okręg nastawczy.
- 2) Na bocznic brak jest posterunków technicznych.

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

Punkt zdawczo – odbiorczy usytuowany jest ;

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

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

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
101	dojazdowo wagowy	S 106	S 113	246	P.zd.od	waga	105	7
102	zdawczo - odbiorczy	S 106	śr. Rkpd.114	236	P.zd.od	U 112	85	5
104	zdawczo - odbiorczy	S 104	S 116	291	U 104	S 110	116	7
107	ochronny	S 116	S116	88	U 116	Z 1	39	2
108	postojowy	S 118	K.o.	151	U 118	Z 1	100	6
109	postojowy	śr. Rkpd 114	K.o.	249	U 118	Z 1	100	6
110	postojowy	S 122	K.o.	147	U 122	Z 1	100	6
111	ładunkowy	S 115	K.o.	240	U 115	S 119	85	5
					U 119	Z 1	64	4
112	ładunkowy	S 119	K.o.	108	U 120	Z 1	35	2
113	ładunkowy	S 120	K.o.	81	U 120	Z 1	35	2
114	ładunkowy	śr. Rkpd 114	K.o.	218	U 114	S 121	66	4
					U 121	Z 1	62	4
115	ładunkowy	S 115	K.o.	107	U 121	Z 1	62	4
117	ładunkowy	S 110	K.o.	282	U 110	Z 1	237	15
118	ładunkowy	S 116	K.o.	261	U 122	Z 1	133	8

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- S - styk przediglicowy rozjazdu
 U - ukres rozjazdu
 Wk. - wykolejnica
 Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa
 K.o. - koziół oporowy
 PZO - Punkt zdawczo-odbiorczy
 Pojemność torów nabrzeża

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

Maksymalna pojemność torów zdawczo odbiorczych wynosi 87 wagonów czteroosiowych długości 15 m każdy.

Nawierzchnia torów: typ S42 i 49E1 (S49).

Pochylenia podłużne torów:

Profil toru nr 101 dojazdowego do boczniczy wynosi 0‰ do 31‰. Pozostałe tory położone są na pochyleniach sięgających 0,00‰ do 18,5‰.

Promienie łuków poziomych:

Najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 80 m i występuje w torach ładunkowych 111, 114 i 117.

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

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
19	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie	mechaniczny, nastawniczy nastawni wykonawczej "SW1"	Wk2, na tor nr 1	Wyznaczony pracownik PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie
104	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 101	wyznaczony pracownik boczniczy
106	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 101	wyznaczony pracownik boczniczy
110	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 117	wyznaczony pracownik boczniczy
112 a/b	Rkpd S42 1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 114	wyznaczony pracownik boczniczy

112 c/d	Rkpd S42 1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 114	wyznaczony pracownik bocznicy
113	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 101	wyznaczony pracownik bocznicy
114 a/b	Rkpd S42 1:9-205 zamknięcie hakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 114	wyznaczony pracownik bocznicy
114 c/d	Rkpd S42 1:9-205 zamknięcie hakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 114	wyznaczony pracownik bocznicy
115	Rz. S42 1:9-205 zamknięcie hakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 111	wyznaczony pracownik bocznicy
116	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 107	wyznaczony pracownik bocznicy
117 a/b	Rkpd S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 118	wyznaczony pracownik bocznicy
117 c/d	Rkpd S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 118	wyznaczony pracownik bocznicy
118	Rz. S42 1:7-140 zamknięcie hakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 109	wyznaczony pracownik bocznicy
119	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 112	wyznaczony pracownik bocznicy
120	Rz. S42 1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 112	wyznaczony pracownik bocznicy
121	Rz. S42 1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 114	wyznaczony pracownik bocznicy
122	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 110	wyznaczony pracownik bocznicy

2.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.

Wykaz wykolejnic na bocznicy

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk2	nałożona na tor nr 101	mechanicznie Nastawniczy nastawni "SW1" PKP PLK Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie	z Rz 19 oraz Wk3 i Wk4

Uwaga

- 1) Klucze zamka plusowego wykolejnic Wk3 i Wk4 posiadają ten sam rejestr.
- 2) Wk2 - sterowana w sposób scentralizowany z nastawni "SW1",
- 3) Wk4 - klucz plusowy Wk3+(103+) / Wk4+(102+) znajduje się na nastawni "SW1" w wieszadku kontrolnym na tablicy kluczy czynnych.

2.7. Uzależnienia zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic.

Rozjazd nr 19 i wkolejnica Wk2 obsługiwane są przez nastawniczego nastawni "SW1" stacji Szczecin Goctław pozostałe rozjazdy właścicieli bocznic są obsługiwane ręcznie i nie są uzależnione w przebiegach manewrowych.

2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.

Bocznicą stanowi jeden okręg nastawczy.

2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

Tory bocznic zabezpieczone są przed nieuzgodnionym wjazdem na tory PKP Polskie Linie Kolejowe S. A.:

Uzależnieniem kluczowym zabudowanym w wykolejnicy Wk2 w torze nr 101 uzależnioną z zwrotnicą nr 19 zabudowaną w torze nr 1.

W położeniu zasadniczym wykolejnica jest nałożona na tor. Klucz wykolejnicowy Wk3+(103+) / Wk4+(102+) znajduje się w wieszadku kontrolnym kluczy czynnych na nastawni wykonawczej "SW1" stacji Szczecin Goctław.

2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.

Na terenie bocznic brak jest kolejowych obiektów inżynieryjnych.

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

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

- w km 0,216 toru nr 101,
- w km 0,216 toru nr 102,
- w km 0,245 toru nr 104,
- w km 0,085 toru nr 117,
- w km 0,027 toru nr 107,
- w km 0,027 toru nr 108,
- w km 0,053 toru nr 109,
- w km 0,030 toru nr 111.

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 bocznicę należy do obowiązków wyznaczonego pracownika bocznic.

Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.

2.12. Oświetlenie bocznic kolejowej.

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

2.13. Punkty ładunkowe.

- 1) Na terenie zlokalizowany jest dźwig bramowy na międzytorzu torów nr 114 i 115,
- 2) Stanowisko przeładunku materiałów niebezpiecznych o długości 133 metrów. Stanowisko przystosowane jest do przeładunków towarów płynnych III klasy niebezpieczeństwa pożarowego (temperatura zapłonu powyżej 61°C), w tym towarów ropopochodnych takich jak: smoła.

2.14. Urządzenia ładunkowe.

Bocznica jest przystosowana do wykonywania czynności ładunkowych. Bocznica posiada place ładunkowe umożliwiające swobodny rozładunek i załadunek wagonów przy pomocy ruchomych stanowisk przeładunkowych, tory i wszystkie międzytorza posiadają utwardzoną nawierzchnię drogową.

2.15. Wagi wagonowe.

Bocznica posiada jedną wagę wagonową nieautomatyczną typu 84evo na torze nr 101 w km 0,167.

2.16 Bramy kolejowe.

Teren bocznic Rejon HUK jest wygradzony ogrodzeniem. Na terenie bocznic zlokalizowano bramę kolejową dwuskrzydłową w km 0,003 toru nr 101 i w km 0,030 toru nr 104

2.17 Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.

- 1) Na bocznic obowiązuje skrajnia budowli zgodna z PN-EN 15273-3/2010 dla kolei normalnotorowych.
- 2) Bocznica nie posiada skrajnika.
- 3) Na bocznic 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 bocznic 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 zakończone są tory nr: 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117 i 118. Ponadto tarcze zaporowe Z1 „Stój” znajdują się na skrzydłach bramy wjazdowej ujętej w pkt.2.16.

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

2) Wskaźniki.

Na zwrótnikach rozjazdów na boczniczy znajdują się wskaźniki zwrótnicowe Wz, wskazujące jej położenie.

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

Przeciwwaga zwrótnicy obsługiwanej ręcznie przez drużyny manewrowe i trakcyjne oznaczone są dwoma czerwonymi paskami na białej części przeciwwagi.

Na zwrótnikach 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.

Tablice informacyjne Punkt zdawczo-odbiorczy usytuowane są na międzytorzu torów nr 101-102 i 102-104

2.20. Urządzenia i środki trakcyjne

- 1) Praca manewrowa na boczniczy wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych.
- 2) Wykorzystywany pojazd winien być sprawny, na potwierdzenie tego właściciel pojazdu powinien posiadać świadectwo sprawności technicznej pojazdu, które wydaje właściciel i które jest ważne na czas określony. Warunki wydania świadectwa sprawności technicznej są określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 w sprawie świadectwa sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz.U. 2005 nr 37 poz. 330 z późniejszymi zmianami).
- 3) W pojeździe szynowym z napędem powinny znajdować się następujące dokumenty:
 - a) świadectwo sprawności technicznej pojazdu szynowego,
 - b) książka pokładowa pojazdu z napędem.

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

Bocznicza nie posiada własnych czynnych lokomotyw manewrowych i innych środków transportu.

Pojazdy trakcyjne obsługujące bocznicę muszą być sprawne technicznie, a w kabinie maszynisty powinny znajdować się:

- aktualne świadectwo sprawności technicznej pojazdu trakcyjnego,
- książka pokładowa pojazdu z napędem.
- za stan środków transportu odpowiada operator boczniczy.

2.22. Środki łączności

Współużytkownicy bocznic korzystają z sieci telefonicznej portowej, ogólnie eksploatacyjnej TP S.A. oraz z bezprzewodowej łączności manewrowej urządzeniami typu :

- ICOM IC-F310/S
- ICOM IC-F3002
- Motorola DM4400 MBA304D
- Motorola DP4400PBE302C
- Motorola DP4600 PBE302F

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

- 1) Ruch kolejowy pomiędzy stacją kolejową Szczecin Goctław a bocznicą HUK i w drodze powrotnej prowadzony jest na zasadach jazd manewrowych określonych w Regulaminie technicznym stacji Szczecin Goctław w działce nr 71.
- 2) Wjazd na bocznicę uzależniony jest od uprzedniego uzgodnienia, kierownika manewrów z dysponentem zmianowym bocznicy. Bez wyraźnej zgody właściciela bocznicy wjazd na teren bocznicy jest zabroniony.
- 3) Dyżurny ruchu udziela zgody na wjazd na tory bocznicy tylko wtedy, gdy upewni się, że na nastawni wykonawczej "SW1" znajduje się klucz od wykolejnic WK3+(103+) / Wk4+(102+) zabezpieczający bocznicę HUK i Andreas.
- 4) Z uwagi na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa obsługi i wykluczenia jednoczesnych obsług bocznicy HUK i Andreas I i Andreas II, dozwolone jest w tym samym czasie dokonywanie obsługi tylko jednej z wymienionych bocznic.
- 5) Przed uruchomieniem jazdy manewrowej na bocznicę kierownik manewrów powinien wykonać próbę hamulca, przy czym ostatni wagon składu manewrowego a pierwszy spychany w kierunku bocznicy musi mieć czynny hamulec zespolony, wymagany % masy hamującej wynosi 37%. Następnie udaje się do nastawniczego nastawni "SW1" i uzgadnia sposób i czas wykonania pracy manewrowej.
- 6) Po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu nastawniczy zamyka roгатki przejazdu w km 14,495 i układa drogę przebiegu na tor nr 1 i daje zezwolenie na jazdę manewrową poza rozjazd nr 19. Po minięciu ostatnim pojazdem jazdy manewrowej rozjazdu nr 19, kierownik manewrów zatrzymuje jazdę i zamawia drogę przebiegu w kierunku bocznicy. Nastawniczy nastawni "SW1" układa drogę przebiegu na bocznicę i daje zgodę na jazdę manewrową sygnałem ręcznym lub za pomocą radiotelefonu.
- 7) Z uwagi na występujący na torze dojazdowym spadek w granicach siły pociągowej pojazdu trakcyjnego dopuszcza się jedną jazdę manewrową podstawienie bez czynnego hamulca zespolonego maksymalnie 3 wagony.
- 8) Przed zamierzonym wyjazdem z bocznicy kierownik manewrów zamawia drogę przebiegu z bocznicy u nastawniczego nastawni wykonawczej "SW1", po przygotowaniu drogi przebiegu przez nastawniczego i po wyrażeniu przez niego zgody na jazdę manewrową – ustawiacz uruchamia jazdę manewrową z bocznicy na stację.

4. Warunki techniczne obsługi boczniczy kolejowej

4.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.

- 1) Wagony podstawiane są na bocznicę przez lokomotywy i drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych mogą być wykonane po uprzednim uzgodnieniu zasad obsługi z operatorem określonym w pkt. 1.5. (po zawarciu stosownych umów lub porozumień).
- 2) Wagony przeznaczone na bocznicę podstawiane są na bocznicę przez przewoźników kolejowych na tory zdawczo - odbiorcze.
- 3) Ilość wagonów podstawianych jednorazowo przez przewoźników kolejowych wskazano w pkt. 2.4.

4.2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.

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

- Dojazdowy 16,8‰ - dopuszczalna prędkość do 5 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 współ użytkownikiem 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 tory zdawczo – odbiorcze i wskazane przez operatora boczniczy.

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

Współużytkownik boczniczy nie posiadania własnych pojazdów trakcyjnych i tym samym nie ma potrzeby uzyskiwania zezwoleń na pracę manewrową przez pojazdy trakcyjne, użytkownika boczniczy, po torach stacji Szczecin Goctaw .

5. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej

5.1. Podział boczniczy kolejowej na rejony manewrowe

- 1) Bocznicza stanowi jeden rejon manewrowy.
- 2) Na odcinku toru dojazdowego nr 101 do boczniczy od rozjazdu nr 19 do rozjazdu nr 103 usytuowane są dwie boczniczy: Andreas I i Andreas II zabezpieczone wykolejnicami nr Wk3 i Wk4.

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, gdy prędkość jazdy należy ograniczyć do 3 km/godz., tj:
 - b) przetaczania wagonów z przekroczona skrajnią,
 - c) przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru,
- 2) W przypadku braku należytej widoczności i/lub złych warunków atmosferycznych (gwałtowna ulewa, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), prędkość jazdy należy zmniejszyć tak, aby manewrujący tabor mógł być natychmiast zatrzymany w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.
- 3) Przed każdorazowym rozpoczęciem jazdy manewrowej, maszynista ma obowiązek podania sygnału „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 przewoźników kolejowych lub przedsiębiorców wykonujących pracę na rzecz wyżej wymienionych.
- 2) Na boczniczy dopuszcza się wykonywanie manewrów:
 - a) przez odstawianie taboru pojazdem trakcyjnym,
 - b) przy pomocy pojazdu drogowego (ciągnik rolniczy) i siły 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. Umie-

szczenie 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 pojazd 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 (kierowcy), 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 boczniczy Rejon HUK wszystkie jazdy manewrowe muszą odbywać się z włączonym hamulcem zespolonym.

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

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

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

- 1) Wszystkie zwrotnice na boczniczy nastawiane są przez drużynę manewrową przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi boczniczy, a podczas manewrów związanych z przemieszczaniem wagonów na torach boczniczy wykonywanych za pomocą pojazdu trakcyjnego boczniczy, zwrotnice są nastawiane przez drużynę manewrową boczniczy.

- 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 boczniczy stosowane są płozy hamulcowe o szerokości powierzchni ślizgowej (rozstępu pomiędzy wargami) typu PL1 o szerokości 73 mm, malowane na kolor czerwony – do szyn typu S42 i S49.

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

- 2) Płozy hamulcowe powinny być opisane umieszczonym na korpusie skrótem nazwy boczniczy i numerem kolejnym płozu.
- 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) Płóz hamulcowych nie wolno wykładać w następujących miejscach:
 - a) bezpośrednio przed i za złączami szyn – płozę należy wykładać w odległości co najmniej 1 m za złączem,
 - b) na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, gdyż może to spowodować zacięcie się płozy i uszkodzenie iglicy; w razie konieczności płozę można zakładać przed rozjazdem zwyczajnym tylko na tej opornicy, do której nie przylega iglica,
 - c) na rozjeździe przed krzyżownicą,
 - d) na zewnętrznym toku szynowym w łukach,
 - e) na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu.
- 5) Nie wolno używać płoz 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 płoza.
- 8) Płóz nie wolno rzucać na ziemię, podeszwą ślizgową do spodu, a w porze zimowej, w celu uniknięcia oblodzenia, nie należy ich kłaść na śniegu.

5.13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.

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

- dwa skrajne pojazdy – gdy grupa połączonych taboru przekracza 10 pojazdów.
- 4) Dodatkowe zabezpieczenie przed zbiegnięciem lub w przypadku braku wagonowych hamulców ręcznych stanowią płozy hamulcowe, wyłożone od strony spadku, na obu tokach szynowych, pod koła skrajnych osi stojących wagonów.
- 5) Odkręcanie wagonowych hamulców ręcznych oraz zdejmowanie płóz hamulcowych przez nieuprawnionych pracowników użytkownika boczniczy jest **zabronione**.
- 6) Zabezpieczenia przed zbiegnięciem oraz jego usunięcia dokonuje drużyna manewrowa podstawiająca lub zabierająca wagony.

6. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.

6.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej

- 1) Za koordynację pracy boczniczy i obsług z ramienia współużytkownika boczniczy odpowiada główny dyspozytor Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o. o. który współpracuje z dysponentem boczniczy.
- 2) Koordynacją zamówień transportów i uzgadnianie terminów dostaw zajmuje się Dyspozycja Główna Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o. o.

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) Przeszawianie wagonów z torów zdawczo-odbiorczych na tory ładunkowe, manewry podczas prac ładunkowych, przesawianie wagonów na tor zdawczo-odbiorczy należy do drużyny manewrowej użytkownika boczniczy.

6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy

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

- 1) Przed dojechaniem pojazdu trakcyjnego lub składu manewrowego do stojącego taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe kierownik manewrów powinien:
 - a) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się na wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
 - b) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
 - c) zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych przy czynnościach ładunkowych,
 - d) sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
 - e) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, płozów hamulcowych, klinów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykolejenie taboru,
 - f) sprawdzić czy składowany przy torze ładunek znajduje się poza skrajnią taboru oraz nie grozi obsunięciem się podczas ruchu taboru, należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości co najmniej:
 - 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte w ppkt następnym.
 - 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (tłuczeń, kamienie, itp),

- g) upewnić się, że wagony stojące na torze są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania pojazdu trakcyjnego lub składu manewrowego. Sprawdzanie powinno być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.
- 2) Wjazd na tor, na którym odbywają się czynności ładunkowe oraz dojazd do znajdujących się na nim wagonów dozwolony jest po porozumieniu się kierownika manewrów z pracownikiem kierującym pracą ładunkową i wstrzymaniu przez niego prac ładunkowych oraz odsunięciu ludzi i sprzętu na bezpieczną odległość.

6.4. Ważenie wagonów.

Ważenie wagonów na wadze wagonowej należy do obowiązków użytkownika boczniczy i współużytkownika.

Na torze nr 101 znajduje się nieautomatyczna waga typu 84evo

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 na spadkach jest zabronione,
 - j) do hamowania i zabezpieczania taboru nie wolno używać płozów

hamulcowych uszkodzonych,

- k) pług należy wykladać chwytając za uchwyt, zabronione jest chwytanie pługów 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 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.
- 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 użytkownikiem boczniczy.
- 2) Stosowanie wykazów zdawczych uzależnione jest od zawartej umowy.
- 3) Tryb postępowania w przypadku uszkodzeń wagonów w czasie prac ładunkowych określa stosowna umowa (porozumienie) z przewoźnikiem.

8. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

8.1 Na boczniczy są 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.

- 1) Na nabrzeżu boczniczy znajduje się stanowisko przeładunku towarów płynnych III klasy niebezpieczeństwa pożarowego (temperatura zapłonu powyżej 61°C), w tym towarów ropopochodnych takich jak: smoła.
- 2) Klasa Zagrożenia w transporcie 3.0,
Smoła, materiał ciekły zapalny MSDS, C10H8

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 koleją 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”.
g/ w odpowiednim polu listu przewozowego należy nakreślić znak „X”.

5) Postępowanie z próżnymi, nieoczyszczonymi opakowaniami i taborom 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 linii 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 kolejną towarów niebezpiecznych.
 - a) Posiadacz boczniczy jako podmiot wykonujący związane z przewozem kolejną 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) art. 31 ustawy z 31 marca 2004 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (Dz.U. Nr 97, poz. 962 z późn. zm.),
- 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 niebezpieczeństwa odpowiadające dokładnie wzorom nalepek.

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

- 1) Przeprowadzanie badań technicznych 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 (ZMPSiŚ) 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 dokonany 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 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz.U. z 2011r. Nr.66 poz. 344). Kierujący pojazdem trakcyjnym powinni podlegać badaniom okresowym dokonywanym przez lekarza uprawnionego do badań profilaktycznych lub lekarza medycyny pracy, w terminach określonych w tym Rozporządzeniu.
- 3) Przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania czynności pracownicy ci powinni być poddani egzaminowi autoryzacyjnemu ze znajomości warunków lokalnych.
- 4) Pracownicy związani bezpośrednio z pracą manewrową, przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania obowiązków powinni być zapoznani z postanowieniami niniejszego Regulaminu oraz przepisów wewnętrznych w zakresie właściwym dla określonego stanowiska pracy. Przyjęcie do wiadomości postanowień Regulaminu pracownicy powinni potwierdzić przez złożenie podpisu na załączonym do Regulaminu wykazie.

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

11.1 Obowiązki Inspektora Nadzoru („ZMP SiŚ” S.A.) Działu Utrzymania Infrastruktury Ładowej 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 dyspozytora.

- 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:
 - rozprężanie 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 pojazdu drogowego).

- a) Maszynista (kierowca) przewoźnika 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 (w ciągniku Unimog), 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 „Bacność”.

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 430 89 98
- Dyspozytorowi ZMPSiŚ ☎ (91) 430 84 46,
- Dyspozytorowi PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie ☎ (0-91) 4713363, 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 rozpływów 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 bocznicą kolejowa jest połączona oraz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę kolejową.

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

- 2) Sekcja Eksploatacji Szczecin Główny
 - a) naczelnik sekcji – tel. +48 91 471 55 45,
 - b) naczelnik sekcji – e-mail: ise.szczecinglowny@plk-sa.pl
 - c) dyżurny ruchu stacji Szczecin Gośćław – 883 358 099

- 3) Przewoźnik –
 - a) adres:
 - b) tel.:
 - c) fax:
 - d) e-mail:

- 4) Przewoźnik –
 - a) adres:
 - b) tel.:
 - c) fax:
 - d) e-mail:

14. Postanowienia końcowe.

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

14.1. Rozdzielnik regulaminu.

Regulamin wykonano w 7 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) 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 7 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.

15. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu.

15.1. Skorowidz zmian

Nr zmiany	Zmiana dot. nr rozdziału strony, paragrafu,	Wprowadzono treść zmiany	Data wprowadzenia zmiany	Podpis wprowadzającego zmianę
1.	Rozdz. 1 pkt.1.1. ppkt. p)	Otrzymuje nowe brzmienie.	28.12.2017	Inspektor Nadzoru mgr inż. Anna Ślęzak <i>Ślęzak</i>
1.	Rozdz. 1 pkt.1.7	Otrzymuje nowe brzmienie.	28.12.2017	Inspektor Nadzoru mgr inż. Anna Ślęzak <i>Ślęzak</i>
1.	Rozdz. 2 pkt.2.4.	Otrzymuje nowe brzmienie.	28.12.2017	Inspektor Nadzoru mgr inż. Anna Ślęzak <i>Ślęzak</i>
1.	Rozdz. 2 pkt.2.5.	W tabeli Rz 116 S42-1:9-190 zmieniono na Rz S49-1:9-190	28.12.2017	Inspektor Nadzoru mgr inż. Anna Ślęzak <i>Ślęzak</i>
1.	Rozdz. 6 pkt.6.1.	Otrzymuje nowe brzmienie.	28.12.2017	Inspektor Nadzoru mgr inż. Anna Ślęzak <i>Ślęzak</i>

16. Spis załączników do regulaminu.

- Załącznik 1 Plan schematyczny boczniczy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon HUK.
- 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 HUK.

WYKAZ ROZJAZDÓW

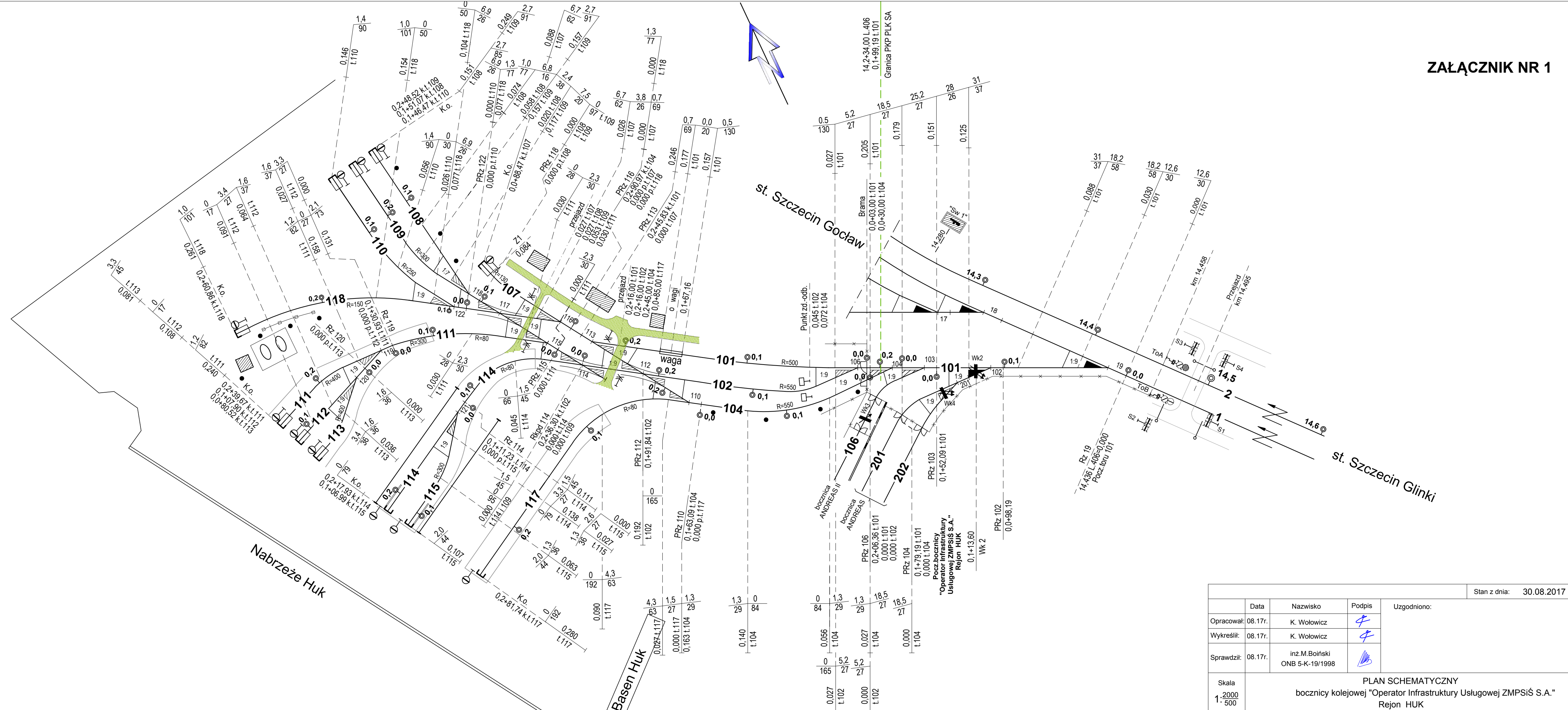
Nr ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIEN	RODZAJ	KIERUNEK	PODROZJAZDNICE	PODSYPKA
104	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
106	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
110	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
112	S 42	1:9	205	Krzyżowy podwójny	-	Drewniane	Tłuczniowa
113	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
114	S 42	1:9	205	Krzyżowy podwójny	-	Drewniane	Tłuczniowa
115	S 42	1:9	205	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
116	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
117	S 49	1:9	190	Krzyżowy podwójny	-	Drewniane	Tłuczniowa
118	S 42	1:7	140	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
119	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
120	S 42	1:9	205	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
121	S 42	1:9	205	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
122	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa

WYKAZ TORÓW

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU						DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU						LEGENDA	
	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	Obiekty
Dojazdowy.wagowy	101	S	106	S	113	246	101	P.zd-odb.	-	waga	-	105		
Zdaw.-odbiorczy	102	S	106	śr.Rkpd	114	236	102	P.zd-odb.	-	U	112	85		
Zdaw.-odbiorczy	104	S	104	S	116	291	104	U	104	S	110	116		
Ochronny	107	S	116	S	116	88	107	U	116	Z1	-	39		
Postojowy	108	S	118	K.o.	-	151	108	U	118	Z1	-	100		
Postojowy	109	śr.Rkpd	114	K.o.	-	249	109	U	118	Z1	-	100	S	Styk przediglicowy
Postojowy	110	S	122	K.o.	-	147	110	U	122	Z1	-	100	U	Ukres rozjazdu
Ładunkowy	111	S	115	K.o.	-	240	111	U	115	S	119	85	Wk	Wykolejnica
Ładunkowy							111	U	119	Z1	-	64	K.o.	Kozioł oporowy
Ładunkowy	112	S	119	K.o.	-	108	112	U	120	Z1	-	35	PZO	Punkt zdowczo-odbiorczy
Ładunkowy	113	S	120	K.o.	-	81	113	U	120	Z1	-	35	Z1	Początek zasypki
Ładunkowy	114	śr.Rkpd	114	K.o.	-	218	114	U	114	S	121	66	•	Oświetlenie
Ładunkowy							114	U	121	Z1	-	62		
Ładunkowy	115	S	121	K.o.	-	107	115	U	121	Z1	-	62		
Ładunkowy	117	S	110	K.o.	-	282	117	U	110	Z1	-	237		
Ładunkowy	118	S	116	K.o.	-	261	118	U	122	Z1	-	133		

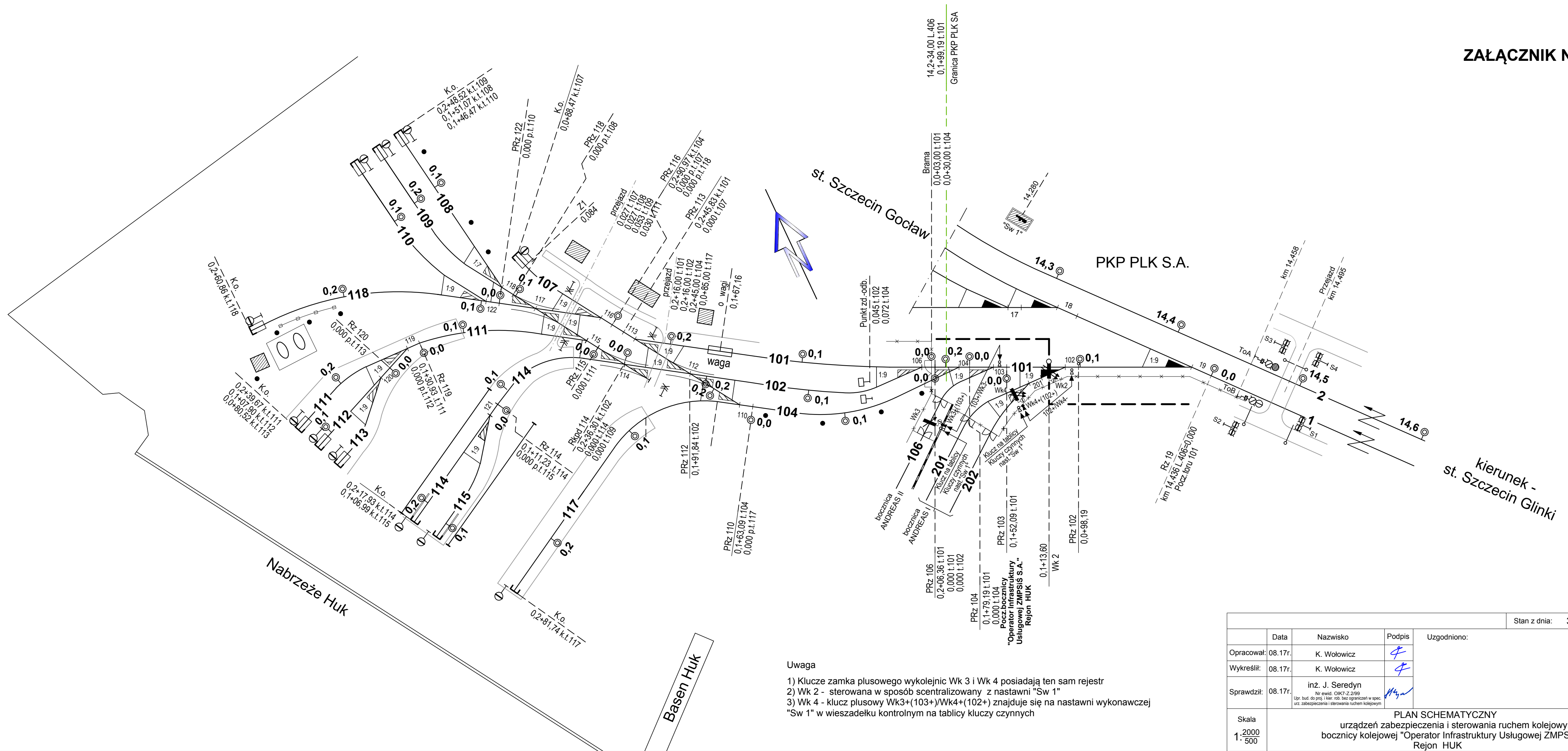
OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW

- S Styk przediglicowy
- U Ukres rozjazdu
- Wk Wykolejnica
- K.o. Kozioł oporowy
- PZO Punkt zdowczo-odbiorczy
- Z1 Początek zasypki
- Oświetlenie



ZALĄCZNIK NR 1

				Stan z dnia: 30.08.2017 r.
Opracował:	08.17r.	K. Wołowicz		Uzgodniono:
Wykresilił:	08.17r.	K. Wołowicz		
Sprawdził:	08.17r.	inż. M.Boiński ONB 5-K-19/1998		
Skala 1:2000 1:500	PLAN SCHEMATYCZNY boczny kolejowej "Operator Infrastruktury Usługowej ZMPSiS S.A." Rejon HUK			



- Uwaga
- 1) Klucze zamka plusowego wykołejnic Wk 3 i Wk 4 posiadają ten sam rejestr
 - 2) Wk 2 - sterowana w sposób scentralizowany z nastawni "Sw 1"
 - 3) Wk 4 - klucz plusowy Wk3+(103+)/Wk4+(102+) znajduje się na nastawni wykonawczej "Sw 1" w wieszadku kontrolnym na tablicy kluczy czynnych

				Stan z dnia: 30.08.2017 r.
	Data	Nazwisko	Podpis	Uzgodniono:
Opracował:	08.17r.	K. Wołowicz	<i>[Signature]</i>	
Wykreślił:	08.17r.	K. Wołowicz	<i>[Signature]</i>	
Sprawdził:	08.17r.	inż. J. Seredyn <small>Nr ewid. ORK7-Z.2799 Upr. bud. do proj. i kier. rob. bez ograniczeń w spec. urz. zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym</small>	<i>[Signature]</i>	
Skala 1:2000 500	PLAN SCHEMATYCZNY urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym boczniczy kolejowej "Operator Infrastruktury Usługowej ZMPSiS S.A." Rejon HUK			