



## 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 PRZEŁADUNKÓW MASOWYCH

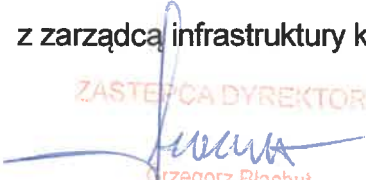
Regulamin niniejszy, zawierający 54 ponumerowane karty,  
sporządzony został w 8 jednobrzmiących egzemplarzach.

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

U Z G O D N I O N O

z zarządcą infrastruktury kolejowej:

ZASTĘPCA DYREKTORA

  
Przemysław Blachut

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

WICEPREZES  
ds. Infrastruktury  
Kazimierz Szadłaga

PREZES ZARZĄDU  
  
Dariusz Ślaboszewski

Szczecin, dnia 19.10. 2017 r.

Szczecin, dnia 23.10. 2017 r.

Spis treści:

<b>1. Postanowienia ogólne, dotyczące:</b> .....	<b>5</b>
1.1. Podstawy prawnej i celu opracowania regulaminu .....	6
1.2. Prawnej eksploatacji bocznicy kolejowej .....	8
1.3. Zakresu obowiązywania regulaminu.....	8
1.4. Użytkownika bocznicy kolejowej.....	8
1.5. Współużytkowników bocznicy kolejowej.....	8
1.6. Przeznaczenie bocznicy kolejowej.....	8
1.7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych, zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego .....	9
1.8 Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, jeżeli zostały one pozyskane od zarządcy/ów infrastruktury kolejowej, z którym/i bocznica kolejowa jest połączona lub przewoźnika/ów kolejowego/yh obsługującego/yh bocznice....	9
<b>2. Opis techniczny bocznicy kolejowej</b> .....	<b>10</b>
2.1. Położenie bocznicy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznica jest połączona. ....	10
2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada. ....	10
2.3. Lokalizacja punktu/ów zdawczo - odbiorczego/yh.....	11
2.4. Tory bocznicowe - ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od – do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne.....	12
2.5. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów. ....	12
2.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.....	12
2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.....	13
2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym. ....	13
2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne. ....	14
2.11. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn. ....	14
2.12. Oświetlenie bocznicy kolejowej.....	15
2.13. Punkty ładunkowe.....	15
2.14. Urządzenia ładunkowe.....	15
2.15. Wagi wagonowe.....	16
2.16 Bramy kolejowe.....	16
2.17 Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.....	16

2.18	Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnie budowli.....	16
2.19.	Sygnaly, wskaźniki i tablice.....	16
2.20.	Urządzenia i środki trakcyjne .....	17
2.21.	Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania. ....	18
2.22.	Środki łączności.....	18
2.23.	Urządzenia monitoringu wizyjnego do obserwacji wykolejnic.....	18
<b>3.</b>	<b>Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej.....</b>	<b>19</b>
<b>4.</b>	<b>Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej .....</b>	<b>21</b>
4.1.	Podstawianie wagonów na bocznice kolejową.....	21
4.2.	Liczba obsług i czas ich wykonywania. ....	21
4.3.	Masa hamująca składów manewrowych.....	22
4.4.	Dopuszczalny nacisk osi na szynę .....	22
4.5.	Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych .....	22
4.6.	Ruch pojazdów trakcyjnych przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej.....	23
4.7.	Ruch pojazdów trakcyjnych współużytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznica kolejowa jest połączona.....	23
<b>5.</b>	<b>Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.....</b>	<b>24</b>
5.1.	Podział bocznicy kolejowej na rejony manewrowe .....	24
5.2.	Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy kolejowej.....	24
5.3.	Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.....	24
5.4.	Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym.....	25
5.5.	Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i pojazdów trakcyjnych. ....	25
5.6.	Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.....	25
5.7.	Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.....	26
5.8.	Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.....	27
5.9.	Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych...	27

5.10. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek.....	27
5.11. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów. ....	28
5.12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie. ....	29
5.13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem. ....	30
<b>6. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniczy kolejowej. ....</b>	<b>31</b>
6.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.....	31
6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.....	31
6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy .....	31
6.4. Ważenie wagonów.....	32
6.5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych .....	32
6.6. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych...	33
<b>7. Organizacja obsługi punktów zdawczo – odbiorczych. ....</b>	<b>35</b>
7.1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych.....	35
7.2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkty zdawczo-odbiorcze.....	35
<b>8. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych. ....</b>	<b>36</b>
8.1 Na boczniczy są nadawane i przyjmowane wagony z towarami niebezpiecznymi.	
8.2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej. ....	37
8.3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych. ....	39
8.4. Wyposażenie i znakowanie taboru kolejowego.....	40
<b>9. Nadzór nad stanem technicznych i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej boczniczy, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego. ....</b>	<b>41</b>
<b>10. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na boczniczy (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na boczniczy).....</b>	<b>43</b>
<b>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);.....</b>	<b>44</b>

11.1	Obowiązki Inspektora Nadzoru („ZMPSiŚ” S.A.) Działu Utrzymania Infrastruktury Lądowej i Hydrotechnicznej.....	44
11.2	Obowiązki Dysponenta Nabrzeża.....	44
11.3	Obowiązki kierownika manewrów.....	44
11.4	Obowiązki manewrowego .....	45
11.5	Obowiązki maszynisty lokomotywy manewrowej (kierowcy ciągnika Unimog).....	45
<b>12.</b>	<b>Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym. ....</b>	<b>47</b>
<b>13.</b>	<b>Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznicą kolejowa jest połączona oraz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę kolejową.....</b>	<b>49</b>
<b>14.</b>	<b>Postanowienia końcowe.....</b>	<b>50</b>
14.1.	Rozdzielnik regulaminu.....	50
14.2.	Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.....	50
14.3.	Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.....	50
<b>15.</b>	<b>Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu. ....</b>	<b>51</b>
15.1.	Skorowidz zmian.....	51
15.2.	Potwierdzenie przyjęcia do wiadomości treści regulaminu .....	52
15.3.	Rejestr pracowników dokonujących czynności związanych z utrzymaniem bocznicy zapoznanych z treścią regulaminu .....	53
<b>16.</b>	<b>Spis załączników do regulaminu. ....</b>	<b>54</b>
Załącznik 1	Plan schematyczny boczniczy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Przewozów Masowych. ....	54
Załącznik 2a i 2b	Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na boczniczy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Przewozów Masowych. ....	54

**Regulaminy pracy manewrowej nabrzeży:**

1. Regulamin pracy manewrowej nabrzeża Regalica
2. Regulamin pracy manewrowej nabrzeża Katowickie
3. Regulamin pracy manewrowej nabrzeża Chorzowskie
4. Regulamin pracy manewrowej nabrzeża Gliwickie
5. Regulamin pracy manewrowej nabrzeża Bytomskie
6. Regulamin pracy manewrowej nabrzeża Taśmowiec
7. Regulamin pracy manewrowej nabrzeża Wałbrzyskie

## **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 2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016.1727). Obowiązujące akty prawne dotyczące użytkowanej bocznicy:

- 1) Ustawa o Transporcie Kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity Dz.U.2016.1727);
- 2) Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznic kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz.U. MI.2010.03.08 z dnia 26 lutego 2010 r.).
- 3) Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. „Prawo Przewozowe” (tekst jednolity Dz.U.2015.915);
- 4) Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. „Prawo budowlane” (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r. poz.1332)
- 5) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. (tekst jednolity Dz. U z 2015 r. poz.360).
- 6) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.(Dz.U.2014 poz. 46).
- 7) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. nr 151, poz. 987 z 1998 r. z późniejszymi zmianami).
- 8) Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. z 2010 r. nr 123 poz. 840).
- 9) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 30 października 2015 r. poz. 1744).
- 10) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 7 czerwca 2006 r. w sprawie rodzajów i warunków przewozu rzeczy, mogących powodować trudności transportowe przy przewozie koleją (Dz. U. nr 108, poz. 746).

- 11) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz.U.2014.212 z późn. zm.);
- 12) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej Dziennik Ustaw, rok 2017 pozycja 755.
- 13) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 25 września 2015 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz.U.2015, poz. 1548)
- 14) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U 2016 poz. 369),
- 15) Przepisów dla międzynarodowego przewozu kolejną towarów niebezpiecznych (RID), stanowiących załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF);
- 16) Przepisów wewnętrznych ZMPSIŚ S.A.
  - a) Instrukcja Utrzymania Infrastruktury Kolejowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy
  - b) Instrukcja Sygnalizacji Kolejowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy
  - c) Instrukcja o Technice Pracy Manewrowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy
  - d) Instrukcja Utrzymania Urządzeń Sterowania Ruchem Kolejowym Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy
  - e) Instrukcja Zasady i Wymagania Organizacyjne Związane z Powiadomieniem o Poważnych Wypadkach, Wypadkach i Incydentach oraz Działalnością Komisji Kolejowej na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. – opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika
  - f) Instrukcja o postępowaniu z towarami niebezpiecznymi na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez użytkownika bocznicy.

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

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

- 1) W oparciu o zapisy ustawy z dnia 20.12.1996 o portach i przystaniach morskich (Dz.U. 1997 Nr 9 poz. 44), Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna będący Wieczystym Użytkownikiem boczniczy (w rozumieniu Ustawy o transporcie kolejowym), zarządza wyłącznie portem, w tym infrastrukturą kolejową na terenie boczniczy.
- 2) Bocznicza użytkowana jest na podstawie: Umowy pomiędzy Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna a Bulk Cargo - Port Szczecin Spółką z o. o. z siedzibą przy ulicy Gdańskiej 21 w Szczecinie i użytkownikiem boczniczy KGHM METRACO S. A. z siedzibą przy ulicy Cłowej brama nr 1 70-668 Szczecin oraz nieczynną infrastrukturą boczniczy NORDKALK Sp. z o.o. z siedzibą przy ulicy Gdańskiej 20 n w Szczecinie.
- 3) Na podstawie niniejszego regulaminu.
- 4) Podstawą prawną eksploatacji boczniczy kolejowej jest posiadanie Świadectwa bezpieczeństwa wydane przez Prezesa UTK.

## **1.3. Zakresu obowiązywania regulaminu**

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

## **1.4. Użytkownika boczniczy kolejowej**

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

## **1.5. Współużytkowników boczniczy kolejowej**

Współużytkownikiem boczniczy, ustanowionym operatorem infrastruktury portowej jest:

- 1) "Bulk Cargo-Port Szczecin" Sp. z o.o. ul. Gdańska 21 70-661 Szczecin,
- 2) KGHM METRACO S. A. z siedzibą przy ulicy Cłowej brama nr 1 70-668 Szczecin.

## **1.6. Przeznaczenie boczniczy kolejowej**

- 1) Bocznicza jest przeznaczona i przystosowana do wykonywania manewrów związanych z załadunkiem, wyładunkiem oraz przeładunkiem przesyłek towarowych całowagonowych przybyłych na adres współużytkowników boczniczy i włączanych do ruchu po sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. Bocznicza służy w szczególności do za/wyładunku produktów związanych z działalnością Bulk Cargo - Port Szczecin Spółką z ograniczoną odpowiedzialnością i KGHM METRACO S. A.



- 2) Obsługa kolejowa bocznic dokonywana jest przez licencjonowanych przewoźników na zasadach zawartych w umowach określających zasady obsługi i przekazywania wagonów oraz przesyłek, zawieranych przez licencjonowanych przewoźników kolejowych z jednej strony, a Bulk Cargo - Port Szczecin Spółką z o. o., oraz licencjonowanych przewoźników kolejowych. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo Przewozowe (DZ. U. z 2012 r. poz. 1173, 1529 z późniejszymi zmianami).

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

Na bocznic obowiązują przepisy wewnętrzne użytkownika bocznic:

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

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

Na bocznic nie obowiązują przepisy wewnętrzne pozyskane od zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznic kolejowa jest połączona. W zakresie infrastruktury torowej i urządzeń srk należących do PKP PLK S.A. a położonych na terenie bocznic 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 Przeładunków Masowych odgałęzia się na stacji Szczecin Port Centralny:

- a) w okręgu nastawczym SPA rozjazdem nr 4 od toru nr 1 linii 273 Wrocław Główny - Szczecin Główny w km 350,415;
- b) w okręgu nastawczym SPA rozjazdem nr 4 od toru nr 1 łącznicy 855 Regalica - Szczecin Port Centralny w km 0,855;
- c) w okręgu nastawczym SPA rozjazdem nr 5 od toru nr 4 linii 991 Szczecin Port Centralny - Lokomotywnia w km 0,160 i od toru nr 2 linii nr 273 Wrocław Główny - Szczecin Główny w km 350,421;
- d) w okręgu nastawczym SPA rozjazdem nr 6 od toru nr 3 linii 990 Szczecin Port Centralny - Rejon SPD w km 0,146 i toru nr 12 linii 992 Szczecin Port Centralny SPA – Szczecin Port Centralny SPC w km 0,143;
- e) w okręgu nastawczym SPB rozjazdem nr 401 od toru 400 w km 2,118 linii 993 Szczecin Port Centralny SPB - Szczecin Port Centralny SPB tor 400;
- f) w okręgu nastawczym Dziewoklicz rozjazdem nr 3 od toru nr 1 w km 207, 729 linii 351 Poznań Główny - Szczecin Główny.

Wyżej wymienione okręgi nastawcze zarządzane są przez PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie.

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

Bocznic Rejon Przeładunków Masowych podzielona została na nabrzeża SPD4:

1. Regalica,
2. Katowickie
3. Chorzowskie,
4. Gliwickie,
5. Bytomskie,
6. Taśmowiec,
7. Wałbrzyskie

i okręg nastawczy bocznic KGHM METRACO S. A. oraz nieczynną bocznicę Nordkalk Sp. z o.o. z siedzibą przy ulicy Gdańskiej 20 n w Szczecinie odgałęziająca się rozjazdem Rkpd nr 363 od toru nr 171 ZMPSiŚ która od strony torów ZMPSiŚ została ochronnie zabezpieczona wykolejnicą prawą uzależnioną kluczowo z zamkiem trzpieniowym przez zamknięcie zwrotnicy nr 363c/d rozjazdu krzyżowego położeniu zasadniczym plusowym. Klucz od zamka wykolejnicowego przechowuje użytkownik bocznic.

W przypadku uruchomienia bocznic Nordkalk Sp. z o.o. ZMPSiŚ wyegzekwuje właściwe zabezpieczenie bocznic kolejowej poprzez wykolejnicę ochronną na

torze dojazdowym na bocznicę z uzależnieniem kluczowym zamka trzpieniowego zwrotnicy nr 363c/d dla uzyskania kolejności nastawiania Wk//363c/d.

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

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

- 1) Punkt zdawczo – odbiorczy na nabrzeżu Regalica usytuowany jest ;
  - a) w km 0,050 toru nr 81,
  - b) w km 0,050 toru nr 82,
  - c) w km 0,050 toru nr 83,
  - d) w km 0,245 toru nr 84.
- 2) Punkt zdawczo – odbiorczy na nabrzeżu Katowickie usytuowany jest ;
  - a) w km 0,080 toru nr 111,
  - b) w km 0,198 toru nr 112,
  - c) w km 0,100 toru nr 113,
  - d) w km 0,145 toru nr 114,
  - e) w km 0,175 toru nr 115,
  - f) w km 0,200 toru nr 116.
- 3) Punkt zdawczo – odbiorczy na nabrzeżu Chorzowskie usytuowany jest ;
  - a) w km 0,105 toru nr 131,
  - b) w km 0,105 toru nr 132,
  - c) w km 0,105 toru nr 133,
  - d) w km 0,175 toru nr 134,
  - e) w km 0,102 toru nr 135,
- 4) Punkt zdawczo – odbiorczy na nabrzeżu Gliwickie usytuowany jest ;
  - a) w km 0,484 toru nr 141,
  - b) w km 0,415 toru nr 142,
  - c) w km 0,380 toru nr 143,
  - d) w km 0,535 toru nr 144
- 5) Punkt zdawczo – odbiorczy na nabrzeżu Bytomskie usytuowany jest ;
  - a) w km 0,520 toru nr 151,
  - b) w km 0,481 toru nr 152,
  - c) w km 0,485 toru nr 153,
  - d) w km 0,557 toru nr 154,
- 6) Punkt zdawczo – odbiorczy na nabrzeżu Taśmowiec usytuowany jest ;
  - a) w km 0,155 toru nr 161,
  - b) w km 0,145 toru nr 162,
  - c) w km 0,110 toru nr 163,
- 7) Punkt zdawczo – odbiorczy na nabrzeżu Wałbrzyskie usytuowany jest ;
  - a) w km 0,050 toru nr 175,
  - b) w km 0,075 toru nr 176,

- c) w km 0,075 toru nr 177,
- 8) Punkt zdawczo – odbiorczy na bocznic METRACO S.A. usytuowany jest ;
  - a) w km 0,005 toru nr 93,
  - b) w km 0,050 toru nr 92.

Punkty zdawczo-odbiorcze usytuowane są na wyżej wymienionych nabrzeżach i bocznic KGHM METRACO S. A. oznaczone są tablicą informacyjną.

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

- 1) Wykazy torów na poszczególnych nabrzeżach ujęte zostały w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w § 2.
- 2) Pochylenia podłużne torów, ich pochylenia i najmniejsze promienie łuków poziomych występujących na poszczególnych nabrzeżach wskazane są w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w § 1pkt 3.
- 3) Na terenie bocznic kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Przetładunków Masowych zabudowana nawierzchnia torów jest typu 49E1 (S49).

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

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

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

- 1) Wykazy zwrotnic i wykolejnic, sposób ich nastawiania i uzależnienia z przyporządkowaniem do okręgów nastawczych, opis zastosowanych urządzeń srk oraz wykazy przejazdów i przejść z opisem zabudowanych na nich urządzeń umieszczono w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w § 3.
- 2) Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane.
- 3) Na międzytorzach znajdują się wskaźniki W 17 (ukres) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi co najmniej 3,75 m. Tor może być zajęty taborem wyłącznie do wskaźnika.
- 4) Na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

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

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

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

1. Wykazy zwrotnic i wykolejnic, sposób ich nastawiania i uzależnienia z przyporządkowaniem do okręgów nastawczych, opis zastosowanych urządzeń srk oraz wykazy przejazdów i przejść z opisem zabudowanych na nich urządzeń umieszczono w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży.
2. Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane.
3. Na międzytorzach znajdują się wskaźniki W 17 (ukres) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi co najmniej 3,75 m. Tor może być zajęty taborem wyłącznie do wskaźnika.
4. Na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

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

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

1. żeberko ochronne w torze nr 171,
2. wykolejnice niezależne
  - Wk182 – wykolejnica podwójna z dwoma latarniami wykolejnicowymi, zabudowana w rozjeździe nr 182, stanowiąca zabezpieczenie przed zbiegnięciem taboru z torów 140, 141, 142, 143, 151, 152, 153, 154 i toru 155 przez Rz 188 torem dla jazdy na wprost,
  - Wk184 – wykolejnica podwójna z dwoma latarniami wykolejnicowymi, zabudowana w rozjeździe nr 184, stanowiąca zabezpieczenie przed zbiegnięciem taboru z torów 81a i 101,
  - Wk185 – wykolejnica pojedyncza z dwoma latarniami wykolejnicowymi, zabudowana przed rozjazdem nr 185, stanowiąca zabezpieczenie przed zbiegnięciem taboru z torów 156, 161, 162, 163, 164 i 167,
  - Wk188 – wykolejnica pojedyncza z dwoma latarniami wykolejnicowymi, zabudowana przed ukresem rozjazdu nr 188, stanowiąca zabezpieczenie przed zbiegnięciem taboru z toru 155 przez Rz 188 torem dla jazdy na odgałęzienie,
  - Wk194 – wykolejnica pojedyncza z dwoma latarniami wykolejnicowymi, zabudowana przed ukresem rozjazdu nr 188, stanowiąca zabezpieczenie przed zbiegnięciem taboru z torów 121, 122, 124 i 127.

W położeniu zasadniczym wyżej wymienione wykolejnice są nałożone na tor. Klucze od wykolejnic znajdują się w szafce z kluczami u uprawnionego pracownika na posterunku ochrony przy bramie nr 2.

#### **2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.**

Na terenie boczniczy brak jest kolejowych obiektów inżynieryjnych.

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

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

1. w rejonie nabrzeża Regalica usytuowany jest przejazd;
  - w km 0,220 toru nr 81a,
  - w km 0,380; 0,552; 0,845 toru nr 84,
2. w rejonie nabrzeża Katowickie usytuowany jest przejazd;
  - w km 0,408 toru 101,
  - w km 0,084 toru 102,
  - w km 0,015 toru 103,
  - w km 0,040 toru 106,
  - w km 0,135 toru 107,
  - w km 0,035; 0,285; 0,373 toru 108,
  - w km 0,068; 0,315 toru 110,
  - w km 0,071 toru 111,
  - w km 0,110; 0,189 toru 112,
  - w km 0,069 toru 113,
  - w km 0,071; 0,145 toru 114,
  - w km 0,065 toru 115,
  - w km 0,110; 0,185 toru 116,
  - w km 0,136; 0,377; 0,471; 0,595 toru 117,
  - w km 0,095; 0,340; 0,434 toru 118,
3. w rejonie nabrzeża Chorzowskie usytuowany jest przejazd;
  - w km 0,418 toru 121,
  - w km 0,538 toru 122,
  - w km 0,470 toru 124,
  - w km 0,484 toru 127,
  - w km 0,095 toru 128,
  - w km 0,084 toru 131,
  - w km 0,084 toru 132,
  - w km 0,084 toru 133,
  - w km 0,158 toru 134,
  - w km 0,085; toru 135,
4. w rejonie nabrzeża Gliwickie usytuowany jest przejazd;
  - w km 0,160 toru 141,
  - w km 0,123 toru 142,
  - w km 0,083 toru 143,
  - w km 0,239 toru 144,
5. w rejonie nabrzeża Bytomskie usytuowany jest przejazd;

- w km 0,125; 0,416 toru 151,
  - w km 0,095; 0,387 toru 152,
  - w km 0,098; 0,389 toru 153,
  - w km 0,190; 0,482 toru 154,
  - w km 0,190 toru 155,
  - w km 0,190 toru 156,
6. w rejonie nabrzeża Taśmowiec usytuowany jest przejazd;
- w km 0,115 toru 161,
  - w km 0,135 toru 162,
  - w km 0,077 toru 163,
  - w km 0,104 toru 164,
  - w km 0,076 toru 167,
7. w rejonie nabrzeża Wałbrzyskie usytuowany jest przejazd;
- w km 0,120 toru 171,
  - w km 0,019 toru 176,
  - w km 0,019 toru 177,
8. w rejonie bocznicy KGHM METRACO S. A. usytuowany jest przejazd;
- w km 0,0035; 0,355 toru 91,
  - w km 0,094 toru 95,
  - w km 0,015 toru 96.

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

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

Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.

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

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

#### **2.13. Punkty ładunkowe.**

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

#### **2.14. Urządzenia ładunkowe.**

Bocznicza jest przystosowana do wykonywania czynności ładunkowych.

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

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

### **2.15. Wagi wagonowe.**

Bocznic posiada jedną wagę wagonową na torze nabrzeża Katowickiego nr 103.

### **2.16 Bramy kolejowe.**

Teren bocznicy KGHM METRACO S. A. jest wygradzony ogrodzeniem. Na terenie bocznicy zlokalizowano 2 bramy kolejowe:

1. w km 0,101 toru nr 95,
2. w km 0,023 toru nr 96

Pozostałe nabrzeża nie posiadają kolejowych bram wjazdowych.

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

1. Na bocznicy obowiązuje skrajnia budowli zgodna z PN-EN 15273-3/2010 dla kolei normalnotorowych.
2. Bocznic nie posiada skrajnika.
3. Na bocznicy 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 bocznicy nie stwierdzono budowli i urządzeń nie spełniających warunków skrajni budowli zgodna z PN-EN 15273-3/2010 dla kolei normalnotorowych.

### **2.19. Sygnały, wskaźniki i tablice.**

#### **1. Sygnały.**

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

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

#### **2. Wskaźniki.**

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

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



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

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

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

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

### **3. Tablice.**

Lokalizacja tablic informacyjnych „Punkt zdawczo-odbiorczy” usytuowanych na nabrzeżach i boczniczy KGHM METRACO S.A. jest ujęta w pkt. 2.3.

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

- 1) Praca manewrowa na boczniczy wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych.
- 2) Wykorzystywane na boczniczy pojazdy powinny być wyłącznie typu dopuszczonego do eksploatacji przez Urząd Transportu Kolejowego. Dla tych pojazdów właściciel pojazdu winien posiadać stosowne „Świadectwo dopuszczenia typu pojazdów kolejowych”.
- 3) Wykorzystywany pojazd winien być sprawny, na potwierdzenie tego właściciel pojazdu powinien posiadać świadectwo sprawności technicznej pojazdu, które wydaje właściciel i które jest ważne na czas określony. Warunki wydania świadectwa sprawności technicznej są określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 w sprawie świadectwa sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz.U. 2005 nr 37 poz. 330).
- 4) W pojeździe szynowym z napędem powinny znajdować się następujące dokumenty:
  - a) świadectwo sprawności technicznej pojazdu szynowego,
  - b) książka pokładowa pojazdu z napędem.
- 5) Pojazdy trakcyjne Przewoźników dokonujące obsługi są odstawiane na postój na torach stacji Szczecin Port Centralny lub mogą być odstawiane po uzgodnieniu z użytkownikiem boczniczy na wyznaczonych torach boczniczy.

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

Bocznica nie posiada własnych czynnych lokomotyw manewrowych.

## **2.22. Środki łączności**

Współużytkownicy 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

## **2.23. Urządzenia monitoringu wizyjnego do obserwacji wykolejnic**

Urządzenia monitoringu wizyjnego do obserwacji położenia wykolejnic kolejowych nr : Wk182, Wk184, Wk185, Wk188, Wk194 w rejonie bramy Nr 2 w porcie w Szczecinie. Stan zasadniczy położenia wykolejnic – wykolejnice nałożone na tor.

W ramach systemu monitoringu wizyjnego zabudowane są dwie kamery IP szybkoobrotowe typu NVIP-3DN5030 SD/IRH-2 z funkcją dzień/noc – filtr IR, rozdzielczość 3MPX, zasięg do 120 m.

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

Ruch kolejowy pomiędzy stacją kolejową Szczecin Port Centralny a bocznicą Rejon Przeładunków Masowych i w drodze powrotnej prowadzony jest na zasadach jazd manewrowych określonych w Regulaminie technicznym stacji Szczecin Port Centralny SPA i SPB w działkach 71 opracowanych osobno dla każdego z nabrzeży i bocznicy KGHM METRACO S. A..

#### **Procedura wjazdowa**

- 1) Przewoźnik kolejowy awizuje przybycie przesyłki na stację Szczecin Port Centralny, podając rejon stacji, na który wjechał pociąg,
- 2) Ustawiacz przewoźnika, zgłasza gotowość transportu kolejowego do wjazdu dyspozytorowi Bulk Cargo - Port Szczecin Spółka z o. o., podając rejon manewrowy, z którego ma się odbyć jazda manewrowa na bocznicę,
- 3) Dyspozytor Bulk Cargo - Port Szczecin Spółka z o. o. po otrzymaniu zgłoszenia o gotowości do jazdy na bocznicę Rejon Przeładunków Masowych przekazuje telefonicznie informację o pozwoleniu na wjazd na bocznicę pracownikowi posterunku nastawczego, z którego ma się odbyć jazda manewrowa,
- 4) Numery telefonów posterunków, pod które należy przekazywać informację o pozwoleniu na wjazd na bocznicę:

SPA1 – 91 471 4122

SPB12 – 91 471 4525

SPB16 – 91 471 4122

SPB17 – 91 471 4193

W przypadku usterki telefonu na posterunku nastawczym i nie możliwości przekazania informacji o pozwoleniu, dopuszcza się przekazanie informacji na posterunek dyżurnego ruchu odpowiedniego rejonu

SPA – 571 336 188

SPB – 571 336 189

SPC – 571 336 299

- 5) Pracownik posterunku nastawczego notuje czas i nazwisko zgłaszającego,
- 6) Po zgłoszeniu pracownikowi posterunku nastawczego, dyspozytor Bulk Cargo - Port Szczecin Spółka z o. o. informuje kierownika manewrów o zgodzie na wjazd i możliwości zamówienia jazdy manewrowej na bocznicę Rejon Przeładunków Masowych,
- 7) Kierunek jazdy manewrowej na bocznicę powinien każdorazowo uzgadniany z dysponentem nabrzeża.
- 8) Kierownik manewrów odpowiada za doprowadzenie skład do bocznicy,

- 9) Ustawiacz przewoźnika po dojeździe do bocznicy pobiera klucz od właściwej wykolejnicy znajdujący się w szafce z kluczami na posterunku ochrony przy bramie nr 2,
- 10) Pobranie klucza od wykolejnicy ustawiacz kwituje w "Książce pobrania kluczy". Ustawiacz przewoźnika wpisuje do "Książki pobrania kluczy" imię i nazwisko, godzinę pobrania klucza, nazwę przewoźnika podpisując się czytelnie.
- 11) Po otwarciu wykolejnicy i przejeździe transportu kolejowego ustawiacz zamyka wykolejnicę i zwraca klucz do szafki, wraz z potwierdzeniem tego faktu stosownym wpisem i podpisem w " Książce pobrania kluczy".

#### **Procedura wyjazdowa**

- 1) Ustawiacz przewoźnika, po zgłoszeniu transportu kolejowego do wyjazdu do dyspozytora Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o. o. i po uzyskaniu jego zgody na opuszczenie bocznicy doprowadza skład do wyjazdu z bocznicy,
- 2) Ustawiacz przewoźnika pobiera klucz od właściwej wykolejnicy znajdujący się w szafce z kluczami na posterunku ochrony przy bramie nr 2,
- 3) Pobranie klucza od wykolejnicy ustawiacz kwituje w "Książce pobrania kluczy". Ustawiacz przewoźnika wpisuje do "Książki pobrania kluczy" imię i nazwisko, godzinę pobrania klucza, nazwę przewoźnika podpisując się czytelnie.
- 4) Po otwarciu wykolejnicy i przejeździe transportu kolejowego ustawiacz zamyka wykolejnicę i zwraca klucz do szafki, wraz z potwierdzeniem tego faktu stosownym wpisem i podpisem w " Książce pobrania kluczy".
- 5) Wyjazd z bocznicy kierownik manewrów uzgadnia z pracownikiem posterunku nastawczego rejonu, do którego będzie odbywała się jazda manewrowa.

## **4. Warunki techniczne obsługi boczniczy kolejowej**

### **4.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.**

- 1) Wagony podstawiane są na bocznicę przez lokomotywę i drużynę manewrową przewoźników kolejowych po uprzednim uzgodnieniu zasad obsługi z eksploatującą bocznicę spółką Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o.o. poprzez (zawarcie stosownych umów lub porozumień).
- 2) Wagony przeznaczone na bocznicę podstawiane są na bocznicę przez przewoźników kolejowych na tory zdawczo - odbiorcze wskazane w regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w §2. Z torów tych również przewoźnik kolejowy zabiera zdawane z boczniczy wagony.
- 3) Ilość wagonów podstawianych jednorazowo przez przewoźników kolejowych wskazano w poszczególnych Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w §2.

### **4.2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.**

- 1) Obsługa poszczególnych nabrzeży na boczniczy ZMPSiŚ oraz boczniczy KGHM METRACO S. A. 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 określonego nabrzeża na boczniczy przez więcej niż jednego przewoźnika jest zabronione. Wjazd przewoźnika na nabrzeże bocznicę może się odbyć tylko wówczas, gdy zakończono uprzednio rozpoczętą obsługę nabrzeża.
- 3) Koordynację obsług na nabrzeżach oraz boczniczy KGHM METRACO S. A. ze strony użytkowników nabrzeży i boczniczy pełni Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o.o.
- 4) Obsługi poszczególnych nabrzeży na boczniczy przez przewoźników kolejowych uzgadniane są telefonicznie na zasadach określonych w umowie na obsługę (porozumieniu).
- 5) Obsługa boczniczy może być dokonywana również w nocy.
- 6) Po uzgodnieniu obsługi przez wyznaczonego pracownika przewoźnika kolejowego z dysponentem nabrzeża, na 15 minut przed obsługą torów nabrzeża powinna być wstrzymana praca manewrowa wykonywana przy pomocy ciągnika drogowego w danym rejonie manewrowym.
- 7) Należy wstrzymać również pracę ładunkową, a dźwigi i inny sprzęt ładunkowy oraz materiały muszą być odsunięte na bezpieczną odległość (co najmniej 1,5 m od skrajnej szyny). Z torów bezwzględnie muszą być usunięte pojazdy kołowe i wszelkie urządzenia i przedmioty takie jak: furty burtowe statków, trapy itp.
- 8) Za wstrzymanie pracy manewrowej i ładunkowej oraz usunięcie wszelkich przeszkód z torów odpowiedzialny jest dysponent nabrzeża.

- 9) Na bocznice wagony mogą być tylko pchane, a zabierane z bocznicy 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 bocznicy przyjmuje się wymagany procent masy hamującej na tory:

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

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

#### 4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę

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

#### 4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

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

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

Lokomotywy przewoźników kolejowych dokonujących obsługi boczniczy mogą wjeżdżać na grupy torów zdawczo – odbiorczych. Wyjazd poza tę grupy torów dozwolony jest wyłącznie w porozumieniu z Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o. o.

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

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

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

### **5.1. Podział boczniczy kolejowej na rejonu manewrowe**

- 1) Bocznicza podzielona jest na nabrzeża, które stanowią każde z osobna jeden lub kilka rejonów manewrowych oraz rejon boczniczy KGHM METRACO S. A. Podział nabrzeży na rejonu manewrowe zawarty jest w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży i boczniczy KGHM METRACO S. A.
- 2) Kierownik manewrów może wykonywać manewry bez ograniczeń w granicach własnego rejonu manewrowego.
- 3) Jeżeli jazda manewrowa (ruch manewrowy) ma się odbyć do sąsiedniego rejonu manewrowego, to przed wykonaniem tego ruchu kierownik manewrów powinien uzyskać na to zgodę kierownika manewrów rejonu, w którym ma się odbywać ruch manewrowy.
- 4) Jeżeli w sąsiednim rejonie manewrowym, do którego ma się odbyć ruch manewrowy nie jest prowadzona praca manewrowa, to ruchy manewrowe w tym rejonie mogą być wykonane bez uzgodnienia do ukresu najbliższej zwrotnicy, manewry należy prowadzić z ostrożnością, a prędkość jazdy należy regulować tak, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany.

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

- 1) Na torach boczniczy maksymalna prędkość jazd manewrowych wykonywanej lokomotywami manewrowymi nie może przekraczać 5 km/h z wyjątkiem:
  - a) przypadków wskazanych w regulaminach pracy nabrzeży, dla których dopuszcza się jazdy z prędkością nie przekraczającą 15 km/godz.
  - b) przypadków, gdy prędkość jazdy należy ograniczyć do 3 km/godz., tj:
  - c) przetaczania wagonów z przekroczona skrajnią,
  - d) 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) staczanie z wywrotnicy na nabrzeżu Taśmowiec,
  - b) przy pomocy przeciągarek,
  - c) przy pomocy pojazdu drogowego (np. Fadroma, ciągnik rolniczy) i siła ludzi (za wyjątkiem terminalu przeładunku siarki i nabrzeża Taśmowiec).
- 3) Stosowanie innych sposobów wykonywania pracy manewrowej np. odrzucanie wagonów jest zabronione. W czasie podstawiania wagonów na bocznicę ustawiacz lub manewrowy musi jechać na pierwszym pchanym wagonie lub poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy.
  - 4) Zabrania się wskakiwania i zeskakiwania z manewrującego taboru będącego w ruchu.

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

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

#### **5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i pojazdów trakcyjnych.**

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

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

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

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

- 1) Lokomotywy manewrowe obsługiwane są jednoosobowo przez maszynistów posiadających egzamin kwalifikacyjny na stanowisko maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych i prawo kierowania tymi lokomotywami.
- 2) W czasie wykonywania manewrów kierującemu pojazdem trakcyjnym nie wolno wyręczać się w obsłudze pojazdu trakcyjnego innymi pracownikami.

- 3) Prawo przebywania w kabinie pojazdu trakcyjnego mają pracownicy drużyny manewrowej oraz pracownicy nadzoru.
- 4) W czasie jazdy lokomotywy manewrowej drużyna manewrowa powinna zająć miejsce w kabinie maszynisty lub na pomoście. Zajmowanie miejsca na stopniach wejściowych do lokomotywy jest zabronione.
- 5) W czasie przerw w pracy, gdy na pojeździe nie ma maszynisty (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 ZMPSiŚ S.A. wszystkie jazdy manewrowe muszą odbywać się z włączonym hamulcem zespolonym.

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

- 1) Na boczniczy dopuszczalne jest przetaczanie wagonów siłą ludzi lub przy pomocy pojazdów drogowych (ciągnikiem drogowym, ładowarką typu „Fadroma” itp.).
- 2) Przetaczanie wagonów siłą ludzi lub przy pomocy pojazdu drogowego może odbywać się pod kierownictwem ustawiacza lub innego pracownika przeegzaminowanego w zakresie potrzebnym do kierowania tymi manewrami, który przed rozpoczęciem manewrowania zobowiązany jest pouczyć przydzielonych do przetaczania pracowników o zasadach bezpiecznego wykonywania tej czynności.
- 3) Siłą ludzi, pojazdami drogowymi lub za pomocą innych urządzeń mechanicznych wolno przetaczać tylko taką ilość wagonów i z taką prędkością, aby wagony te w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane.
- 4) Prędkość przetaczania wagonów pojazdami drogowymi nie może przekraczać **5 km/godz.**, a w przypadku przetaczania siłą ludzi **3 km/godz.**

- 5) Tabor należy popychać siłą ludzką idąc obok niego, przy czym należy uważać przy podstawianiu wagonów pod magazyn, aby nie znaleźć się między wagonem a urządzeniami ładunkowymi oraz składowanymi ładunkami.
- 6) Zabronione jest znajdowanie się ludzi między tokami szynowymi, przed lub za przetaczanym wagonem. Nie wolno uderzać wagonem o stojący następny wagon w celu jego uruchomienia.
- 7) Pojazd drogowy podczas przetaczania powinien znajdować się na zewnątrz toru.
- 8) Kierunek jazdy pojazdu drogowego powinien być równoległy do osi toru. Użyty do ciągnięcia łańcuch lub lina musi mieć długość co najmniej 2,5 m.
- 9) Lina powinna być zamocowana do wagonu w sposób uniemożliwiający jego uszkodzenie.
- 10) Wyznaczony pracownik powinien w razie potrzeby hamować wagony hamulcem ręcznym lub specjalnym klinem z drążkiem.
- 11) Po zakończeniu manewrów należy tabor zabezpieczyć przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulcem ręcznym skrajnych wagonów w przetaczanej grupie, w razie braku hamulców ręcznych, należy podklinować skrajne koła grupy płozami hamulcowymi.

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

- 1) Wszystkie zwrotnice na 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.
  - a) zwrotnica nr 1128 na nabrzeżu Taśmowiec, która nastawiana jest samoczynnie.
- 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 obłuzowane 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 płozy.
- 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 (współużytkownika boczniczy lub Przewoźnika kolejowego).
- 2) Tabor nie będący w ruchu należy przed zbiegnięciem zabezpieczyć w następujących przypadkach:
  - a) w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia taboru, a zwłaszcza gdy pochylenie toru wynosi powyżej 2,5 ‰ (pochylenia przekraczające 2,5‰, tabor ma łożyska toczne, wieje silny wiatr itp.,
  - b) po zakończeniu manewrów.
- 3) Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem wykonuje się przez sprzęgnięcie, zahamowanie, podklinowanie – a mianowicie:
  - a) stojący tabor należy na każdym torze sprzęgnąć ze sobą, za wyjątkiem tych pojedynczych wagonów, które podstawione zostały na wyznaczone miejsca (np. punkty ładunkowe); w każdej grupie tabor powinien być ze sobą sprzęgnięty.
  - b) oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
    - jeden pojazd – gdy grupa połączonego taboru nie przekracza 10 pojazdów,
    - dwa skrajne pojazdy – gdy grupa połączonego taboru przekracza 10 pojazdów.
- 4) Dodatkowe zabezpieczenie przed zbiegnięciem lub w przypadku braku wagonowych hamulców ręcznych stanowią płozy hamulcowe, wyłożone od strony spadku, pod koła dwóch wagonów.
- 5) Odkręcanie wagonowych hamulców ręcznych oraz zdejmowanie płóz hamulcowych przez nieuprawnionych pracowników użytkownika boczniczy jest **zabronione**.
- 6) Zabezpieczenia przed zbiegnięciem oraz jego usunięcia dokonuje drużyna manewrowa podstawiająca lub zabierająca wagony.

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

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

- 1) Za koordynację pracy bocznicy i obsług z ramienia współużytkownika bocznicy odpowiada główny dyspozytor Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o. o. który współpracuje z dysponentami na nabrzeżach, którym zakres odpowiedzialności został określony w Regulaminie pracy manewrowej poszczególnych nabrzeżach, a także w porozumieniu odpowiednio kierownikiem bocznicy KGHM METRACO S. A.
- 2) Koordynacją zamówień transportów i uzgadnianie terminów dostaw zajmuje się Dyspozytura 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 bocznicy, oraz wystawienie wagonów z torów zdawczo – odbiorczych na stację należy do przewoźnika obsługującego bocznice na zasadach określonych w umowie lub porozumieniu.
- 2) Przesławianie wagonów z torów zdawczo-odbiorczych na tory ładunkowe, manewry podczas prac ładunkowych, przestawienie wagonów na tor zdawczo-odbiorczy należy do drużyny manewrowej użytkownika bocznicy.

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

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. Sprawdzenie 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 współużytkownika boczniczy.

Na torze nr 103 nabrzeża Katowickiego znajduje się elektroniczna statyczna waga wagonowa.

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

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



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

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

- 1) Przy wykonywaniu pracy manewrowej nie wolno zatrudniać kobiet i młodocianych.
- 2) W czasie wykonywania pracy manewrowej wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa, a w szczególności przestrzegać następujących postanowień:
  - a) przez tory należy przechodzić prostopadle do ich osi, po upewnieniu się, że nie ma przeszkód, przechodząc nie należy stawać na główkę szyny,
  - b) nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach,
  - c) przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z budek hamulcowych, pomostów oraz przerw między wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor przechodząc tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego wagonu,
  - d) zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do taboru będącego w ruchu,
  - e) nie wolno przechodzić między torem kolejowym, na którym dokonywane są manewry a rampami, magazynami, wagami i innymi tego typu obiektami,
  - f) w czasie jazdy na taborze zabronione jest:
    - wychylanie się poza skrajnię taboru,
    - przebywania na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają znajdowanie się pracownika w skrajni taboru, na stopniach bez uchwytu, z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych,
    - przebywania na zderzakach, sprzęgach śrubowych, dachach wagonów i ładunkach,
    - przebywanie na stopniach wejściowych pojazdów trakcyjnych,
  - g) wchodzenie między tabor w celu jego połączenia w pozycji wyprostowanej jest zabronione, wchodząc należy schylić się chwytając ręką za uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołownicy wagonu,
  - h) zabrania się sprzęgania i rozsprzęgania pojazdów trakcyjnych z wagonami jeżeli pojazdy trakcyjne lub wagony znajdują się w ruchu,
  - i) sprzęganie i rozsprzęganie taboru na przejazdach, rozjazdach, torach położonych ma spadkach jest zabronione,
  - j) do hamowania i zabezpieczania taboru nie wolno używać płozów

hamulcowych uszkodzonych,

- k) płoż należy wykladać chwytając za uchwyt, zabronione jest chwytanie płożu za korpus,
- l) przy przestawianiu zwrotnicy pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica i ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza skrajnią taboru. Nie wolno przestawiać zwrotnicy tuż przed zbliżającym się taborem.

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

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

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

- 1) Przekazywanie wagonów przez przewoźnika dla boczniczy odbywa się na punktach zdawczo-odbiorczych wskazanych dla każdego nabrzeża w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeża stanowiących załączniki do niniejszego Regulaminu, na podstawie uzgodnionych między przewoźnikami a współużytkownikiem 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 nadawane i przyjmowane wagony z towarami niebezpiecznymi.**

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

- 1) Na nabrzeżu Regalica, Chorzowskie, Gliwickie, Bytomskie, Wałbrzyskie znajdują się stanowiska przeładunku takich materiałów jak: saletra amonowa, koncentrat miedzi, koncentrat cynku, cynk kalcynowany, masa anodowa, pak smołowy i smoła.
- 2) Na nabrzeżu Katowickim na torach nr 111 i 112 w środkowej części tych torów znajduje się stanowisko przeładunku towarów płynnych III klasy niebezpieczeństwa pożarowego (temperatura zapłonu powyżej 61°C), w tym towarów ropopochodnych takich jak: saletra amonowa, kwas siarkowy, koncentrat miedzi, koncentrat cynku, cynk kalcynowany, masa anodowa, pak granulowany smoła, mazut, olej napędowy, olej opałowy – stanowisko to opisane jest w Regulaminie pracy manewrowej nabrzeża Katowickiego.
- 3) Od nabrzeży Katowickiego i Regalica odgałęzia się stanowisko przeładunku kwasu siarkowego będącego materiałem żrącym (klasy 8) - stanowisko to opisane jest w Regulaminie pracy manewrowej boczniczy KGHM METRACO S. A.

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”.

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

- 5) Postępowanie z próżnymi, nieoczyszczonymi opakowaniami i taborem po towarach niebezpiecznych:
- a/ Próżne, nieoczyszczone opakowania i tabor po towarach niebezpiecznych przygotowuje się do przewozu w taki sam sposób, jak w stanie ładownym, tzn. opakowania i tabor powinny być:
    - tak samo zamknięte i szczelne,
    - oznakowane nalepkami ostrzegawczymi tego samego wzoru, jak dla ostatnio przewożonego towaru,
    - oznaczone tablicą identyfikacyjną koloru pomarańczowego z numerem zagrożenia i numerem UN ostatnio przewożonego towaru (tabor),
    - oznaczone numerem UN ostatnio przewożonego towaru (opakowania).
- 6) Czynności kontrolne przed przyjęciem przesyłki do przewozu polegają na sprawdzeniu w odniesieniu do wagonów - cystern: czytelności następujących danych na tabliczce znamionowej (pkt. 6.8.2.5.1 RID), a w tym między innymi,
- a. czytelności następujących danych na tabliczce znamionowej (pkt. 6.8.2.5.1 RID), a w tym między innymi:
    - pojemności zbiornika w litrach lub m<sup>3</sup>,
    - daty (miesiąc i rok) badania odbiorczego i ostatniego badania okresowego,
    - stempla rzeczoznawcy przeprowadzającego badania;
  - b. danych zawartych na obu stronach zbiornika lub na tablicy wagonowej (pkt. 6.8.2.5.2 RID):
    - nazwy właściciela (użytkownika),
    - pojemności zbiornika w litrach,
    - masy własnej wagonu,
    - granicy obciążenia stosownie do właściwości wagonu i kategorii linii kolejowych, po których będzie on kursował,
    - oficjalnej nazwa przewozowa towaru dopuszczonego do przewozu,
    - data następnego badania okresowego (miesiąc i rok),
    - kod cysterny zgodnie z 4.3.4.1.1 RID,
    - jeżeli są konieczne, kody przepisów specjalnych TC, TE i TA (6.8.4 RID),
    - kody przepisów specjalnych TT (6.8.4 RID);
  - c. obecności właściwej pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej (dział 5.3 RID i Załącznika 2 do SMGS),
  - d. obecności nalepek ostrzegawczych właściwych dla załadowanego towaru (dział 5.2 i 5.3 RID i Załącznika 2 do SMGS),

- e. zabezpieczenia zaworów nalewowo-spustowych zaślepkami, w pozycji jednoznacznie zamkniętej,
- f. plomb na zaworach nalewowo-spustowych (założenie plomb na zaworach próżnych, nie oczyszczonych cystern jest konieczne wyłącznie po przewozie materiałów szczególnie niebezpiecznych i promieniotwórczych, w komunikacji krajowej),
- g. stanu szczelności zbiornika i osprzętu (stwierdzonego na podstawie braku objawów wycieku, ulatniania lub wysypywania substancji), kompletności linek uziemiających,
- h. W odniesieniu do listów przewozowych czynności kontrolne przed przyjęciem przesyłki do przewozu polegają na sprawdzeniu poprawności wypełnienia listu przewozowego i kompletności dokumentów.

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

- 1) Pracownicy, których obowiązki dotyczą przewozu towarów niebezpiecznych, powinni zostać przeszkoleni w zakresie wymagań związanych z takim przewozem, odpowiednio do ich odpowiedzialności i obowiązków – zgodnie z działem 1.3 RID.
- 2) Szkolenie powinno zawierać także przedstawione w rozdziale 1.10 RID przepisy szczególne, stosowane dla zapewnienia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.
- 3) Szkolenie powinno być okresowo uzupełniane w celu uwzględnienia zmian w przepisach.
- 4) Dane dotyczące wszystkich przeprowadzonych szkoleń powinny być przechowywane przez pracodawcę, jak również przez pracownika i powinny być weryfikowane przy podejmowaniu nowego zatrudnienia.
- 5) Dokumentacja szkolenia powinna obejmować:
  - a) zaprojektowany przez doradcę RID program szkolenia, zatwierdzany każdorazowo przez kierującego zakładem;
  - b) dziennik szkolenia, zawierający:
    - listę uczestników szkolenia,
    - ramowy program szkolenia z nazwiskami wykładowców,
    - czasokres i treść poszczególnych zajęć,
    - kontrolę obecności uczestników szkolenia na zajęciach;
    - imienne zaświadczenia o ukończeniu szkolenia.
- 6) Doradca ds. bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych.
  - a) Posiadacz boczniczy jako podmiot wykonujący związane z przewozem koleją towarów niebezpiecznych czynności napełniania, rozładunku lub przeładunku, obowiązany jest do wyznaczenia na swój koszt doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych.
  - b) Zadania, obowiązki i organizację pracy doradców określają:

- c) 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 boczniczy (ZMP SiŚ) ma opracowane własne przepisy wewnętrzne określające warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania nawierzchni kolejowej na boczniczy.
- 13) Zgodnie z Rozdz. VI Art. 62 Ustawy Prawo Budowlane, obiekt budowlany, jakim jest bocznicza 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 dokonanych 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 2011 r. 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 („ZMPSiŚ” S.A.) Działu Utrzymania Infrastruktury Lądowej i Hydrotechnicznej.**

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

### **11.2 Obowiązki Dysponenta Nabrzeża.**

- a) Sprawuje ogólny nadzór nad pracą transportu kolejowego na podległych mu nabrzeżach.
- b) Zapewnia właściwą organizację pracy na nabrzeżach i punktach ładunkowych w ramach porozumień pomiędzy współużytkownikami.
- c) Nadzór nad utrzymaniem stanu technicznego torów i rozjazdów związanych z transportem kolejowym i zgłaszanie usterek do ZMPSiŚ 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) Bezzwłoczne przekazywanie informacji kierownictwu spółki o wszystkich wypadkach z pracownikami i taborem kolejowym oraz awarii urządzeń technicznych związanych z procesem obsługi kolejowej.

### **11.3 Obowiązki 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.

#### 4) Obowiązki manewrowego:

- a) Do obowiązków manewrowego należy:
- rozprzęganie i sprzęganie taboru,
  - nastawianie zwrotnic,
  - powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
  - hamowanie taboru manewrującego,
  - zabezpieczanie wagonów przed zbiegnięciem,
  - inne czynności związane z pracą manewrową, zlecone przez kierownika manewrów.
- b) Manewrowy powinien dawać sygnały samodzielnie w następujących sytuacjach:
- przed dojechaniem do wagonów, które ma połączyć,
  - gdy na polecenie kierownika manewrów, wykonuje manewry jednoosobowo,
  - celem wstrzymania manewrów w razie grożącego niebezpieczeństwa.
- c) Przed zakończeniem pracy manewrowy powinien:

- sprawdzić, czy nie pozostawiono wagonów poza ukresami torów,
- zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie wagonów hamulcem ręcznym,
- nie użyte do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem kliny lub płozy hamulcowe złożyć w wyznaczonym do tego miejscu; płozy uszkodzone składować w miejscu osobno wyznaczonym,
- pozawieszać sprzęgi hamulcowe na wsporniki.

#### 5) **Obowiązki maszynisty lokomotywy manewrowej (kierowcy).**

- a) Maszynista (kierowca) powinien obserwować:
  - sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
  - prawidłowe nastawienie zwrotnic,
  - czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy,
  - czy tabor znajduje się w granicach ukresów oraz jego ruch po sąsiednich torach, w miarę możliwości, jeżeli skład manewrowy jest ciągnięty, albo w zasięgu widoczności, jeżeli jest pchany.
- b) Maszynista (kierowca) powinien znać kierownika manewrów i wykonywać ruchy manewrowe na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej instrukcji i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.
- c) Maszynista (kierowca) powinien odmówić wykonania polecenia, jeżeli przedtem nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał, albo polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami lub w sposób budzący wątpliwości.
- d) Maszynista (kierowca) może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed uruchomieniem przez osoby niepowołane.
- e) Polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być zrealizowane, jeżeli nie zagraża bezpieczeństwu ruchu i osób.
- f) Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
- g) Podczas jazd manewrowych przez przejścia, przejazdy, miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista (kierowca) powinien podawać sygnał „Baczność”.

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

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

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

odpowiednio:

- Dyspozytorowi Bulk Cargo-Port Szczecin ☎ (91) 430 73 10, kom. 697 888 647,
- Portową Służbę Ratownictwa ☎ (91) 430 83 55 lub 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 rozpyłów 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) Adres: ul. Korzeniowskiego 1, 70-211 Szczecin
  - b) Tel.: +48 91 471 5550
  - c) Fax: +48 91 471 5409
  - d) E-mail: [iz.szczecin@plk-sa.pl](mailto:iz.szczecin@plk-sa.pl)
  
- 2) Naczelnik Sekcji Eksploatacji Szczecin
  - a) Tel 91 471 5545,
  - b) E-mail: [ise.szczecinglowny@plk-sa.pl](mailto:ise.szczecinglowny@plk-sa.pl)
  
- 3) Przewoźnik – .....
  - a) Adres: .....
  - b) Tel.: .....
  - c) Fax: .....
  - d) E-Mail: .....
  
- 4) Przewoźnik – .....
  - a) Adres: .....
  - b) Tel.: .....
  - c) Fax: .....
  - d) E-Mail: .....

## **14. Postanowienia końcowe.**

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

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

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

- a) ZMPSiŚ S.A. w Szczecinie – 3 egz.,
- b) PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie – 2 egz.,
- c) Bulk Cargo 1 egz.
- d) Przedstawiciel boczniczy METRACO S. A. 1 egz.,
- e) Urząd Transportu Kolejowego – 1 egz. (przy składaniu wniosku o świadectwo bezpieczeństwa)

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

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

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

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

## 15. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu.

### 15.1.Skorowidz zmian

Nr zmiany	Zmiana dot. nr rozdziału strony, paragrafu,	Wprowadzono treść zmiany	Data wprowadzenia zmianv	Podpis wprowadzającego zmianę
1.	Rozdz. 1.pkt 1.1. ppkt16)	Otrzymuje nowe brzmienie.		
1.	Roz. 1.: pkt 1.2. ppkt. 2)	Otrzymuje nowe brzmienie.		
1.	Rozdz. 1.: pkt.1.7.	Otrzymuje nowe brzmienie.		
1.	Rozdz. 2.: pkt. 2.1.	Otrzymuje nowe brzmienie.		
1.	Rozdz. 2.: pkt. 2.2. ust. 1	Otrzymuje nowe brzmienie.		
1.	Rozdz. 2.: pkt. 2.4.	Otrzymuje nowe brzmienie.		
1.	Rozdz. 2.: pkt. 2.20. ppkt.1	Otrzymuje nowe brzmienie.		
1.	Rozdz. 2.: pkt. 2.21.	Otrzymuje nowe brzmienie.		
1.	Rozdz. 3.: pkt. 3.	Otrzymuje nowe brzmienie.		
1.	Rozdz. 4.: pkt. 4.2.ppkt.6	Otrzymuje nowe brzmienie.		
1.	Rozdz. 5.: pkt. 5.3.	Otrzymuje nowe brzmienie.		
1.	Rozdz. 5.: pkt. 5.6.	Otrzymuje nowe brzmienie.		
1.	Rozdz. 5.: pkt. 5.10.	Otrzymuje nowe brzmienie.		
1.	Rozdz. 5.: pkt. 5.13.ppkt. 1.	Otrzymuje nowe brzmienie.		
1.	Rozdz. 7.: pkt. 7.1. ppkt. 1.	Otrzymuje nowe brzmienie.		
1.	Rozdz. 8.: pkt. 8.1. ppkt. 1	Otrzymuje nowe brzmienie.		
1.	Rozdz. 11.: pkt. 11.3. ppkt.5	Otrzymuje nowe brzmienie.		
1.	Załączniki pracy manewrowej nabrzeży: Nr 1.Regalica, Nr 2.Katowickie, Nr 3. Chorzowskie, Nr 4. Gliwickie, Nr 5. Bytomskie, Nr 6. Taśmowiec, 7. Wałbrzyskie	Otrzymują nowe brzmienie		
2.	Rozdz. 2.: pkt. 2.1.	Otrzymuje nowe brzmienie.		
3.	Rozdz. 2.	Dopisano pkt. 2.23.		
3.	Zał. Nr 1 oraz 2a	Wymieniono załączniki		





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

- Załącznik 1 Plan schematyczny boczniczy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Przewozów Masowych.
- Załącznik 2a i 2b Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na boczniczy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Przewozów Masowych.





**ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA**

ul. Bytomska 7, 70-609 Szczecin; tel. +48 91 430 82 20; fax +48 91 462 48 42; e-mail: info@port.szczecin.pl; www.port.szczecin.pl

**Załącznik nr 1**

Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej.

OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

REJON PRZEŁADUNKÓW MASOWYCH

# **REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ NABRZEŻA REGALICA**



## Spis treści:

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

## § 1.

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

#### 1. Miejsca odgałęzienia nabrzeża.

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

Tory nabrzeża Regalica odgałęzają się na rozjeździe nr 183 i 184 w okręgu SPA1 od torów stacji Szczecin Port Centralny.

Nabrzeże Regalica połączone jest z nabrzeżem Katowickim poprzez rozjazd nr 92 i 91 torem nr 91 i bocznica KGHM METRACO S. A.

#### 2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

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

- nr 81 w km 0,050,
- nr 82 w km 0,050,
- nr 83 w km 0,050,
- nr 84 w km 0,245.

#### 3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Tory nabrzeża Regalica położone są na niewielkich pochyleniach w kierunku torów stacyjnych o wielkościach:

- tor nr 81 od 0,00 ‰ do 3,80 ‰,
- tor nr 81 „a” od 0,00 ‰ do 1,50 ‰,
- tor nr 82 od 0,00 ‰ do 1,80 ‰,
- tor nr 83 od 0,50 ‰ do 3,00 ‰,
- tor nr 84 od 0,00 ‰ do 2,00 ‰.

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 150 m i występuje w torze nr 81 „a” i 84.

## § 2.

### Wykaz torów

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna serii Ea
		od	do	metrów	od	do	metrów	
81„a”*	dojazdowy	S 184	S 257	236	-	-	-	-
81	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 257	K.o.	650	P. zd.-odb.	U 256	420	28
					U 255	Z 1	41	-
82	zdawczo - odbiorczy	S 258	S 256	438	P. zd.-odb.	U 256	335	22

83	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 259	S 255	437	P. zd.-odb.	U 255	325	21
84*	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 257	S 92	922	P. zd.-odb.	U 92	679	45
91	komunikacyjny	S 219	S 92	368	-	-	-	-
92	zdawczo - odbiorczy	S 91	S 95	265	P. zd.-odb	S 95	215	14
93	dojazdowy zdawczo - odbiorczy	S 92	S 93	111	P. zd.-odb	S 93	106	7
94	dojazdowy zdawczo - odbiorczy	S 93	S 96	168	U 93	U 96	78	5
95	ładunkowy	S 95	Wk95	85	U 95	Wk95	40	3
96	ładunkowy	S 96	Wk96	17	-	-	-	-

\* tory nr 81a i 84 stanowią alternatywną drogę dojazdu do bocznicy KGHM MERTACO S.A. - użytkownik magazynu nr 12 zapewni na czas przejazdu składu manewrowego po torze nr 84 swobodny i bezpieczny przejazd.

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

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

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	145
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	87

### § 3.

#### Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

##### 1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
91	Rz. 49E1-1:7,5-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 93	
92	Rz. 49E1-1:7,5-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 93	wyznaczony pracownik

93	Rz. 49E1-1:7,5-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 93	boczniczy
94	Rz. 49E1-1:7,5-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 93	
95	Rz. 49E1-1:7,5-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 93	
96	Rz. 49E1-1:7,5-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 93	
184	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 101	
219	Rz. 49E1-1:7,5-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 93	
255	Rz. rowkowy S49-1:9-190 zamknięcie manualne	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 83	
256	Rz. rowkowy S49-1:9-190 zamknięcie manualne	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 82	
257	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 81	
258	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 82	
259	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 83	

## 2. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk - 184	nałożona na tor nr 81a	ręcznie drużyna manewrowa	-

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

## 3. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu

Na nabrzeżu znajdują się cztery zakładowe przejazdy nie strzeżone:

- w km 0,220 toru nr 81a,
- w km 0,380; 0,552; 0,845 toru nr 84,

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

## 4. Sygnały i wskaźniki

Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony toru nr 81 na początku podsypki piaskowej przed kozłem oporowym, którym zakończony jest ten tor. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

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

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

#### **§ 4. Place ładunkowe**

Wzdłuż torów nr 81 i 82 znajdują się utwardzone place składowe.

#### **§ 5. Urządzenia ładunkowe**

Załadunki i wyładunki odbywają się za pomocą urządzeń samobieżnych.

#### **§ 6. Urządzenia trakcyjne**

Praca manewrowa na bocznicach wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych.

#### **§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża**

##### 1. Obsługa nabrzeża.

Nabrzeże obsługiwane jest przez drużynę manewrową i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Regulaminie pracy bocznic w punkcie 4.1.

Wagony podstawiane są na tory zdawczo – odbiorcze nr 81 – 84 oraz są zabierane z tych torów.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory ładunkowe nr 81 – 84 najwyżej 70 wagonów czteroosiowych o długości 15 m każdy. Podstawienie większej liczby wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność tych torów.

##### 2. Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

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

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) i **dysponentem nabrzeża (tel. 091 4307294)**.

##### 3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 150 m, nie ma ograniczeń, co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach nabrzeża.

#### 4. Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego.

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

### § 8.

#### Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

1. Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża wykonywana jest przez drużyny manewrowe przewoźników kolejowych lub przedsiębiorców wykonujących pracę na rzecz wyżej wymienionych.

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

2. Podział na rejony manewrowe.

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

Jeżeli jazda manewrowa (ruch manewrowy) ma się odbyć do sąsiedniego rejonu manewrowego po torze nr 84 i dalej na tor nr 93 bocznicy KGHM MERTACO S.A. to przed wykonaniem tego ruchu manewrowego kierownik manewrów powinien uzyskać zgodę od kierownika manewrów nabrzeża Regalica.

Jeżeli w sąsiednim rejonie manewrowym, do którego ma odbyć się ruch manewrowy to ruchy manewrowe w tym rejonie mogą być wykonywane wyłącznie do zakresu rozjazdu nr 93, manewry należy prowadzić ze szczególną ostrożnością i z taką prędkością, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany.

3. Dozwolona szybkość jazd manewrowych.

Dozwolona szybkość jazdy manewrowej po torach nabrzeża wykonywanej przy pomocy lokomotywy manewrowej wynosi 5 km/godz. Przy podstawianiu wagonów na nabrzeże i 15 km/godz. Przy zabieraniu wagonów z nabrzeża oraz podczas jazdy po torze dojazdowym nr 81a.

4. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

- a. podczas jazdy torem nr 84 użytkownik magazynu zapewni na czas przejazdu składu manewrowego po torze swobodny i bezpieczny przejazd.
- b. przy wyjeździe z toru nr 84 na tor nr 93 bocznicy KGHM MERTACO S.A. kierujący manewrem musi uzyskać zgodę przedstawiciela bocznicy,
- c. przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta lub brygadzystę nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, usunięciu

materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach krytych, umocowaniu burt i kłonic na wagonach platformach,

- d. przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy nie strzeżone.
5. Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.

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

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

6. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.

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

7. Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy innych środków.

Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego (np. Fadroma) i siłą ludzi zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 5.10.

## **§ 9.**

### **Inne postanowienia**

Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy boczniczy kolejowej OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON PRZEŁADUNKÓW MASOWYCH i potwierdzenie przyjęcia do wiadomości niniejszego regulaminu w załączonym wykazie winno być poprzedzone zapoznaniem się zarówno z Regulaminem pracy boczniczy jak i niniejszym załącznikiem.









**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](mailto:info@port.szczecin.pl); [www.port.szczecin.pl](http://www.port.szczecin.pl)

**Załącznik nr 2**

Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej.

OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

REJON PRZEŁADUNKÓW MASOWYCH

# **REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ NABRZEŻA KATOWICKIEGO**

## Spis treści:

	str.
Spis treści	2
§ 1. Nazwa, miejsca odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu	3
§ 2. Wykaz torów	4
§ 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	5
§ 4. Place Ładunkowe	7
§ 5. Urządzenia ładunkowe	7
§ 6. Urządzenia trakcyjne i wagi wagonowe	8
§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża	8
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu	9
§ 9. Inne postanowienia	11
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	12

## § 1.

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

#### 1. Nazwa i miejsca odgałęzienia nabrzeża.

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

Tory nabrzeża Katowickiego odgałęziają się na rozjeździe nr 183 i 184 w okręgu SPA1 od torów stacji Szczecin Port Centralny oraz na rozjeździe nr 213 od toru nr 128 nabrzeża Chorzowskiego.

#### 2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy na nabrzeżu Katowickie znajduje się na torach nabrzeżnych:

- w km 0,080 toru nr 111,
- w km 0,198 toru nr 112,
- w km 0,100 toru nr 113,
- w km 0,145 toru nr 114,
- w km 0,175 toru nr 115,
- w km 0,200 toru nr 116.

#### 3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Tory nabrzeża Katowickiego położone są na niewielkich zmiennych pochyleniach:

- tor nr 101 od 0,00 ‰ do 4,50 ‰,
- tor nr 102 od 1,20 ‰ do 1,90 ‰,
- tor nr 103 od 0,00 ‰ do 1,50 ‰,
- tor nr 104 od 0,80 ‰ do 1,20 ‰,
- tor nr 105 od 0,00 ‰ do 0,80 ‰,
- tor nr 106 od 0,50 ‰ do 2,40 ‰,
- tor nr 107 od 0,50 ‰ do 2,40 ‰,
- tor nr 108 od 0,00 ‰ do 2,20 ‰,
- tor nr 110 od 1,30 ‰ do 3,20 ‰,
- tor nr 111 od 0,00 ‰ do 4,00 ‰,
- tor nr 112 od 0,00 ‰ do 4,00 ‰,
- tor nr 113 od 0,00 ‰ do 4,00 ‰,
- tor nr 114 od 0,00 ‰ do 4,00 ‰,
- tor nr 115 od 0,00 ‰ do 4,00 ‰,
- tor nr 116 od 0,00 ‰ do 4,00 ‰,
- tor nr 117 od 0,00 ‰ do 1,90 ‰,
- tor nr 118 od 0,00 ‰ do 1,90 ‰.

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 180 m i występuje w torach nr 112 i 113.

## § 2. Wykaz torów

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wag. serii Ea
		od	do	metrów	od	do	metrów	
101	dojazdowy	S 184	S 212	409	U 184	S 212	364	-
102	objazdowy	S 221	śr.Rkpd 227	153	U 221	U 227	74	-
103	Komunikacyjno wagowo-odstawczy	S 220	K.o.	515	Waga	U 227	70	5
					U 227	Z 1	293	19
104	odstawczy	S 228	K.o.	296	U 228	Z 1	242	16
105	odstawczy	S 229	K.o.	234	S 229	Z 1	225	15
106	Komunikacyjno odstawczy	S 216	S 220	272	przeja zd	U 220	170	11
107	odstawczy	S 212	S 220	368	przeja zd	U 220	169	11
108	Odstawczy	S 217	S 229	546	przeja	przejazd	220	14
					przeja	U 229	120	8
110	komunikacyjno-odstawczy	S 215	S 223	372	przeja zd	S 219	140	9
111	Zdawczo-odbiorczy ładunkowy	S 237	K.o.	480	p.zd.od b	Z 1	393	26
112	Zdawczo-odbiorczy ładunkowy	S 232	K.o.	631	p.zd.od b	Z 1	412	27
113	Zdawczo-odbiorczy ładunkowy	S 237	K.o.	513	p.zd.od b	Z 1	394	26
114	Zdawczo-odbiorczy ładunkowy	S 234	K.o.	588	p.zd.od b	Z 1	416	27
115	Zdawczo-odbiorczy ładunkowy	S 238	K.o.	508	p.zd.od b	Z 1	417	27
116	Zdawczo-odbiorczy ładunkowy	S 232	K.o.	627	p.zd.od b	Z 1	413	27
117	dojazdowy	S 212	S 237	600	-	-	-	-
118	dojazdowy	S 214	S 232	442	-	-	-	-

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

S - styk przediglicowy rozjazdu

U - ukres rozjazdu

Z 1 - sygnał Z 1

K.O. - kozioł oporowy

Pojemność torów nabrzeża

	Ilość wagonów czteroosiowych serii Ea
Maksymalna pojemność torów (Mp)	268
Normalna pojemność torów (Np=0,6 Mp)	160

Maksymalna pojemność torów zdawczo odbiorczych wynosi 268 wagonów czteroosiowych długości 15 m każdy.

### § 3.

#### Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

##### 1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
212	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 117	wyznaczony pracownik bocznicy
213	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 117	
214	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 118	
215	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 110	
216	Rz. S42-1:9-205 zamknięcie hakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 106	
217	Rz. S42-1:9-205 zamknięcie hakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 110	
220	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 103	
221	Rz. S42-1:9-205 zamknięcie hakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 116	
223	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 108	
227a/b	Rkpd. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 103	
227c/d	Rkpd. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 103	
228	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 104	
229	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 105	
232	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 112	
233	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 112	
234	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 114	
236	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 117	
237	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 111	
238	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 114	

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rozkład zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
239a/b	Rkpd. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 112	wyznaczony pracownik boczniczy
239c/d	Rkpd. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 112	

## 2. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk - 184	nałożona na tor nr 81a	ręcznie drużyna manewrowa	-
Wk - 194	nałożona na tor nr 122	ręcznie drużyna manewrowa	-

Nabrzeże stanowią dwa okręgi nastawcze zwrotnic nastawianych ręcznie.

## 3. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu

Na nabrzeżu znajdują się zakładowe przejazdy nie strzeżone:

- w km 0,408 toru 101,
- w km 0,084 toru 102,
- w km 0,015 toru 103,
- w km 0,040 toru 106
- w km 0,135 toru 107
- w km 0,035; 0,285; 0,373 toru 108,
- w km 0,068; 0,315 toru 110,
- w km 0,071 toru 111,
- w km 0,110; 0,189 toru 112,
- w km 0,069 toru 113,
- w km 0,071; 0,145 toru 114,
- w km 0,065 toru 115,
- w km 0,110; 0,185 toru 116
- w km 0,136; 0,377; 0,471; 0,595 toru 117,
- w km 0,095; 0,340; 0,434 toru 118,

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

Czyszczenie żłobków na przejazdach należy do pracownika wyznaczonego przez dysponenta nabrzeża.

#### 4. Sygnały i wskaźniki

Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr 103, 104, 105, 111, 112, 113, 114, 115 i 116 na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane. Tory nr 103, 104, 105, 112, 113, 114, 115 i 116 zakończone są stalowymi kozłami oporowymi. Tor nr 111 zakończony jest kozłem betonowym.

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

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

#### § 4.

#### Wykaz placów składowych

Ogólna powierzchnia placów składowych i zasobni wynosi 7022 m<sup>2</sup>.

Place i zasobnie usytuowane są między torami nr 116 i 103.

#### § 5.

#### Urządzenia ładunkowe

1. Wyładunek towarów z wagonów na statki lub zasobnie oraz załadunek wagonów dokonywany jest przy pomocy dźwigów bramowych usytuowanych nad torami ładunkowymi 111 – 116.
2. Stanowisko daszkowania wagonów.  
Stanowisko usytuowane jest przy torze nr 108. Stanowisko składa się z dwóch pomostów o długości 31 m i wysokości 3,2 m każdy. Dopuszczalne obciążenie robocze pomostów wynosi 250 kG/mb.
3. Stanowisko przeładunku materiałów niebezpiecznych.  
Na torach nr 111 i 112 w środkowej części tych torów znajduje się stanowisko przeładunku materiałów niebezpiecznych w relacji statek/wagon o długości 150 metrów.  
Stanowisko to nie posiada stałych urządzeń i instalacji przeładunkowych (np. kolektorów), przy pracach ładunkowych wykorzystywane są urządzenia znajdujące się na cumujących przy nabrzeżu jednostkach pływających.  
Stanowisko przystosowane jest do przeładunków towarów płynnych III klasy niebezpieczeństwa pożarowego (temperatura zapłonu powyżej 61°C), w tym towarów ropopochodnych takich jak: smoła, pak, mazut, olej napędowy, olej opałowy.



## § 6.

### Urządzenia trakcyjne i wagi wagonowe

Praca manewrowa na boczniczy wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych.

Bocznicza posiada jedną czynną wagę wagonową na torze nr 103. Jest to waga statyczna, mechaniczna o długości pomostu 16 m i sile udźwigu 100 T.

## § 7.

### Warunki techniczne obsługi nabrzeża

#### 1. Obsługa nabrzeża.

Nabrzeże obsługiwane jest przez lokomotywę i drużynę manewrową przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 4.1.

Wagony podstawiane są (oraz zabierane) na tory:

- zdawczo – odbiorcze nr 111 – 116 przeładowywanych na nabrzeżu Katowickim.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory:

- zdawczo – odbiorcze nr 111 - 116 do 160 wagonów czteroosiowych licząc po 15 metrów na każdy wagon.
- zdawczo – odbiorcze nr 111 112 podczas przeładunku materiałów niebezpiecznych można podstawić 18 wagonów czteroosiowych o długości do 15 m każdy wagon,

Składy wagonów podstawianych na nabrzeże są pchane a zabierane z punktów zdawczo-odbiorczych ciągnione.

#### 2. Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

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

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownikiem manewrów, a dysponentem nabrzeża (tel. 091 4307200).

### 3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

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

### 4. Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego

Lokomotywy przewoźnika kolejowego dokonujące obsługi mogą wjeżdżać na wszystkie tory nabrzeża rejonu manewrowego nr 1 i 2.

## § 8.

### Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

1. Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża wykonywana jest przez drużyny manewrowe, pojazdy przewoźników kolejowych lub przedsiębiorców wykonujących pracę na rzecz wyżej wymienionych.

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

2. Podział na rejon manewrowe

Nabrzeże podzielone jest na dwa rejon manewrowe:

- a) Rejon manewrowy nr 1

W rejonie wykonywana jest praca manewrowa związana z podstawianiem wagonów na tory ładunkowe, zabieraniem wagonów z tych torów oraz przemieszczaniem wagonów w obrębie torów ładunkowych. Rejon obejmuje tory nr 101, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117 i 118 i położony jest w granicach: od ukresów rozjazdów nr 184, 212 i 213 do sygnałów Z 1 na torach nr 111 – 116 oraz ukresu nr 221. W rejonie manewrowym praca manewrowa wykonywana jest:

- przez drużynę manewrową i lokomotywę przewoźnika w czasie obsługi torów zdawczo – odbiorczych/ładunkowych dokonywanej zgodnie z planem obsługi lub poza tymi godzinami w uzgodnieniu z dysponentem nabrzeża.

- b) Rejon manewrowy nr 2

W rejonie wykonywana jest praca manewrowa związana z ważeniem oraz daszkowaniem wagonów. Rejon obejmuje tory nr 102, 103, 104, 105, 106,

107, 108 i 110 i położony jest w granicach od ukresu rozjazdu nr 212 i 221a/b do sygnałów Z 1 na torach nr 103, 104 i 105.

### 3. Dozwolona szybkość jazd manewrowych.

Dozwolona szybkość jazdy manewrowej po torach nabrzeża wykonywanej przy pomocy lokomotywy manewrowej wynosi:

- 5 km/godz. przy podstawianiu wagonów na tory zdawczo – odbiorcze/ładunkowe nr 111 – 116 oraz podczas jazdy po torach nr 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108 i 110,
- 15 km/godz. przy zabieraniu wagonów z torów zdawczo - odbiorczych oraz podczas jazdy po torze dojazdowym nr 101 oraz po torach nr 117 i 118.

### 4. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

- przy wykonywaniu manewrów na torach nr 111 - 116, nad którymi pracują dźwigi,
- przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta lub brygadzystę nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów, innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach krytych, umocowaniu burt i kłonic na wagonach platformach,
- przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy nie strzeżone,
- przy przetaczaniu wagonów z ładunkiem niebezpiecznym,
- na torze 108 obok pomostu do daszkowania.

### 5. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia

Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy bocznic w pkt 5.8.

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

W czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanym hamulców wagonowych, może wynosić 12 wagonów. Jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 12 wagonów powinien

być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym.

W przypadku gdy skład manewrowy liczy powyżej 12 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy wykonać uproszczoną próbę hamulców.

7. Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy innych środków.

Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego (np. Fadroma) i siłą ludzi zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w pkt. 5.10.

## **§ 9.**

### **Inne postanowienia**

Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy boczniczy kolejowej OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON PRZEŁADUNKÓW MASOWYCH i potwierdzenie przyjęcia do wiadomości niniejszego regulaminu w załączonym wykazie winno być poprzedzone zapoznaniem się zarówno z Regulaminem pracy boczniczy jak i niniejszym załącznikiem.





**ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA**

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

**Załącznik nr 3**

Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej.

OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

REJON PRZEŁADUNKÓW MASOWYCH

# **REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ NABRZEŻA CHORZOWSKIEGO**

---

**Szczecin  
2017**

## Spis treści:

	str.
Spis treści	2
§ 1. Nazwa, miejsca odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu	3
§ 2. Wykaz torów	4
§ 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	5
§ 4. Wykaz placów składowych	6
§ 5. Urządzenia ładunkowe	6
§ 6. Urządzenia trakcyjne	7
§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża	7
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu	8
§ 9. Inne postanowienia	10
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	11

## § 1.

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

#### 1. Nazwa i miejsca odgałęzienia nabrzeża.

Nabrzeże Chorzowskie położone jest na terenie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo Port Szczecin Spółkę z o.o.

Tory nabrzeża Chorzowskiego odgałęziają się na rozjeździe nr 183 w okręgu SPA stacji Szczecin Port Centralny oraz na rozjeździe nr: 194 i 197 oraz na rozjeździe nr 213 od toru nr 117 nabrzeża Katowickiego.

#### 2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy na nabrzeżu Chorzowskim znajduje się na torach:

- w km 0,105 toru nr 131,
- w km 0,105 toru nr 132,
- w km 0,105 toru nr 133,
- w km 0,175 toru nr 134,
- w km 0,102 toru nr 135,

Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Tory nabrzeża Chorzowskiego położone są na niewielkich zmiennych pochyleniach:

- tor nr 121 od 0,30 ‰ do 1,40 ‰,
- tor nr 122 od 0,30 ‰ do 1,40 ‰,
- tor nr 124 od 0,30 ‰ do 1,40 ‰,
- tor nr 127 od 0,50 ‰ do 1,00 ‰,
- tor nr 128 od 1,20 ‰ do 1,50 ‰,
- tor nr 131 od 0,00 ‰,
- tor nr 132 od 0,00 ‰,
- tor nr 133 od 0,00 ‰,
- tor nr 134 od 0,00 ‰ do 1,40 ‰,
- tor nr 135 od 0,00 ‰ do 1,40 ‰

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 260 m i występuje w torze nr 135.



## § 2. Wykaz torów

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wag Ea
		od	do	metrów	od	do	metrów	
121	komunikacyjny dojazdowy	S 204	S 263	486	-	-	-	-
122	dojazdowy, postojowy	S 183	S 266	633	-	-	-	-
124	dojazdowy, postojowy	S 197	S 262	522	-	-	-	-
127	komunikacyjny dojazdowy	S 197	śr.Rkpd 264	563	-	-	-	-
128	komunikacyjny	S 213	śr.Rkpd 264	176	-	-	-	
131	zdawczo - odbiorczy ładunkowy	S 269	K.o.	375	P.zd-od	Z 1	270	18
132	zdawczo - odbiorczy ładunkowy	S 270	K.o.	334	P.zd-od	Z 1	270	18
133	zdawczo - odbiorczy ładunkowy	S 265	K.o.	458	P.zd-od	Z 1	270	18
134	zdawczo - odbiorczy ładunkowy	śr.Rkpd 264	K.o.	445	P.zd-od	Z 1	270	18
135	zdawczo - odbiorczy ładunkowy	S 268	K.o.	377	P.zd-od	Z 1	268	18

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- S - styk przediglicowy rozjazdu
- U - ukres rozjazdu
- Z1 - tarcza Z1
- Ko - koziół oporowy
- Pp - początek przesuwicy

Pojemność torów nabrzeża

	Ilość wagonów czteroosiowych serii Ea
Maksymalna pojemność torów (Mp)	90
Normalna pojemność torów (Np=0,6 Mp)	54

Maksymalna pojemność torów zdawczo odbiorczych wynosi 90 wagonów czteroosiowych długości 15 m każdy.

### § 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

#### 1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
183a/b	Rkpd. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 122	wyznaczony pracownik bocznicy
183c/d	Rkpd. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 122	
194	Rz. S49-1:9-300 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 122	
197	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 124	
204	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 122	
262	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 127	
263	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 122	
264a/b	Rkpd S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 127	
264c/d	Rkpd S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 134	
265	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 133	
266	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 134	
267	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 133	
268	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 134	
269	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 133	
270	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 133	

#### 2. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk - 184	nałożona na tor nr 81a	ręcznie drużyna manewrowa	-
Wk - 194	nałożona na tor nr 122	ręcznie drużyna manewrowa	-

Nabrzeże stanowią dwa okręgi nastawcze zwrotnic nastawianych ręcznie.

### 3. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu

Na nabrzeżu znajdują się dwa zakładowe przejazdy niestrzeżone:

- w km 0,418 toru 121,
- w km 0,538 toru 122,
- w km 0,470 toru 124,
- w km 0,484 toru 127,
- w km 0,095 toru 128,
- w km 0,084 toru 131,
- w km 0,084 toru 132,
- w km 0,084 toru 133,
- w km 0,158 toru 134,
- w km 0,085 toru 135,

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

Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.

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

### 4. Sygnały i wskaźniki

Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawiane są z prawej strony torów nr 131, 132, 133, 134 i 135 na początku zasypki piaskowej przed betonowymi kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnał Z1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

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

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

#### § 4.

#### Wykaz placów składowych

Do składowania towarów służą 4 zasobnie o łącznej powierzchni 6600 m<sup>2</sup> usytuowane przy torze nr 135. Obciążenie dopuszczalne zasobni wynosi 100 kN/ m<sup>2</sup>.

#### § 5.

#### Urządzenia ładunkowe

1. Wyładunek towarów z wagonów na statki lub zasobnie oraz załadunek wagonów dokonywany jest przy pomocy dźwigów bramowych usytuowanych nad torami ładunkowymi 131 – 135.

2. Stanowisko rozładunku wagonów z towarami sypkimi.  
Na torze 131 znajduje się zsymp służący do rozładunku towarów sypkich

## § 6.

### Urządzenia trakcyjne

Praca manewrowa na boczniczy wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych.

## § 7.

### Warunki techniczne obsługi nabrzeża

1. Obsługa nabrzeża.

Nabrzeże obsługiwane jest przez drużynę manewrową i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 4.1.

Wagony podstawiane są na wskazane przez dysponenta nabrzeża tory zdawczo – odbiorcze/ładunkowe nr 131 – 135 oraz są zabierane z tych torów.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory ładunkowe nr 131 - 135 najwyżej 54 wagony czteroosiowe o długości 15 m każdy.

Podstawienie większej ilości wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność torów ładunkowych

2. Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

**Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża oraz przejazd z nabrzeża Katowickiego torem nr 128 bez uzgodnienia z dysponentem nabrzeża jest zabroniony.**

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) a **dysponentem nabrzeża (tel. 091 4307200).**

3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 260 m, nie ma ograniczeń, co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach nabrzeża.

4. Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego

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

## § 8.

### Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

1. Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża wykonywana jest przez drużyny manewrowe przewoźników kolejowych lub przedsiębiorców wykonujących pracę na rzecz wyżej wymienionych.

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

2. Podział na rejony manewrowe

Nabrzeże podzielone jest na dwa rejony manewrowe.

- a) Rejon manewrowy nr 1

W rejonie wykonywana jest praca manewrowa związana z podstawianiem wagonów na tory ładunkowe, zabieraniem wagonów z tych torów oraz przemieszczaniem wagonów w obrębie torów ładunkowych. Rejon obejmuje tory nr 131, 132, 133, 134 oraz 135.

W rejonie manewrowym praca wykonywana jest:

- drużynę manewrową i lokomotywę przewoźnika w czasie obsługi torów zdawczo-odbiorczych/ładunkowych dokonywanej zgodnie z planem obsługi lub poza tymi godzinami w uzgodnieniu z dysponentem nabrzeża.

- b) Rejon manewrowy nr 2

W rejonie wykonywana jest praca manewrowa związana z przyjmowaniem wagonów pod rozładunek i formowanie składów manewrowych po rozładunku.

W czasie obsługi torów nabrzeżnych ładunkowych przez przewoźnika pracę manewrową w rejonie manewrowym nr 1 i 2 wykonuje drużyna manewrowa i lokomotywa przewoźnika.

3. Dozwolona szybkość jazd manewrowych.

Dozwolona szybkość jazdy manewrowej po torach nabrzeża wykonywanej przy pomocy lokomotywy manewrowej wynosi:

- 5 km/godz. przy podstawianiu wagonów na tory zdawczo - odbiorcze/ładunkowe nr 131 - 135 oraz podczas jazdy po torze nr 128,
- 15 km/godz. przy zabieraniu wagonów z torów nr 131 - 135 oraz podczas jazdy po torach nr 121 - 125.

#### 4. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów.

Szczególną ostrożność należy zachować:

- przy wykonywaniu manewrów na torach nr 131, 132, 133, 134 i 135 nad którym pracują dźwigi,
- przy manewrowaniu przez przejazdy niestrzeżone w km 0,565 i 0,725,
- przy manewrowaniu na torach ładunkowych nr 131, 132, 133, 134 i 135, które łącznie z międzytorzami wyłożone są płytami umożliwiającymi ruch pojazdów kołowych,
- przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych nr 131, 132, 133, 134 w celu ich przemieszczania, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów i innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach krytych, umocowaniu burt i kłonic na wagonach platformach.

#### 5. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.

Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy bocznic w pkt. 5.8.

#### 6. Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych. W czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 15 wagonów. Jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 15 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym.

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

#### 7. Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy innych środków.

Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego (np. Fadroma) i siłą ludzi zawarto w Regulaminie pracy bocznic w punkcie 5.10.

## **§ 9. Inne postanowienia**

Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy boczniczy kolejowej OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON PRZEŁADUNKÓW MASOWYCH i potwierdzenie przyjęcia do wiadomości niniejszego regulaminu w załączonym wykazie winno być poprzedzone zapoznaniem się zarówno z Regulaminem pracy boczniczy jak i niniejszym załącznikiem.









**ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA**

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

**Załącznik nr 4**

Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej  
OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ  
ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA  
REJON PRZEŁADUNKÓW MASOWYCH

**REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ  
NABRZEŻA GLIWICKIEGO**

---

Szczecin  
2017

---

## Spis treści:

	str.
Spis treści	2
§ 1. Nazwa, miejsca odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu	3
§ 2. Wykaz torów	3
§ 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	5
§ 4. Place ładunkowe	6
§ 5. Urządzenia ładunkowe	7
§ 6. Urządzenia trakcyjne	7
§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża	7
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu	8
§ 9. Inne postanowienia	9
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	10

## § 1.

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

#### 1. Nazwa i miejsca odgałęzienia nabrzeża.

Nabrzeże Gliwickie położone jest na terenie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo Port Szczecin Sp. z o.o.

Tory nabrzeża Gliwickiego odgałęziają się na rozjazdach nr 182 w okręgu SPA1 od torów stacji Szczecin Port Centralny oraz nr 196 i 202.

#### 2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy na nabrzeżu Gliwickim znajduje się na torach:

- w km 0,484 toru nr 141,
- w km 0,415 toru nr 142,
- w km 0,380 toru nr 143,
- w km 0,535 toru nr 144.

#### 3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

- tor nr 141 od 0,00 ‰ do 1,00 ‰,
- tor nr 142 od 0,00 ‰ do 1,00 ‰,
- tor nr 143 od 0,00 ‰ do 0,50 ‰,
- tor nr 144 od 0,00 ‰ do 0,50 ‰.

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 220m i występuje w torze nr 142.

## § 2.

### Wykaz torów

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wag. Ea
		od	do	metró w	od	do	metrów	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
141	postojowo. ładunkowy	S 196	K.o	718	U 196	przejazd	105	7
					przejazd	U 274	235	15
					P.zd-od.	Z1	234	15
142	postojowo. ładunkowy	S 202	K. o.	652	U 202	przejazd	68	4
					przejazd	U 272	161	11
					P.zd-od.	Z 1	230	15

143	postojowo. ładunkowy	S 206	K. o.	596	U 206	przejazd	30	2
					przejazd	S 273	141	9
					P.zd-od.	Z 1	230	15
144	postojowo. ładunkowy	S 182	K. o.	753	U 206	przejazd	30	2
					przejazd	S 275	186	12
					P.zd-od.	Z 1	230	15

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

Z1 - sygnał Z1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa

S - styk przediglicowy rozjazdu

U - ukres rozjazdu

Pp - początek przejazdu

Kp - koniec przejazdu

P.zd-od. - punkt zdawczo odbiorczy

Każdy z torów położonych na nabrzeżu Gliwickim, ze względów funkcjonalnych, konstrukcyjnych i budowlanych podzielony został na części, służące do postoju taboru oczekującego na rozładunek i po rozładunku, oraz część torów zdawczo - odbiorczo - ładunkową.

Pojemność torów nabrzeża

	Ilość wagonów serii Ea
Maksymalna pojemność torów (Mp)	122
Normalna pojemność torów (Np=0,6 Mp)	73

Maksymalna pojemność torów zdawczo odbiorczych wynosi 122 wagony czteroosiowe długości 15 m każdy.

### § 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

#### 1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
182	Rz. S49 1:9-300 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 144	wyznaczony pracownik bocznicy
193	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 143	wyznaczony pracownik bocznicy
202	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 143	wyznaczony pracownik bocznicy
206	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 143	wyznaczony pracownik bocznicy
273	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 141	wyznaczony pracownik bocznicy
274	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie manualne	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 141	wyznaczony pracownik bocznicy
275	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 144	wyznaczony pracownik bocznicy
276	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 143	wyznaczony pracownik bocznicy
277	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 143	wyznaczony pracownik bocznicy
278	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 142	wyznaczony pracownik bocznicy

#### 2. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk - 182	nałożona na tor nr 144	ręcznie drużyna manewrowa	-

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

#### 3. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu

Na nabrzeżu Gliwickim usytuowany jest przejazd;

- w km 0,160 toru 141,
- w km 0,123 toru 142,

— w km 0,083 toru 143,

— w km 0,239 toru 144,

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

Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.

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

#### 4. Sygnały i wskaźniki

Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr141, 142,143 oraz 144 przed betonowymi kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory.

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

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

### § 4.

#### Place ładunkowe

Do składowania towarów służą magazyn o powierzchni 1000 m<sup>2</sup> i dwie grupy boksów przedzielonych drogą pożarową oraz dwa place składowe.

Boksy usytuowane są z prawej strony toru ładunkowego 144 (patrząc w kierunku kozła oporowego).

Pierwsza grupa boksów składa się z czterech boksów o numeracji 1, 2, 3, 4, druga grupa składa się z trzech boksów o numeracji 5, 6 i 7. Numeracja boksów liczona jest od strony Nabrzeża Południowego.

#### Powierzchnie i dopuszczalne obciążenie robocze boksów:

numer boksu	powierzchnia boksu w m <sup>2</sup>	dopuszczalne obciążenie robocze w kN/m <sup>2</sup>
1	406	10
2	406	10
3	406	10
4	406	10
5	966	8 - 5

6	1062	8 - 5
7	966	8 - 5

Za boksami pierwszej grupy znajduje się plac składowy o powierzchni 2620 m<sup>2</sup>, a za boksami grupy drugiej znajduje się plac składowy o powierzchni 1414 m<sup>2</sup>.

### **§ 5. Urządzenia ładunkowe**

Wyładunek towarów z wagonów na statki lub zasobnie oraz załadunek wagonów dokonywany jest przy pomocy dźwigów bramowych usytuowanych nad torami ładunkowymi 141, 142, 143 i 144.

### **§ 6. Urządzenia trakcyjne**

Praca manewrowa na boczniczy wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych.

### **§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża**

#### 1. Obsługa nabrzeża.

Nabrzeże obsługiwane jest przez drużyny manewrowe i lokomotywy licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w pkt. 4.1 Regulaminu pracy boczniczy.

Wagony podstawiane są na wskazane przez dysponenta nabrzeża tory zdawczo – odbiorcze/ładunkowe nr 141, 142, 143 i 144 oraz są zabierane z tych torów.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo odbiorcze 141 – 144 najwyżej 73 wagony czteroosiowe (o długości 15 m każdy).

Podstawienie większej ilości wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność torów ładunkowych

#### 2. Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

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



Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) a **dysponentem nabrzeża (tel. 091 4307213)**.

3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 220 m, nie ma ograniczeń, co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach nabrzeża.

4. Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego

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

### **§ 8.**

#### **Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu**

1. Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża wykonywana jest przez drużyny manewrowe przewoźników kolejowych lub przedsiębiorców wykonujących pracę na rzecz wyżej wymienionych.

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

2. Podział na rejony manewrowe

Nabrzeże stanowi jeden rejon manewrowy.

3. Dozwolona szybkość jazd manewrowych.

Dozwolona szybkość jazdy manewrowej po torach nabrzeża wykonywanej przy pomocy lokomotywy manewrowej wynosi:

— 5 km/godz. przy podstawianiu wagonów na tory zdawczo odbiorcze/ładunkowe nr 141, 142, 143 i 144,

— 15 km/godz. przy zabieraniu wagonów z torów nabrzeża.

4. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

— podczas wykonywania manewrów na torach ładunkowych 141, 142, 143 i 144 nad którymi znajdują się dźwigi bramowe,

— przy manewrowaniu przez przejazd nie strzeżony przez tory nr 141, 142, 143 i 144,

— przy manewrowaniu na torach ładunkowych nr 141, 142, 143 i 144 które łącznie z międzytorzami wyłożone są płytami umożliwiającymi ruch pojazdów kołowych,

— przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych nr 142, 143 i 144 w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów i innego sprzętu mechanicznego oraz materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach krytych i umocowaniu burt i kłonic na wagonach platformach.

5. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia

Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy bocznicy w pkt. 5.8.

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

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

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

Wjazd składu manewrowego użytkownika nabrzeża na tory stacji PKP (poza rozjazd nr 193) jest zabroniony.

7. Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy innych środków.

Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego (np. Fadroma) i siłą ludzi zawarto w Regulaminie pracy bocznicy w pkt. 5.10.

## **§ 9.**

### **Inne postanowienia**

Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy bocznicy kolejowej OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON PRZEŁADUNKÓW MASOWYCH i potwierdzenie przyjęcia do wiadomości niniejszego regulaminu w załączonym wykazie winno być poprzedzone zapoznaniem się zarówno z Regulaminem pracy bocznicy jak i niniejszym załącznikiem.





**ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA**

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

**Załącznik nr 5**

Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej  
OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ  
ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA  
REJON PRZEŁADUNKÓW MASOWYCH

# **REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ NABRZEŻA BYTOMSKIE**

---

Szczecin  
2017

## Spis treści:

	str.
Spis treści	2
§ 1. Nazwa, miejsca odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu	3
§ 2. Wykaz torów	4
§ 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	5
§ 4. Place ładunkowe	7
§ 5. Urządzenia ładunkowe	8
§ 6. Urządzenia trakcyjne	8
§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża	8
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu	9
§ 9. Inne postanowienia	10
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	11

## § 1.

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

#### 1. Nazwa i miejsca odgałęzienia nabrzeża.

Nabrzeże Bytomskie położone jest na terenie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo Port Szczecin Sp. z o.o.

Tory nabrzeża Bytomskiego odgałęziają się na rozjazdach nr 185 i 182 w okręgu SPA1 od torów stacji Szczecin Port Centralny, od rozjazdu nr 193 toru dojazdowego do nabrzeża Gliwickiego i od rozjazdu nr 191 do nabrzeża Taśmowiec.

#### 2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo – odbiorczy” na nabrzeżu Bytomskie usytuowany jest ;

- w km 0,520 toru nr 151,
- w km 0,481 toru nr 152,
- w km 0,485 toru nr 153,
- w km 0,557 toru nr 154,

Ponadto dla przesyłek węgla Węglkoksu wagony mogą być przekazywane na odrębnych zasadach umownych (pomiędzy Przewoźnikiem, Bulk Cargo Port Szczecin Sp. z o. o. i Węglkoksem) na torach wyznaczonych w umowie z przewoźnikiem. Na torach stacji Szczecin Port Centralny odstawianie na postój i sortowanie na torach stacyjnych. odbywa się na zasadach umowy na świadczenie usług dodatkowych (wg cennika PLK) zawartej przez Bulk Cargo Port Szczecin Sp. z o.o. z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie.

#### 3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

- tor nr 151 od 0,00 ‰ do 2,20 ‰,
- tor nr 152 od 0,00 ‰ do 2,20 ‰,
- tor nr 153 od 0,00 ‰ do 2,20 ‰,
- tor nr 154 od 0,00 ‰ do 2,20 ‰,
- tor nr 155 od 0,00 ‰ do 1,50 ‰,
- tor nr 156 od 0,00 ‰ do 1,50 ‰,
- tor nr 157 od 0,00 ‰.

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 225 m i występuje w torze nr 157.

## § 2. Wykaz torów

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wag. 4 osiowych
		od	do	metrów	od	do	metrów	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
151	postojowo-ładunkowy	S 201	K.o	765	U 201	przejazd	70	5
					przejazd	S 290	250	17
					P.zd-od.	Z1	240	16
152	postojowo-ładunkowy	S 203	K.o	709	U 203	przejazd	40	3
					przejazd	S 289	200	13
					P.zd-od.	Z1	241	16
153	postojowo-ładunkowy	S 203	K.o	693	U 203	przejazd	40	3
					przejazd	S 286	160	11
					P.zd-od.	Z1	230	15
154	postojowo-ładunkowy	S 187	K.o	756	U 187	przejazd	130	9
					przejazd	S 285	137	9
					P.zd-od.	Z1	198	13
155	dojazdowy	Wk 188	S 283	315	S 188	przejazd	110	7
					przejazd	S 283	91	6
156	dojazdowy	S 191	K.o	440	U 191	przejazd	135	9
					przejazd	S 282	70	5
					U 284	Z1	82	5
157	komunikacyjny	S 284	K.o	138	U 284	Z1	93	6

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- Z1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa
- S - styk przedglicowy rozjazdu
- U - ukres rozjazdu
- Pp - początek przejazdu
- Kp - koniec przejazdu
- Wk - wykolejnica
- W - wjazd dla pojazdów kołowych

## Pojemność torów nabrzeża

	Ilość wagonów czteroosiowych serii Ea
Maksymalna pojemność torów (Mp)	168
Normalna pojemność torów (Np=0,6 Mp)	101

Maksymalna pojemność torów zdawczo odbiorczych wynosi 168 wagonów czteroosiowych długości 15 m każdy.

### § 3.

## Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

### 1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
187	Rz. S49 1:7,5-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 154	wyznaczony pracownik bocznicy
188	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 157	wyznaczony pracownik bocznicy
196	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 141	wyznaczony pracownik bocznicy
201	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 151	wyznaczony pracownik bocznicy
203	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 152	wyznaczony pracownik bocznicy
282	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 156	wyznaczony pracownik bocznicy
283	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 155	wyznaczony pracownik bocznicy
284	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 156	wyznaczony pracownik bocznicy
285a/b	Rkpd. 49E1 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 154	wyznaczony pracownik bocznicy
285c/d	Rkpd. 49E1 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 154	wyznaczony pracownik bocznicy
286	Rz. 49E1 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 153	wyznaczony pracownik bocznicy



287	Rz. 49E1 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 154	wyznaczony pracownik boczniczy
288a/b	Rkpd. S42 1:9-205 zamknięcie hakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 153	wyznaczony pracownik boczniczy
288c/d	Rkpd. S42 1:9-205 zamknięcie hakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 153	wyznaczony pracownik boczniczy
289	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 152	wyznaczony pracownik boczniczy
290	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 151	wyznaczony pracownik boczniczy
291	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 152	wyznaczony pracownik boczniczy
292	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 153	wyznaczony pracownik boczniczy
294a/b	Rkpd. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 151	wyznaczony pracownik boczniczy
294c/d	Rkpd. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 151	wyznaczony pracownik boczniczy
296	Rz. rowkowy S49 1:9-190 zamknięcie manualne	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 151	wyznaczony pracownik boczniczy

## 2. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk - 185	nałożona na tor nr 155	ręcznie drużyna manewrowa	-
Wk - 182	nałożona na tor nr 154	ręcznie drużyna manewrowa	-
Wk - 188	nałożona na tor nr 156	ręcznie drużyna manewrowa	-

Nabrzeże stanowi jeden okrąg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

## 3. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu

- w km 0,125; 0,416 toru 151,
- w km 0,095; 0,387 toru 152,
- w km 0,098; 0,389 toru 153,
- w km 0,190; 0,482 toru 154,
- w km 0,190 toru 155,

— w km 0,190 toru 156,

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

Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.'

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

#### 4. Sygnały i wskaźniki

Sygnały **Z1** zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów przed samohamownymi kozłami oporowymi, którymi zakończone są tory nr 151, 152, 153, 154.

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

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

#### § 4.

#### Place ładunkowe

Do składowania towarów służy 6 zasobni zgrupowanych po 3 w dwóch grupach przedzielonych drogą pożarową. Zasobnie usytuowane są z lewej strony toru ładunkowego nr 154 (patrzac w kierunku kozła oporowego). Numeracja zasobni liczona jest od nabrzeża Południowego.

#### Powierzchnie i dopuszczalne obciążenie robocze boksów:

Numer zasobni	Powierzchnia zasobni w m <sup>2</sup>	Dopuszczalne obciążenie robocze w kN/m <sup>2</sup>
1	730	80
2	730	80
3	730	80
4	564	80
5	564	80
6	369	80

## **§ 5. Urządzenia ładunkowe**

Wyładunek towarów z wagonów na statki lub zasobnie oraz załadunek wagonów dokonywany jest przy pomocy dźwigów bramowych usytuowanych nad torami ładunkowymi nr 151, i 152.

## **§ 6. Urządzenia trakcyjne**

Praca manewrowa na boczniczy wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych.

## **§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża**

### 1. Obsługa boczniczy.

Nabrzeże obsługiwane jest przez drużyny manewrowe i lokomotywy licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 4.1.

Wagony podstawiane są na wskazane przez dysponenta nabrzeża tory zdawczo – odbiorcze/ładunkowe nr 151, 152, 153 i 154 oraz są zabierane z tych torów.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo odbiorcze 151 – 154 na odcinki najwyżej 101 wagonów czteroosiowych (o długości 15 m każdy).

Podstawienie większej ilości wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność tych torów.

### 2. Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

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

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) a **dysponentem nabrzeża (tel. 091 4307213).**

### 3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 225 m, nie ma ograniczeń, co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach nabrzeża.

### 4. Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego

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

## § 8.

### Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

#### 1. Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża wykonywana jest przez drużyny manewrowe przy pomocy pojazdów przewoźników kolejowych lub przedsiębiorców wykonujących pracę na rzecz wyżej wymienionych.

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

#### 2. Podział na rejony manewrowe

Nabrzeże stanowi jeden rejon manewrowy.

#### 3. Nadzór nad pracą manewrową

Nadzór nad pracą manewrową na torach nabrzeża sprawuje dysponent nabrzeża.

Dyspozycje na podstawienie, przestawienie lub zabranie wagonów wydaje:

- dysponent Bulk Cargo Port Szczecin Sp. z o.o. dla wagonów Węglokoksu, w przypadku obowiązywania odrębnej umowy na obsługę wagonów z przesyłkami tego spedytora,
- nadzorujący pracę z ramienia przewoźnika dla wagonów pozostałych spedytorów.

#### 4. Dozwolona szybkość jazd manewrowych.

Dozwolona szybkość jazdy manewrowej po torach nabrzeża wykonywanej przy pomocy lokomotywy manewrowej wynosi:

- 5 km/godz. przy podstawianiu wagonów na tory zdawczo – odbiorcze/ładunkowe oraz spychaniu wagonów na tory i tor naprawczy,
- 15 km/godz. przy zabieraniu wagonów z torów nabrzeża.

#### 5. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

- przy manewrowaniu przez przejazd nie strzeżony i przez tory;

- wykonywaniu manewrów na torach nr 151, 152, 153 i 154, które łącznie z międzytorzami wyłożone są płytami umożliwiającymi ruch pojazdów kołowych oraz nad którym pracują dźwigi,
- przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych i na torze naprawczym nr 156 w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta lub brygadzystę nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach krytych, umocowaniu burt i kłonic na wagonach platformach.

6. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia

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

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

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

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

9. Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy innych środków.

Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego (np. Fadroma) i siłą ludzi zawarto w Regulaminie pracy bocznic w punkcie 5.10.

## **§ 9.**

### **Inne postanowienia**

Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy bocznic kolejowej OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON PRZEŁADUNKÓW MASOWYCH i potwierdzenie przyjęcia do wiadomości niniejszego regulaminu w załączonym wykazie winno być poprzedzone zapoznaniem się zarówno z Regulaminem pracy bocznic jak i niniejszym załącznikiem.







**ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA**

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

**Załącznik nr 6**

Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej  
OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ  
ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA  
REJON PRZEŁADUNKÓW MASOWYCH

**REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ  
NABRZEŻA TAŚMOWIEC**



## Spis treści:

	str.
Spis treści	2
§ 1. Nazwa, miejsca odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu	3
§ 2. Wykaz torów	4
§ 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	5
§ 4. Place ładunkowe	6
§ 5. Urządzenia ładunkowe	6
§ 6. Urządzenia trakcyjne	7
§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża	9
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu	11
§ 9. Inne postanowienia	18
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	19

## § 1.

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

#### 1. Nazwa i miejsca odgałęzienia nabrzeża.

Nabrzeże Taśmowiec położone jest na terenie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo Port Szczecin Sp. z o.o.

Tory nabrzeża Taśmowiec odgałęzają się na rozjeździe nr 185 w okręgu SPA1 od torów stacji Szczecin Port Centralny, i rozjazdu nr 191 od toru nr 156 nabrzeża Bytomskiego i 361, 363 od toru 171 nabrzeża Wałbrzyskiego.

#### 2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy na nabrzeżu Taśmowiec znajduje się na:

- w km 0,155 toru nr 161,
- w km 0,145 toru nr 162,
- w km 0,110 toru nr 163,

które oprócz funkcji torów zdawczo - odbiorczych pełnią funkcję torów postojowych dla wagonów ładownych przeznaczonych do rozładunku na wywrotnicy wagonowej. Ponadto dla przesyłek węgla Węglokoksu wagony mogą być przekazywane na odrębnych zasadach umownych (pomiędzy Przewoźnikiem i Bulk Cargo Port Szczecin Spółkę z o.o.(Węglokoksem) na torach wyznaczonych w umowie z przewoźnikiem torach stacji Szczecin Port Centralny oraz odstawiane na postój i sortowane na torach stacyjnych.

Zdawanie próżnych węglarek dla przewoźnika odbywa się na torach nr 166 - 169 lub na torach stacji (w zależności od zawartych umów z Przewoźnikiem i PLK).

Na torach stacji Szczecin Port Centralny odstawianie na postój i sortowanie na torach stacyjnych odbywa się na zasadach umowy na świadczenie usług dodatkowych (wg cennika PLK) zawartej przez Bulk Cargo Port Szczecin Sp. z o.o. z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie.

#### 3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Na torach nabrzeża występują następujące pochylenia:

- tor nr 161 od 0,00 ‰ do 3,00 ‰,
- tor nr 162 od 0,00 ‰ do 3,00 ‰,
- tor nr 163 od 0,00 ‰ do 223,00 ‰,
- tor nr 164 od 0,00 ‰ do 3,00 ‰,
- tor nr 167 od 0,00 ‰ do 6,00 ‰,
- tor nr 168 od 0,00 ‰ do 6,00 ‰,
- tor nr 169 od 0,00 ‰ do 24,00 ‰.

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 220 m i występuje w torze nr 162.

## § 2. Wykaz torów

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Poj. użyteczna w wag. Ea
		od	do	metrów	od	do	metrów	
161	Zdawczo - odbiorczy, postojowy	S 191	S 1119/1120	645	U 191	przejazd	51	3
					p.zd.-odb.	U 1120	430	28
162	Zdawczo - odbiorczy, postojowy	S 186	S 1115	600	U 192	przejazd	25	1
					p.zd.-odb.	U 1115	407	27
163	zdawczo - odbiorczy, postojowy	S 192	K.o.	848	U 192	przejazd	25	1
					p.zd.-odb.	U 1120	414	27
164	Zdawczo - odbiorczy, postojowy	S 186	S 1119/1120	642	U 190	przejazd	20	1
					p.zd.-odb.	U 1120	460	30
167	odstawczy	S 190	S 1127	639	U 190	przejazd	20	1
					U 367	U 1118	330	22
168	odstawczy	S 368	S 1118	354	U 368	U 1118	264	17
169	odstawczy	S 367	S 1128	636	U 368	U 1127	320	21

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

Z1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa

S - styk przedglicowy rozjazdu

U - ukres rozjazdu

K - koniec toru

p.zd.-odb. - punkt zdawczo - odbiorczy

K. o. - koziół oporowy

Pojemność torów nabrzeża

	Ilość wagonów serii Ea
Maksymalna pojemność torów (Mp)	201
Normalna pojemność torów (Np=0,6 Mp)	120

Maksymalna pojemność torów zdawczo odbiorczych wynosi 201 wagonów czteroosiowych długości 15 m każdy

## § 3.

**Urządzenia sterowania ruchem kolejowym****1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu**

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
185	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 162	wyznaczony pracownik bocznicy
186	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 162	
190	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 164	
191	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 156	
192	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 162	
361	Rz. 49E1 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 167	
364a/b	Rkpd S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 167	
364c/d	Rkpd S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 167	
367	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 167	
368	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 168	
1115	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 163	
1118	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 167	
1119/ 1120	Rpd S49 1:9/1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 163	
1127	Rz. S42 1:9-190 zamknięcie hakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 167	
1128	Rz. S49 1:6,6-190	samopowrotny	nie uzależniona na tor nr 169	

Zwrotnica rozjazdu nr 1128 jest zwrotnicą rozpruhaną, z bezpośrednim połączeniem iglic, przystosowaną do samoczynnego nastawiania przez koła wagonu wypychanego z wywrotnicy. Powrót zwrotnicy do położenia zasadniczego wymusza urządzenie ustalające, w które wyposażona jest ta zwrotnica.

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie przez drużynę manewrową.

**2. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu**

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk - 185	nałożona na tor nr 162	ręcznie drużyna manewrowa	-

### 3. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu

w rejonie nabrzeża Taśmowiec usytuowany jest przejazd;

- w km 0,115 toru 161,
- w km 0,135 toru 162,
- w km 0,077 toru 163,
- w km 0,104 toru 164,
- w km 0,076 toru 167,

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

Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.

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

### 4. Sygnały i wskaźniki

Sygnał **Z1** zabraniający dalszej jazdy ustawione jest z prawej strony toru nr 164 przed kozłem oporowym, którym zakończony jest ten tor. Sygnały **Z 1** w porze ciemnej nie są oświetlane.

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

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

### 5. Wyrzutnie płozów hamulcowych

Wyrzutnie płozów służą do samoczynnego usuwania płozów spod kół wagonów po wykonaniu hamowania.

Na nabrzeżu znajdują się dwie wyrzutnie płozów hamulcowych zabudowane w torze nr 169 na odcinku między rozjazdami nr 1127 i 1128 po jednej na każdym toku szynowym tego toru.

#### **§ 4.**

#### **Place ładunkowe.**

Węgiel wyładowany z wagonów przesyłany jest taśmociągami bezpośrednio na statki lub na place składowe nabrzeża Wałbrzyskiego.

#### **§ 5.**

#### **Urządzenia ładunkowe.**

Wyładunek węgla z wagonów oraz jego załadunek na statki lub place składowe nabrzeża Wałbrzyskiego dokonywany jest przy pomocy wywrotnicy wagonowej oraz systemu taśmociągów.

## Charakterystyka wywrotnicy wagonowej.

1	Oś obrotu, sposób rozładunku	wzdłuż osi toru, boczny
2	Maksymalny ciężar brutto	85 ton
3	Zasobniki, typ, liczba	3 zasobniki bębnowe, znajdujące się jeden za drugim pod koszem
4	Pojemność zasobników	150 ton
5	Rodzaje wagonów	Eanos, Eans, Eaos, Eaos-w, Eas
6	Max szerokość wagonu	3104 mm
7	Max wysokość wagonu	3335 mm
8	Max długość wagonu	15740 mm
9	Sposób zatrzymywania i utrzymywania wagonów	elektrohydrauliczny hamulec szynowy obsługiwany przez operatora
10	Mechanizm obrotu wywrotnicy	Trójfazowy silnik klatkowy 2X37 kW 1.450 min <sup>-1</sup> ,
11	Wydajność	około 21 wagonów na godz.

### § 6. Urządzenia trakcyjne.

Praca manewrowa na nabrzeżu wykonywana siłami własnymi użytkownika nabrzeża realizowana jest przy pomocy wciągarki (tzw. konia elektrycznego) zabudowanego na torze podawczym nr 163 oraz przeciągarek z liną obiegową oraz przeciągarek z liną nawijaną na bęben.

Prace manewrowe związane z wagonami z przesyłkami węgla Węglokoksu mogą być wykonywane lokomotywą wynajętą przez gestora ładunku (manewry w zakresie podstawiania i zabierania wagonów, których przyjęcie dokonywane może być na torach stacji).

#### **Koń elektryczny**

Urządzeniem konia elektrycznego nazywa się obszar od czoła wywrotnicy wagonowej do wieży sterowniczej znajdującej się w odległości 95 metrów od wywrotnicy włącznie, wraz ze wszystkimi urządzeniami mechanicznymi i elektrycznymi położonymi na tym terenie.

Koń elektryczny obsługuje wywrotnicę wagonową przejmując wagony ładowne podstawiane z torów postojowych oraz podstawiając je na wywrotnicę wagonową. Wpychany przez wózek wciągarki na wywrotnicę wagon ładowny wypycha z niej wagon już rozładowany na tor za wywrotnicą (kołyskę). Koń elektryczny obsługiwany jest przez operatora wywrotnicy ze sterowni wywrotnicy.

Koń pracuje w cyklach, na które składają się dwa ruchu manewrowe: wciągnięcie wagonu na wywrotnicę i powrót po kolejny wagon.

Zasadniczymi elementami konia elektrycznego są:

1. tor podawczy na wywrotnicę o długości 95 metrów i pochyleniu zmiennym od 0‰ do 223‰ o prześwicie normalnym 1435 mm i węższy, znajdujący się wewnątrz, dla wózka podciągającego,
2. maszynownia wraz z rozdzielnią aparatury elektrycznej,
3. przeciwwaga,
4. wózek wciągarki, tzw. "koń elektryczny" wjeżdżający we wnękę między tokami szyn toru wyciągowego na wysokości sterowni.

Charakterystyka konia elektrycznego.

1	Liczba wagonów wciąganych jednorazowo na wywrotnicę	1 wagon czteroosiowy
2	Średnia prędkość podciągania wagonów	0,75 m/sek.
3	Średnia prędkość powrotu wózka	3,5 m/sek
4	Czas podciągania wagonów	około 125 sek.
5	Czas powrotu wózka	około 26 sek.
6	Czas pomiędzy kolejnymi cyklami pracy (łącznie z przerwą między cyklami)	160 - 180 sek.
7	Liczba silników napędzających	2
8	Silnik główny	Moc 62 KM , 740 obr./min.
9	Silnik pomocniczy	Moc 13 KM, 715 obr./min.
10	Przekładnia planetarna	i 1 = 4,1674 i 2 = 20

#### **Przeciągarki linowe z liną ciągłą (obiegową).**

Przeciągarki z liną ciągłą składają się z:

- a) mechanizmów napędzających,
- b) lin obiegowych ułożonych wzdłuż torów postojowych, z obu ich stron.

Mechanizmy napędzające znajdują się w budynku przeciągarek znajdującym się przy budynku sterowni konia elektrycznego. Każdy mechanizm napędzający napędzany jest silnikiem elektrycznym o mocy  $N = 17,5 \text{ kW}$  i obrotach  $n = 1000 \text{ obr./min}$ .

Na międzytorzach torów nr 161 - 162, 162 - 163, 163 - 164, 164 - 165, na ławie torowiska toru nr 161, na wywrotnicy i na głowicy rozjazdowej bezpośrednio przed budynkiem sterowni konia elektrycznego zabudowany jest system krążków prowadzących i zwrotnych lin przeciągarek linowych.

Dla awaryjnego przzerwania pracy określonej przeciągarki na międzytorzach torów nr 161 -162 i 163 -164, co 50 metrów rozmieszczone są kolumnienki koloru żółtego, na których umieszczone są przyciski bezpieczeństwa. Na każdej kolumnience znajdują się dwa przyciski, z których każdy odnosi się do jednej określonej przeciągarki.

### **Przeciągarki linowe z liną nawijaną na bęben.**

Przeciągarki z liną nawijaną na bęben (jednolinowe) usytuowane są:

- przy torze nr 163 obok wieży z przeciwwagą,
- przy torze nr 163 na wywrotnicy wagonowej,
- na międzytorzu torów nr 163 i 164, na wysokości rozjazdu nr 1120 - 1 szt.
- za ukresem rozjazdu nr 1124 - 1 szt.
- na międzytorzu torów nr 164 i 164 na wysokości rozjazdu nr 1113 - 1 szt.
- na międzytorzu torów nr 166 i 167 - 2 szt.
- na międzytorzu torów nr 168 i 169 - 2 szt.
- na wywrotnicy od strony „kołyski” - 1 szt.

Na międzytorzach torów nr 166 - 169 zabudowane są rolki zwrotne umożliwiające przeciąganie wagonów przy pomocy przeciągarek z liną nawijaną na bęben (jednolinowych) w obu kierunkach.

## **§ 7.**

### **Warunki techniczne obsługi nabrzeża.**

#### **1. Obsługa bocznic.**

Nabrzeże obsługiwane jest przez drużyny manewrowe i lokomotywy licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Regulaminie pracy bocznic w punkcie 4.1.

Wagony podstawiane są na wskazane przez dysponenta nabrzeża tory zdawczo – odbiorcze/postojowe nr 161 – 164, a zabierane są z torów nr 166-169. Wagony podstawiane są pchane, a zabierane są ciągnięte.

W przypadku przesyłek Węgłokoksu, w razie obowiązywania stosownych umów specjalnych (w tym również z PLK) wagony podstawiane są na nabrzeże z torów stacyjnych, które mogą pełnić funkcję torów zdawczo – odbiorczych.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo - odbiorcze 161 – 164 najwyżej 71 wagonów czteroosiowych (o długości 15 m każdy).

Podstawienie większej ilości wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność tych.



## Terminy obsługi nabrzeża

Obsługi torów nabrzeża dokonywane są na zasadach określonych w Regulaminie pracy bocznicy. Niezależnie wyżej określonych zasad wagony mogą być podstawiane:

- a) na bieżąco przy pomocy lokomotywy wynajętej przez gestora ładunku bez ustalonych godzin obsług na podstawie poleceń wydawanych przez dysponenta nabrzeża w przypadku rozładunku węgla dla Węglokoksu,
- b) lokomotyw Przewoźników w uzgodnionych z nimi godzinach obsług na podstawie poleceń wydawanych przez upoważnionych pracowników Przewoźników kolejowych w przypadku przesyłek innych spedytorów.

### 2. Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża.

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

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru na tory nabrzeża dokonywane pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) a **dysponentem nabrzeża (tel. 091 430 7299)**.

Dysponent nabrzeża o uzgodnionej obsłudze informuje dyżurnego ruchu SPA, po ułożeniu drogi przebiegu w swoim okręgu nastawczym

Na 15 minut przed obsługą nabrzeża, na torach na które będą podstawiane lub zabierane wagony bezwzględnie powinna być wstrzymana praca manewrowa (w tym rozrząd), unieruchomione przeciągarki linowe, a z tory muszą bezwzględnie opuścić pracownicy wykonujący prace manewrowe i związane z oczyszczaniem wagonów po rozładunku oraz liny przeciągarek i płozy hamulcowe. Za wstrzymanie pracy manewrowej i usunięcie wszelkich przeszkód z torów odpowiedzialny jest dysponent nabrzeża.

### 3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów.

Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 220 m, nie ma ograniczeń, co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach nabrzeża.

### 4. Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego

Lokomotywy dokonujące obsługi nabrzeża mogą wjeżdżać na wszystkie tory nabrzeża poza torem nr 163 podawczym na wywrotnicę i pochylniowym za wywrotnicą oraz odcinkiem toru nr 169 od rozjazdu 1127 do 1128.

## § 8.

### Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu.

1. Praca manewrowa na nabrzeżu wykonywana jest przy pomocy lokomotywy manewrowej, wciągarki wagonowej (konia elektrycznego) i przeciagarek linowych oraz sposobem grawitacyjnym z wykorzystaniem „kołyski” toru nr 163.  
Wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego lub siłą ludzi na nabrzeżu Taśmowiec jest zabronione.
2. Podział na rejony manewrowe  
Nabrzeże stanowi jeden rejon manewrowy wywrotnicy wagonowej wraz z urządzeniami towarzyszącymi (przeciagarki linowe). Wjazd lokomotywy manewrowej w ten rejon bez uzgodnienia z dysponentem nabrzeża jest niedozwolony.
3. Nadzór nad pracą manewrową  
Nadzór nad pracą manewrową na torach nabrzeża sprawuje dysponent nabrzeża.  
Dyspozycje na podstawienie, przestawienie lub zabranie wagonów wydaje:
  - dysponent nabrzeża, dla wagonów Węglokoksu, w przypadku obowiązywania odrębnej umowy na obsługę wagonów z przesyłkami tego spedytora,
  - nadzorujący pracę z ramienia przewoźnika dla wagonów pozostałych spedytorów.
4. Dozwolona szybkość jazd manewrowych.  
Dozwolona szybkość jazdy manewrowej po torach nabrzeża wykonywanej przy pomocy lokomotywy manewrowej wynosi **5 km/godz.**, za wyjątkiem manewrów związanych z zabieraniem wagonów z torów nabrzeża, które mogą być dokonywane z prędkością nieprzekraczającą **15 km/godz.**  
Ograniczenie szybkości obowiązuje od rozjazdu nr 185 w okręgu SPA1.
5. Postępowanie przed wjazdem lokomotywy manewrowej lub składu manewrowego na tory nabrzeża.  
Przed wjazdem jazdy manewrowej na tory nabrzeża należy obsługę uzgodnić z dysponentem nabrzeża a ponadto:

**kierownik manewrów:**

- uzyskać zgodę dysponenta nabrzeża na wykonywanie pracy manewrowej na torach nabrzeża i poinformować go o przewidywanym czasie wykonywania pracy i jej zakresie,
- po otrzymaniu zezwolenia, uruchomić jazdę, podczas której szczególną ostrożność powinien zachować na głowicy rozjazdowej za przejazdem kolejowym (zwrotnice rozjazdów nr 361, 362, 364, 366, 367 i 368), gdzie nastawianie zwrotnic należy do drużyny manewrowej i w razie potrzeby zatrzymać jazdę w celu właściwego nastawienia zwrotnic dla dalszej jazdy,
- po zepchnięciu wagonów kierownik manewrów zobowiązany jest sprawdzić czy ostatnie wagony dadzą się zaczepić liną przeciągarki, czy wagony stoją w granicach ukresów oraz zabezpieczyć je przed zbiegnięciem.

**Maszynista**

- maszynista lokomotywy manewrowej spychającej skład po minięciu przez lokomotywę przejazdu kolejowego zobowiązany jest natychmiast zatrzymać skład, nawet jeśli nie otrzymał sygnału "Stój",

**6. Postępowanie po zakończeniu pracy manewrowej na nabrzeżu.**

Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien:

- zabezpieczyć tabor pozostawiony na torach nabrzeża przed zbiegnięciem,
- nastawić zwrotnice w położenie zasadnicze,

Zamówienie podstawienia następnej grupy wagonów na jeden z torów nr 161 - 164 zasadniczo może nastąpić po upewnieniu się kierownika manewrów, że wszystkie wagony uprzednio podstawione zostały z toru zabrane, który przekazuje polecenie podstawienia kolejnej grupy wagonów kierującemu manewrami wykonującemu pracę na rzecz nabrzeża. W przypadku konieczności podstawiania grupy wagonów na tor zajęty pracownik wydający polecenie podstawienia wagonów zobowiązany jest poinformować kierującego manewrami o stanie zajętości toru.

**7. Nastawianie zwrotnic na nabrzeżu.**

Zwrotnice na nabrzeżu nastawiane są:

- a) przez drużynę manewrową,
- b) (wyjątek stanowi zwrotnica nr 1128, która nastawiana jest samoczynnie).

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.

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.

Po zakończeniu manewrów zwrotnice należy nastawić w położenie zasadnicze.

#### 8. Hamowanie wagonów.

Do hamowania wagonów na nabrzeżu używa się:

- a) płozów hamulcowych,
- b) ręcznych hamulców wagonowych,
- c) hamulców torowych (na płycie wywrotnicy wagonowej).

Płozy hamulcowe służą do zmniejszania prędkości staczanych odpręgów (z wykorzystaniem wyrzutni płozów hamulcowych), do zatrzymywania odpręgów oraz do zabezpieczania wagonów przed zbiegnięciem.

Nie wolno wykladać dwóch płozów na obu tokach szyn na równej wysokości. Należy unikać jazdy na płozach obu kół tej samej osi, gdyż wydłuża to drogę hamowania.

Aby zapewnić dobre przyleganie podeszwy płoza do powierzchni tocznej główki szyny i właściwą jego pracę, należy po wyłożeniu płoza ruchem ślizgowym przesunąć go nieco w kierunku biegu odpręgu. Trzeba przy tym zwracać uwagę, by warga płoza dobrze przylegała do wewnętrznej krawędzi główki szyny.

Płozy hamulcowe należy wykladać w bezpiecznej odległości przed toczącym się odpręgiem, tj. 15 - 20 m, po czym należy odsunąć się od ułożonego płoza w kierunku biegu toczącego się odpręgu, aby nie ulec zranieniu w razie wybicia płoza. Płozowy powinien być przygotowany, aby w przypadku wybicia płoza mógł niezwłocznie założyć drugi płóz, jeżeli odległość odpręgu umożliwia bezpieczne jego wyłożenie.

Podczas pracy manewrowy płozowy powinien być zwrócony twarzą w kierunku biegnących odpręgów i obserwować je, uważać na sygnały podawane przy manewrach jak również na polecenia wydawane doraźnie przez kierującego manewrami.

Do obowiązków manewrowego wyznaczonego do hamowania odpręgów płozami, należy oprócz hamowania płozami biegnących odpręgów, również sprzęganie taboru, sprzęganie taboru, dopychanie taboru, zabezpieczenie

wagonów przed zbiegnięciem oraz inne czynności zlecone przez kierującego manewrami.

Przy hamowaniu wagonów na torach rozrządowych płozy hamulcowe należy wykladać z takim wyliczeniem, aby w zależności od potrzeb odpręg zatrzymał się przed stojącym na torze taborem lub też dojechał do stojącego taboru z prędkością nie większą niż 1 m/sek (3,6 km./godz.).

Pracownik obsługujący wyrzutnie płozów hamulcowych powinien wykladać płozy hamulcowe w takiej odległości od wyrzutni płozów, aby uzyskać zamierzone zwolnienie prędkości biegu odpręgu, ale nie spowodować zatrzymania się odpręgu przed wyrzutnią płozów. Płozowy powinien zwracać uwagę, aby w momencie wyrzucania płoza spod koła nie znajdował się przy urządzeniu wyrzucającym, gdyż może to grozić uderzeniem przez wyrzucany płóz.

Płóz należy usunąć spod koła wagonu po zatrzymaniu się odpręgu (wykorzystując wsteczny ruch odpręgu) nie później jednak niż przed rozpoczęciem dopychania odpręgów przy pomocy przeciągarki linowej.

#### 9. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów Szczególną ostrożność należy zachować:

- podczas hamowania wagonów z wykorzystaniem wyrzutni płozów,
- podczas hamowania wagonów na torach rozrządowych,
- przy podciąganiu wagonów na wywrotnicę,
- przy zabieraniu wagonów próżnych po rozładunku z torów nr 166 – 169, dojazd do stojących wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta rozrządu na tor, z którego wagony będą zabierane i odsunięciu na tym torze ludzi i sprzętu mechanicznego oraz lin przeciągarek na bezpieczną odległość i pozamykaniu drzwi w wagonach.

#### 10. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia

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

- w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa na przejeździe należy wstrzymać ruch manewrowy i zabezpieczyć przejazd,
- maszynista pojazdu manewrowego przed dojazdem do przejazdu powinien podać sygnał Rp1 "Baczność" celem ostrzeżenia potencjalnych użytkowników przejazdu kolejowo drogowego.

11. Dopuszczalna długość składu spychanego na nabrzeże i ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.

Na nabrzeże wolno spychać składy manewrowe złożone najwyżej z **30 wagonów czteroosiowych** z włączonym hamulcem zespolonym. Pchany skład musi posiadać włączony dobrze działający hamulec zespolony.

Podczas zabierania składów manewrowych z nabrzeża wolno wyciągać w granicach siły pociągowej lokomotywy **40 wagonów czteroosiowych**, pod warunkiem, że skład będzie hamowany dobrze działającym hamulcem zespolonym.

W czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić **10 wagonów**.

Jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęcie **10 wagonów** powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym. W przypadku, gdy skład manewrowy liczy powyżej **10 wagonów** i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy wykonać uproszczoną próbę hamulców.

**W razie niekorzystnych warunków atmosferycznych (opady deszczu i śniegu, gołoledź itp.) ilości należy zmniejszyć o 50 %.**

12. Obsługa wywrotnicy wagonowej podczas prac ładunkowych i rozrząd wagonów  
a) Przebieg rozładunku wagonu przy pomocy wywrotnicy

Wyładunek wagonów odbywa na się torze nr 163 mechanicznie przy pomocy wywrotnicy wagonowej. Wagony ładowne wystawiane są przez lokomotywę manewrową na tory postojowe nr 161 – 164, skąd za pomocą przeciągarek linowych z liną obiegową w grupach po 4 wagony czteroosiowe są podciągane w zasięg przeciągarki linowej z liną nawijaną na bęben znajdującej się przy wieży sterowniczej konia elektrycznego. Przeciągarka linowa przeciąga rozprzęgnięte wagony w zasięg wózka wciągarki (konia elektrycznego), skąd wózek wciągarki zabiera pojedynczy wagon i wpycha na wywrotnicę. Wagon wpychany na płytę wywrotnicy wypycha na tor za wywrotnicą (kołyskę) znajdujący się na płycie wywrotnicy wagon rozładowany. Wagon wepchnięty przez konia elektrycznego na płytę zatrzymywany jest w hamulcu torowym i unieruchomiony od góry przez specjalne łapy. Po unieruchomieniu, wagon

jest wywracany na bok tak, że ładunek wysypuje się do zasobników znajdujących się pod płytą wywrotnicy.

Po opróżnieniu wagonu płyta wywrotnicy wraca do stanu zasadniczego, a następnie wagon jest uwalniany i wypychany na tor za wywrotnicą przez kolejny wagon ładowny wpychany na wywrotnicę.

W przypadku rozładunku ostatniego wagonu z danego składu, rozładowany wagon wyciągany jest z wywrotnicy za pomocą przeciągarki linowej z liną nawijaną na bęben znajdującą się na wywrotnicy.

**W przypadku awarii konia elektrycznego do wpychania wagonów na wywrotnicę można użyć lokomotywy manewrowej.**

**W takim przypadku, manewrami związanymi z wpychaniem wagonów na płytę wywrotnicy kieruje ustawiacz.**

**Praca manewrowa na boczniczy wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych.**

**b) Staczanie wagonów rozładowanych na wywrotnicy.**

Wypchnięty z wywrotnicy rozładowany wagon stacza się na "kołyskę" toru nr 163, koła wagonu wjeżdżając na zwrotnicę rozjazdu nr 1128 z ostrza przestawiają zwrotnicę tego rozjazdu i następnie po wytraceniu szybkości, wagon ruchem powrotnym stacza się po pochyleniu na zwrotnicę rozjazdu nr 1128, którą w międzyczasie urządzenie ustalające nastawiło w położenie kierujące na tor nr 169 i po minięciu tej zwrotnicy toczy się dalej po pochyleniu toru nr 169.

Staczające się z toru nr 169 wagony kierowane są przez kierownika manewrów na tory rozrządowe nr 166 - 169.

Przed rozpoczęciem staczania próżnych wagonów na określony tor manewrowy płożowy zobowiązany jest wyłożyć na każdym z torów rozrządowych, w odległości, co najmniej 50 metrów od ukresów rozjazdów w głowicy rozjazdowej położonej od strony posterunku SPA po dwie płozy hamulcowe oraz zgłosić wykonanie tej czynności kierownikowi manewrów. Po stoczeniu pierwszych czterech wagonów na tor rozrządowy, manewrowy płożowy po upewnieniu się, że wagony znajdują się w ukresie zobowiązany jest zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem przez sprzęgnięcie ich z sobą na sprzęgi śrubowe, zahamowanie każdego z wagonów hamulcem ręcznym oraz dodatkowo podklinowanie płożem hamulcowym koła pierwszego wagonu od strony posterunku SPA.

Płóz hamulcowy należy założyć w sposób uniemożliwiający jego wyjęcie przez osoby niepowołane. Po zabezpieczeniu wagonów przed zbiegnięciem można kontynuować rozrząd na ten tor.

Analogiczne postępowanie jak w punkcie należy przyjąć w przypadku rozpoczęcia rozrządu na kolejne tory

Wagony od strony nieczynnego posterunku Ts nie mogą znajdować się bliżej niż 20 metrów od ukresu rozjazdu.

**Zabieranie wagonów z jednego z torów rozrządowych może odbywać się równocześnie z rozrządem wagonów na pozostałe tory rozrządowe.**

O wszystkich przeszkodach wynikłych podczas rozrządu stwarzających zagrożenie podczas zabierania wagonów, takich jak zajęcie ukresu, pozostawienie płoza pod kołami, niemożność sprzęgnięcia wagonów itp., kierujący manewrami zobowiązany jest zawiadomić telefonicznie dysponenta nabrzeża.

W razie potrzeby staczane z wyrotnicy wagony hamowane są płozami hamulcowymi. Sposób hamowania odpręgów płozami omówiono w § 8 ust 8 niniejszego regulaminu.

Sprzęganie wagonów na sprzęgi śrubowe i hamulcowe na torze, na który wagony są staczane jest zabronione. Przy sprzęganiu taboru należy przestrzegać postanowień Regulaminu pracy bocznic kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S. A. Rejon Przeładunków Masowych.

13. Przetaczanie taboru przy pomocy przeciągarki linowej z liną nawijaną na bęben
- Zasady wykonywania manewrów przy pomocy przeciągarki linowej z liną nawijaną na bęben zawarto w § 9 ust. Regulaminu pracy bocznic kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S. A. Rejon Przeładunków Masowych.
14. Przetaczanie taboru przy pomocy przeciągarki linowej z liną ciągłą
- Manewry przy pomocy przeciągarki linowej z liną ciągłą wykonują:
- Maszynista sterujący podciągarkami,
  - 2 operatorów obsługujących kleszcze linowe.
- Manewrami wykonywanymi przy pomocy przeciągarki z liną ciągłą kieruje operator, do którego poleceń stosuje się maszynista sterujący przeciągarkami.**



Nadzór nad manewrami wykonywanymi przy pomocy przeciagarki sprawuje brygadzysta techniczny, natomiast nad kolejnością obsługi (rozładunku) wagonów - dysponent nabrzeża.

Zwrotnice wchodzące w drogę przebiegu przeciaganego taboru nastawia kierownik manewrów, który odpowiedzialny jest za prawidłowe ich nastawienie.

Prędkość przeciagania nie może być większa niż **5 km/godz.**

Za pomocą przeciagarki wolno przetaczać w jednej grupie cztery ładowne wagony czteroosiowe lub osiem czteroosiowych wagonów próżnych.

Przeciagany tabor powinien być hamowany wagonowym hamulcem ręcznym lub za pomocą specjalnych klinów z uchwytem.

Po zakończeniu przetaczania tabor należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem przez zahamowanie skrajnych wagonów wagonowymi hamulcami ręcznymi, a w razie ich braku przez podklinowanie skrajnych kół płozami hamulcowymi.

W razie potrzeby (niebezpieczeństwa) operator może zatrzymać pracę przeciagarki używając dowolnego przycisku bezpieczeństwa na odnoszących się do danej przeciagarki j kolumnienkach.

## **§ 9.**

### **Inne postanowienia**

Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy boczniczy kolejowej OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON PRZEŁADUNKÓW MASOWYCH i potwierdzenie przyjęcia do wiadomości niniejszego regulaminu w załączonym wykazie winno być poprzedzone zapoznaniem się zarówno z Regulaminem pracy boczniczy jak i niniejszym załącznikiem.







**ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA**

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

**Załącznik nr 7**

Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej

OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

REJON PRZEŁADUNKÓW MASOWYCH

# **REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ NABRZEŻA WAŁBRZYSKIE**

---

Szczecin  
2017

## Spis treści:

	str.
Spis treści	2
§ 1. Nazwa, miejsca odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu	3
§ 2. Wykaz torów	4
§ 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	4
§ 4. Place ładunkowe	6
§ 5. Urządzenia ładunkowe	6
§ 6. Urządzenia trakcyjne	6
§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża	6
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu	7
§ 9. Inne postanowienia	8
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	10

## § 1.

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

#### 1. Nazwa i miejsca odgałęzienia nabrzeża.

Nabrzeże Wałbrzyskie położone jest na terenie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo Port Szczecin Sp. z o.o..

Tory nabrzeża odgałęziają się na rozjeździe nr 185 w okręgu SPA1 od torów stacji Szczecin Port Centralny, a następnie rozjazdami nr 186, 190, 361 i 363 oraz rozjazdem nr 363 a/b z torem nieczynnej bocznicy Nordkalk Sp. z o.o.

#### 2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy na nabrzeżu Wałbrzyskim znajduje się:

##### 1) Punkt zdawczo – odbiorczy” na nabrzeżu Wałbrzyskie usytuowany jest ;

— w km 0,050 toru nr 175,

— w km 0,075 toru nr 176,

— w km 0,075 toru nr 177,

które oprócz funkcji torów zdawczo - odbiorczych pełnią funkcję torów ładunkowych.

Ponadto dla przesyłek węgla Węglkoksu wagony mogą być przekazywane na odrębnych zasadach umownych (pomiędzy Przewoźnikiem, Bulk Cargo Port Szczecin Sp. z o. o. i Węglkoksem) na torach wyznaczonych w umowie z przewoźnikiem. Na torach stacji Szczecin Port Centralny odstawianie na postój i sortowanie na torach stacyjnych. odbywa się na zasadach umowy na świadczenie usług dodatkowych (wg cennika PLK) zawartej przez Bulk Cargo Port Szczecin Sp. z o.o. z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie.

#### 3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Na torach nabrzeża występują następujące pochylenia:

- tor nr 171 od 0,00 ‰ do 2,90 ‰,

- tor nr 172 od 0,00 ‰ do 2,90 ‰,

- tor nr 173 od 0,00 ‰ do 2,90 ‰,

- tor nr 175 od 0,00 ‰ do 1,00 ‰,

- tor nr 176 od 0,00 ‰ do 1,00 ‰,

- tor nr 177 od 0,00 ‰ do 3,70 ‰,

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 160 m i występuje w torze nr 171.

## § 2. Wykaz torów

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru <b>stałe i awaryjne</b>	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wag. Ea
		od	do	metrów	od	do	metrów	
171	zdawczo-odbiorczy Komunikacyjny	K.o.	S 374	805	p.zd.od	U 374	205	13
172	komunikacyjny	S 372	śr.Rkpd 375	327	p.zd.od	U 374	209	14
173	komunikacyjny	S 371	śr.Rkpd 375	371	p.zd.od	U 375	292	19
175	ładunkowy zdawczo-odbiorczy	S 376	K.o.	385	p.zd.od	Z1	335	22
176	ładunkowy zdawczo-odbiorczy	śr.Rkpd 375	K.o.	408	p.zd.od	Z1	333	22
177	ładunkowy zdawczo-odbiorczy	śr.Rkpd 375	K.o.	409	p.zd.od	Z1	334	22

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

Z1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa

U - ukres rozjazdu

Pp - początek przejazdu

K - koniec toru

p.zd.od.- punkt zdawczo-odbiorczy

Pojemność torów nabrzeża

	Ilość wagonów serii Ea
Maksymalna pojemność torów (Mp)	112
Normalna pojemność torów (Np=0,6 Mp)	67

## § 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

### 1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
362	Rz. 49E1 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 171	wyznaczony pracownik bocznicy
363a/b	Rkpd. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 171	wyznaczony pracownik bocznicy
363c/d	Rkpd. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 171	wyznaczony pracownik bocznicy

371	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 172	wyznaczony pracownik bocznicy
372	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 172	
374	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 172	
375a/b	Rkpd. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 172	
375c/d	Rkpd. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 177	
376	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 176	

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

## 2. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk - 185	nałożona na tor nr 162	ręcznie drużyna manewrowa	-

## 3. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu:

- w km 0,120 toru 171,
- w km 0,019 toru 176,
- w km 0,019 toru 177,

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

Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.

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

## 4. Sygnały i wskaźniki

Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr 175, 176 i 177 przed samohamownymi kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Na międzytorzach znajdują się wskaźniki W 17 (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m.

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



#### **§ 4. Place ładunkowe.**

Do składowania towarów służy sześć zasobników i dwa zbiorniki płynnego paku. Ponadto na nabrzeżu znajduje się place składowe węgla połączone systemem taśmociągów i przesypów z Taśmowcem węglowym.

Zasobniki, zbiorniki i plac składowy usytuowane są z lewej strony toru nabrzeżnego ładunkowego nr 177 (patrzac w kierunku kozła oporowego).

#### **§ 5. Urządzenia ładunkowe.**

Wyładunek towarów z wagonów na statki lub zasobnie oraz załadunek wagonów dokonywany jest przy pomocy dźwigów bramowych usytuowanych nad torami ładunkowymi nr 175, 176 i 177.

#### **§ 6. Urządzenia trakcyjne**

Praca manewrowa na boczniczy wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych.

#### **§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża.**

##### 1. Obsługa boczniczy.

Nabrzeże obsługiwane jest przez drużyny manewrowe i lokomotywy licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 4.1.

Wagony podstawiane są na wskazane przez dysponenta nabrzeża tory zdawczo – odbiorcze/ładunkowe nr 175, 176 i 177 a także oraz są zabierane z tych torów.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo odbiorcze 175, 176 i 177 najwyżej 40 wagonów czteroosiowych (o długości 15 m każdy).

Podstawienie większej ilości wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność tych torów.

##### 2. Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

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

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu) i **dysponentem nabrzeża (tel. 091 430 7299)**.

3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 160 m, nie ma ograniczeń, co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach nabrzeża.

4. Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego

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

### § 8.

#### Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu.

1. Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża wykonywana jest przez zespoły manewrowe i pojazdy przewoźników kolejowych lub przedsiębiorców wykonujących pracę na rzecz wyżej wymienionych.

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

2. Podział na rejony manewrowe

Nabrzeże stanowi jeden rejon manewrowy.

3. Nadzór nad pracą manewrową

Nadzór nad pracą manewrową na torach nabrzeża sprawuje dysponent nabrzeża.

Dyspozycje na podstawienie, przestawienie lub zabranie wagonów wydaje:

- dysponent nabrzeża, dla wagonów Węglókoks, w przypadku obowiązywania odrębnej umowy na obsługę wagonów z przesyłkami tego spedytora,
- nadzorujący pracę z ramienia przewoźnika dla wagonów pozostałych spedytorów.

4. Dozwolona szybkość jazd manewrowych.

Dozwolona szybkość jazdy manewrowej po torach nabrzeża wykonywanej przy pomocy lokomotywy manewrowej wynosi:

- 5 km/godz. przy podstawianiu wagonów na tory zdawczo – odbiorcze/ładunkowe nr 175-177,

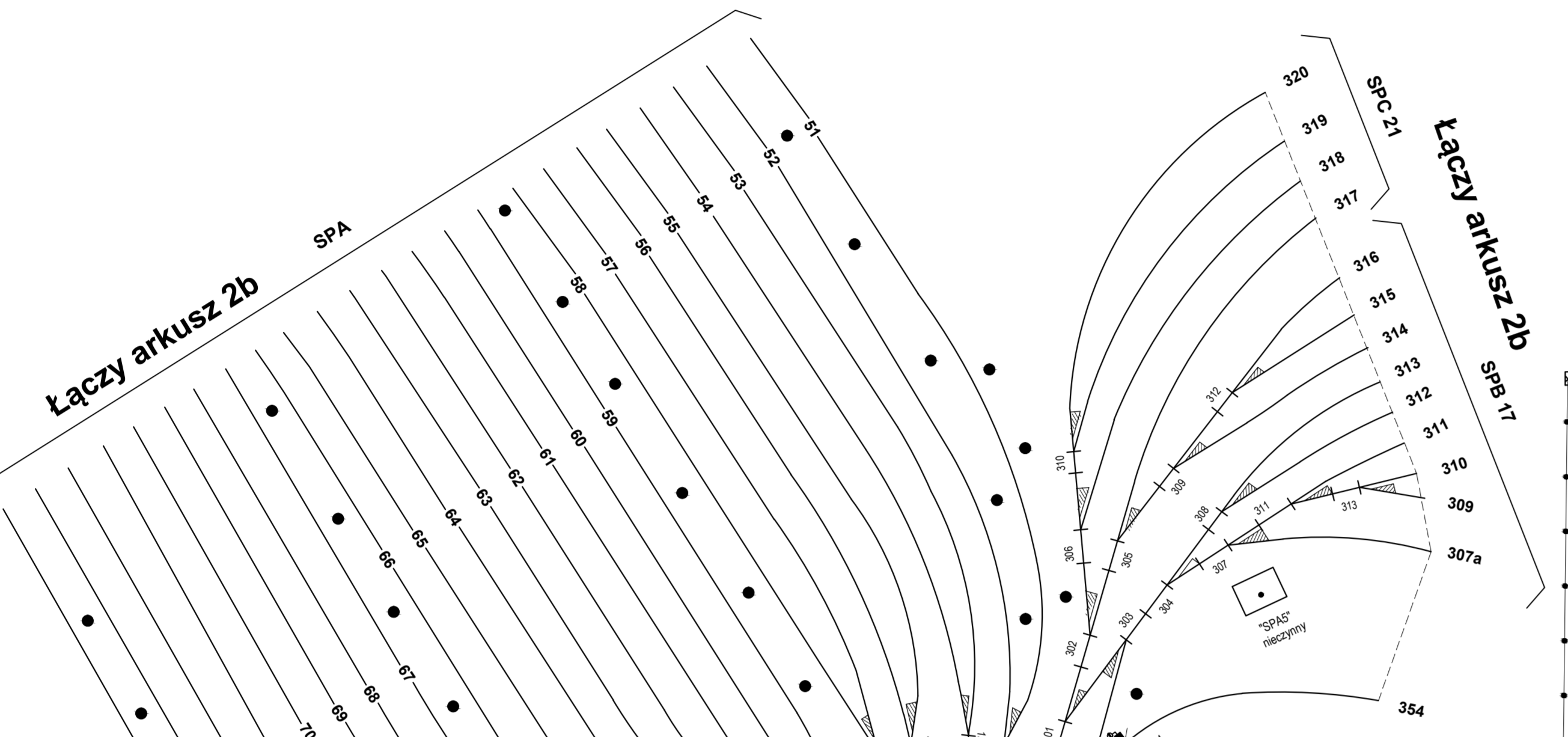
- 15 km/godz. przy zabieraniu wagonów z torów nabrzeża.
5. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów
- Szczególną ostrożność należy zachować:
- przy wykonywaniu manewrów na torach nr 175, 176, 177, ze względu na pracujące nad tymi torami dźwigi bramowe i możliwy ruch pojazdów kołowych (tory i międzytorza na części długości wyłożone są płytami umożliwiającymi ruch tych pojazdów),
  - przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych, w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, odłączeniu przewodów spustowych i grzewczych, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach krytych, umocowaniu burt i kłonic na wagonach platformach.
  - przy manewrowaniu przez przejazdy nie strzeżone.
6. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia
- Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy bocznic w punkcie 5.8.
7. Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.
- W czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 20 wagonów. Jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 20 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym.
- W przypadku, gdy skład manewrowy liczy powyżej 20 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy wykonać uproszczoną próbę hamulców.
8. Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy innych środków.
- Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego (np. Fadroma) i siłą ludzi zawarto w Regulaminie pracy bocznic w punkcie 5.10.

## **§ 9. Inne postanowienia**

Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy bocznic kolejowej  
OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ ZARZĄD MORSKICH

PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON PRZEŁADUNKÓW MASOWYCH i potwierdzenie przyjęcia do wiadomości niniejszego regulaminu w załączonym wykazie winno być poprzedzone zapoznaniem się zarówno z Regulaminem pracy bocznicy jak i niniejszym załącznikiem.





1. WYKAZ PRZEKŁADÓW  
 2. WYKAZ SYGNAŁÓW  
 3. WYKAZ PRZEKŁADÓW  
 4. WYKAZ SYGNAŁÓW  
 5. WYKAZ PRZEKŁADÓW  
 6. WYKAZ SYGNAŁÓW

ZALĄCZNIK NR 2 a

LEGENDA

• Montaż

Data	Nazwisko	Podpis	Uzgodniono	Strona	Data
09.10.18	K. Wokulski			1	30.09.2018 r.
09.10.18	K. Wokulski			1	
09.10.18	K. Wokulski			1	

Skala: 1:1000  
 PLAN SCHEMATYCZNY bocznicy kolejowej "Operator Infrastruktury Usługowej ZMPSIS S.A." Region Przesłanek Masowych

	Data	Nazwisko	Podpis	Uzgodniono:
Opracował:	08.17r.	K. Wołowicz	<i>[Signature]</i>	
Wykreslił:	08.17r.	K. Wołowicz	<i>[Signature]</i>	
Sprawił:	08.17r.	inż. J. Seredyn	<i>[Signature]</i>	
	PLAN SCHEMATYCZNY urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym boczniczy kolejowej "Operator Infrastruktury Usługowej ZMPSiS S.A." Rejon Przeladunków Masowych			
Skala	1:4000 100			

### Dojazd do Portu od strony p.odg.Dziewoklicz

### Dojazd do Portu od strony SPA

### Dojazd do Portu od strony SPB

Łączy arkusz 2a

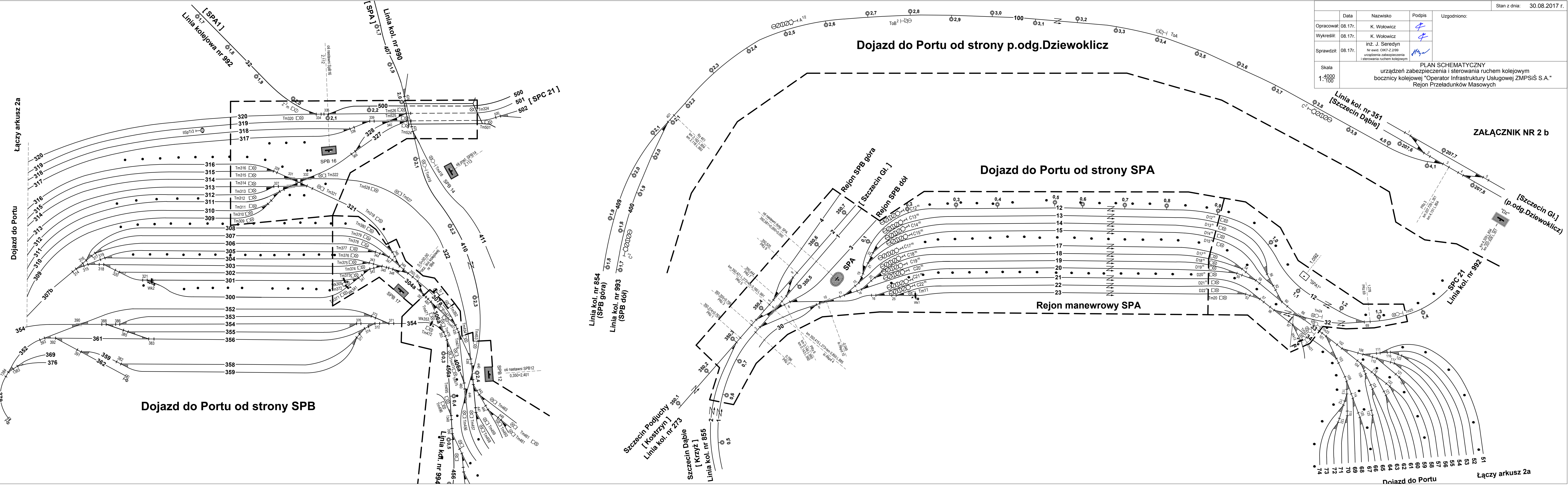
Dojazd do Portu

ZAŁĄCZNIK NR 2 b

[Szczecin Gł.]  
(p.odg.Dziewoklicz)

Dojazd do Portu

Łączy arkusz 2a



WYKAZ PRZEJAZDÓW

Table with 3 columns: NR przejazdu, NR toru, Kilometr przejazdu. Lists 15 rail crossings with their respective numbers and distances.

WYKAZ TORÓW

Main table listing rail tracks with columns: PRZEZNACZENIE TORU, DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU, DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU, LEGENDA. Includes track numbers, directions, and types.

WYKAZ ROZJAZDÓW

Table listing crossings with columns: NR ROZJ., TYP, SKOS, PROMIEN, RODZAJ, KIERUNEK, PODROZJAZDNICE, PODSYPKA. Lists 128 crossings with their characteristics.



ZALĄCZNIK NR 1

Approval table with columns: Data, Nazwisko, Podpis, Uzasadnienie. Includes dates and names of the project's stakeholders.

Skala 1:1000, PLAN SCHEMATYCZNY, Operator Obiektu Infrastruktury Usługowej ZMPSIS S.A., Region Przelądunków Masowych