



ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

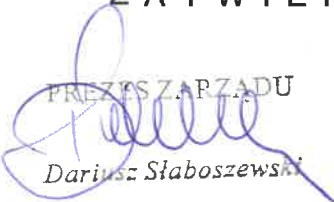
ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin; tel. +48 91 430 82 20; fax +48 91 462 48 42; e-mail: info@port.szczecin.pl; www.port.szczecin.pl

Egz. nr 1

**STATUT OBIEKTU
OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY
USŁUGOWEJ - ZARZĄD MORSKICH
PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE
SPÓŁKA AKCYJNA REJON BASENU
GÓRNOŚLĄSKIEGO**

Statut obiektu zawierający 29 ponumerowane karty,
sporządzony został w 2 jednobrzmiących egzemplarzach.

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

PREZES ZARZĄDU

Dariusz Słaboszewski

WICEPREZES
ds. Infrastruktury

Kazimierz Drąg

Szczecin, dnia 04.12..... 2017 r.

SZCZECIN 2017

Spis treści:

1. Postanowienia ogólne, dotyczące:	5
1.1. Zarządcy infrastruktury kolejowej – użytkownika bocznic kolejowej: Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A Rejon Basenu Górnoszląskiego	5
1.2. Współużytkowników bocznic kolejowej.....	5
1.3. Podstawy prawnej i celu opracowania statutu obiektu.....	5
1.4. Prawnej eksploatacji bocznic kolejowej	6
1.5. Przeznaczenie bocznic kolejowej.....	6
2. Wykaz obiektów podlegających udostępnieniu	7
2.1. Drogi kolejowe (bocznic) podlegające udostępnieniu	7
3. Opis techniczny bocznic kolejowej	7
3.1. Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznic jest połączona.....	7
3.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.	7
3.3. Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych.....	8
3.4. Tory bocznicowe - ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od – do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne....	9
3.5. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów.	9
3.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.....	9
3.7. Uzależnienia zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic.....	9
3.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.....	9
3.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.....	10
3.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.....	10
3.11. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.	10
3.12. Oświetlenie bocznic kolejowej.....	11
3.13. Punkty ładunkowe.	11
3.14. Urządzenia ładunkowe.	11
3.15. Wagi wagonowe.....	11
3.16. Bramy kolejowe.....	11
3.17. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.....	12

3.18. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.	12
3.19. Sygnały, wskaźniki i tablice.....	12
3.20. Urządzenia i środki trakcyjne.....	13
3.21. Środki łączności.....	14
4. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznica 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.	14
5. Warunki techniczne obsługi bocznic kolejowej.....	15
5.1. Podstawianie wagonów na bocznice kolejową.....	15
5.2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.....	16
5.3. Masa hamująca składów manewrowych.....	16
5.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.....	17
5.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.....	17
6. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznic kolejowej.....	17
6.1. Podział bocznic kolejowej na rejony manewrowe.....	17
6.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznic kolejowej.....	18
6.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.....	18
6.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym.....	19
6.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i pojazdów trakcyjnych.....	19
6.6. Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.....	19
6.7. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych.	19
6.8. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.....	20
6.9. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.....	20
6.10. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.....	21
7. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznic kolejowej.....	22
7.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.....	22
7.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.....	22
7.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic	22

	4
7.4. Ważenie wagonów.....	23
7.5. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych	23
8. Organizacja obsługi punktów zdawczo – odbiorczych.....	25
8.1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych.....	25
8.2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkty zdawczo-odbiorcze.....	25
9. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.....	26
10. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznicą kolejowa jest połączona.....	27
11. Postanowienia końcowe.	27
12. Skorowidz zmian i uzupełnień treści statutu obiektu.....	28
13. Spis załączników do Statutu Obiektu.....	29
Załącznik 1 Plan schematyczny bocznic kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Basenu Górnosławskiego	29

**Załączniki do Statutu Obiektu Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej
Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Basenu
Górnosławskiego:**

1. Załącznik nr I nabrzeża Parnickie,
2. Załącznik nr II nabrzeża Noteckie,
3. Załącznik nr III nabrzeża Górnosławskie,
4. Załącznik nr IV nabrzeża Poznańskiego,
5. Załącznik nr V nabrzeża Bydgoskiego.

1. Postanowienia ogólne, dotyczące:

1.1. Zarządcy infrastruktury kolejowej – użytkownika bocznic kolejowej: Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A Rejon Basenu Górnoszląskiego.

1. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna
ul. Bytomska 70 - 603 Szczecin

XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, KRS 0000033768
NIP: 955-18-89-161, Kapitał zakładowy: 15.326.050,00 PLN
2. ZMPSiŚ S.A działa – wykonując zadania zarządcy infrastruktury kolejowej na zarządzanych przez siebie bocznicach kolejowych na terenie Szczecina i Świnoujścia – w oparciu o nadany statut, przepisy Ustawy, ustawy z dnia 15 września 2000 r. kodeks spółek handlowych (Dz.U. z 2016 r. poz.1578 ze zm.) ustawy o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 r (Dz.U z 2010 r. poz.179 oraz z 2015 r. poz. 1569 i 1642)
3. ZMPSiŚ S.A. wystąpił do Prezesa UTK Warszawa z wnioskiem o uzyskanie Świadectwa bezpieczeństwa dla bocznic kolejowej Rejon Basenu Górnoszląskiego.

1.2. Współużytkowników bocznic kolejowej

Współużytkownikiem bocznic jest:

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

1.3. Podstawy prawnej i celu opracowania statutu obiektu

Podstawą prawną jest wymóg sporządzenia przez Zarządcę statutu obiektu. Określony został w Art.36 a ust 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. 2016.1727).

Obowiązujące akty prawne dotyczące użytkowanej bocznic:

- 1) Ustawa o Transporcie Kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity Dz.U.2016.1727);
- 2) Ustawa o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 r (Dz.U z 2010 r. poz.179 oraz z 2015 r. poz. 1569 i 1642)

- 3) 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 Bocznicy.
 - f) Instrukcja o postępowaniu z towarami niebezpiecznymi na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez użytkownika bocznicy.

Celem opracowania statutu obiektu 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. Statut obiektu wskazuje sposoby bezpiecznego wykonywania ruchu kolejowego na bocznicy z uwzględnieniem obostrzeń techniczno-ruchowych wynikających z warunków lokalnych oraz postanowień przepisów wewnętrznych.

1.4. Prawnej eksploatacji bocznicy kolejowej

- 1) W oparciu o zapisy ustawy z dnia 20.12.1996 o portach i przystaniach morskich (Dz.U. 1997 Nr 9 poz. 44), Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna będący Wieczystym Użytkownikiem bocznicy (w rozumieniu Ustawy o transporcie kolejowym), zarządza wyłącznie portem, w tym infrastrukturą kolejową na terenie bocznicy.
- 2) Bocznica użytkowana jest na podstawie: Umowy pomiędzy Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S. A. a współużytkownikami:
 - a) "Bulk Cargo-Port Szczecin" Sp. z o.o.
 - b) Szczecińskie Zakłady Zbożowo - Młynarskie „PZZ” S.A. „Elewator Basenowa”
 - c) Szczecińskie Zakłady Zbożowo - Młynarskie „PZZ” S.A. „Elewator Warta”

1.5. Przeznaczenie bocznicy kolejowej

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

towarowych całowagonowych przybyłych na adres współużytkowników bocznicy i włączanych do ruchu po sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. Bocznica służy w szczególności do za/wyładunku produktów związanych z działalnością Bulk Cargo - Port Szczecin Spółką z o. o. oraz Szczecińskie Zakłady Zbożowo - Młynarskie „PZZ” S.A. Elewator "Warta" i Elewator "Basenowa",

- 2) Obsługa kolejowa bocznic dokonywana jest przez licencjonowanych przewoźników na zasadach zawartych w umowach określających zasady obsługi i przekazywania wagonów oraz przesyłek, zawieranych przez licencjonowanych przewoźników kolejowych z jednej strony, a Bulk Cargo Port Szczecin Spółką z o. o., i Szczecińskie Zakłady Zbożowo - Młynarskie „PZZ” S.A. Elewator "Warta" i Elewator "Basenowa", z drugiej strony. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo Przewozowe (DZ. U. z 2012 r. poz. 1173, 1529 z późniejszymi zmianami).

2. Wykaz obiektów podlegających udostępnieniu

2.1. Drogi kolejowe (bocznic) podlegające udostępnieniu

Zgodnie z załącznikiem nr 2 do ustawy o Transporcie Kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity Dz.U.2016.1727); ust 2, p7) infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów kolejowych jest obiektem infrastruktury usługowej – w związku z powyższym, **bocznica kolejowa zarządzana przez Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Rejon Basenu Górnosławskiego podlega udostępnieniu w całości.**

3. Opis techniczny bocznicy kolejowej

3.1. Położenie bocznicy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznica jest połączona.

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

Schemat bocznicy umieszczono w załączniku nr 1

3.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

Bocznica kolejowa Operatora Obiektu Infrastruktury Kolejowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Rejon Basenu Górnosławskiego podzielona została na nabrzeża :

- I. Parnickie,

- II. Noteckie
- III. Górnosławskie,
- IV. Poznańskie,
- V. Bydgoskie.

Podział poszczególnych nabrzeży na rejony manewrowe i okręgi nastawcze zostały określone w Załącznikach stanowiących integralną część niniejszego statutu obiektu.

3.3. Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych.

- 1) Punkt zdawczo – odbiorczy na nabrzeżu **Parnickim** usytuowany jest ;
 - a) w km 0,611 toru nr 441,
 - b) w km 0,224 toru nr 442,
 - c) w km 0,129 toru nr 443,
 - d) w km 0,427 toru nr 445,
 - e) w km 0,077 toru nr 446,
 - f) w km 0,050 toru nr 447.
- 2) Punkt zdawczo – odbiorczy na nabrzeżu **Noteckim** usytuowany jest ;
 - a) w km 0,010 toru nr 476,
 - b) w km 0,075 toru nr 477,
 - c) w km 0,075 toru nr 448,
 - d) w km 0,106 toru nr 479
- 3) Punkt zdawczo – odbiorczy na nabrzeżu **Górnosławskim** usytuowany jest ;
 - a) w km 0,204 toru nr 457,
 - b) w km 0,050 toru nr 458,
 - c) w km 0,081 toru nr 459,
 - d) w km 0,050 toru nr 460,
 - e) w km 0,132 toru nr 461,
- 4) Punkt zdawczo – odbiorczy na nabrzeżu **Poznańskim** usytuowany jest ;
 - a) w km 0,069 toru nr 1.
- 5) Punkt zdawczo – odbiorczy na nabrzeżu **Bydgoskim** usytuowany jest ;
 - a) w km 0,050 toru nr 3,
 - b) w km 0,399 toru nr 2.
- 6) Punkty zdawczo-odbiorcze usytuowane są na wyżej wymienionych nabrzeżach oznaczone są tablicą informacyjną.

3.4. 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 Załącznikach do statutu obiektu nabrzeży w § 2.
- 2) Pochylenia podłużne torów, ich pochylenia i najmniejsze promienie łuków poziomych występujących na poszczególnych nabrzeżach wskazane są w Załącznikach do statutu obiektu nabrzeży w § 1pkt 3.

3.5. 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 Załącznikach do statutu obiektu nabrzeży w § 3pkt 1 .

3.6. 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 Załącznikach do statutu obiektu 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.

3.7. Uzależnienia zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic.

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

3.8. 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 Załącznikach do statutu obiektu 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.

3.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

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

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

W położeniu zasadniczym wyżej wymienione wykolejnice są nałożone na tor. Klucz od wykolejnic nr: 751, 752, 753, 754, 755, 756, 759, 743, 9, 10, 13 i 14 posiadają wspólny rejestr, który znajduje się na tablicy z kluczami bocznicy u uprawnionego pracownika na posterunku nastawczym Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie, Sekcji Eksploatacji Szczecin Główny na nastawni SPB12. Klucze od wykolejnic nr WK 792, Wk 793, są przechowywane na posterunku ochrony przy bramie nr 5.

3.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.

Na terenie bocznic brak jest kolejowych obiektów inżynieryjnych.

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

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

- 1) w rejonie nabrzeża Parnickie usytuowany jest przejazd;
 - w km 0,091 i 0,380 toru nr 445,
 - w km 0,221 toru nr 443,
 - w km 0,091 i 0,221 toru nr 442,
 - w km 0,091 i 0,607 toru nr 441
- 2) w rejonie nabrzeża Noteckie usytuowany jest przejazd;
 - w km 0,071 toru nr 477,
 - w km 0,071 toru nr 478,

- w km 0,103 toru nr 497,
- 3) w rejonie nabrzeża Górnoszląskiego usytuowany jest przejazd;
 - w km 0,103 toru 461,
- 4) w rejonie nabrzeża Poznańskiego usytuowany jest przejazd
 - w km 0,014 i 0,315 nr toru 1,
- 5) w rejonie nabrzeża Bydgoskiego usytuowany jest przejazd
 - w km 0,014 i 0,241 toru 1,
 - w km 0,325 toru nr 2,
 - w km 0,325 toru nr 3,
 - w km 0,325 toru nr 5,

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

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

Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.

3.12. Oświetlenie bocznicę kolejowej.

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

3.13. Punkty ładunkowe.

Opis punktów ładunkowych oraz placów magazynowych na poszczególnych nabrzeżach wyszczególnione są w Załącznikach do statutu obiektu nabrzeży w § 4.

3.14. Urządzenia ładunkowe.

Bocznicę jest przystosowana do wykonywania czynności ładunkowych.

Bocznicę 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 Załącznikach do statutu obiektu nabrzeży w § 5.

3.15. Wagi wagonowe.

Bocznicę nie posiada wagi wagonowej.

3.16. Bramy kolejowe.

Teren bocznicę jest wygrodzony ogrodzeniem. Na terenie bocznicę zlokalizowano bramy kolejowe:

Nabrzeże Parnickie nie posiada bramy kolejowej.

Nabrzeże Noteckie posiada bramy kolejowe.

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

Nabrzeże Górnośląskie posiada jedną bramę kolejową.

- w km 0,000 toru nr 461,

Nabrzeże Poznańskie posiada jedną bramę kolejową.

- w km 0,061 toru nr 1,

Nabrzeże Bydgoskie posiada dwie bramy kolejowe.

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

3.17. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.

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

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

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

3.19. 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.3.16.

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

2. Wskaźniki.

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

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

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

3. Tablice.

Lokalizacja tablic informacyjnych „Punkt zdawczo-odbiorczy” usytuowanych na nabrzeżach jest ujęta w pkt. 3.3.

3.20. Urządzenia i środki trakcyjne

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

3.21. Środki łączności

Współużytkownicy bocznicy korzystają z sieci telefonicznej portowej, ogólnie eksploatacyjnej TP S.A.

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

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

Procedura wjazdowa

- 1) Przewoźnik kolejowy awizuje przybycie przesyłki na stację Szczecin Port Centralny, podając rejon stacji, na który wjechał pociąg,
- 2) Ustawiacz licencjonowanego przewoźnika, zgłasza gotowość transportu kolejowego do wjazdu na bocznicę dyspozytorowi Bulk Cargo - Port Szczecin Spółka z o. o., podając rejon manewrowy, z którego ma się odbyć jazda manewrowa na bocznicę. Dyspozytor Bulk Cargo - Port Szczecin Spółka z o.o. po otrzymaniu zgłoszenia o gotowości do jazdy na bocznicę Rejon Basenu Górnosłaskiego przekazuje telefonicznie informację o pozwoleniu na wjazd na bocznicę pracownikowi posterunku nastawczego SPB12, z którego ma się odbyć jazda manewrowa.
- 3) W przypadku przesyłki wagonowej dla odbiorcy Szczecińskie Zakłady Zbożowo-Młynarskie „PZZ” S.A. Elewator "Warta" na nabrzeżu Poznańskim, Elewator "Basenowa" na nabrzeżu Bydgoskim ustawiacz licencjonowanego przewoźnika uzgadnia wjazd transportu kolejowego na bocznicę oraz na który punkt zdawczo-odbiorczy ma być podstawiony z kierownikiem elewatora "Warta" (telefon nr (91 462 33 22),
- 4) Numery telefonów posterunków, pod które należy przekazywać informację o pozwoleniu na wjazd na bocznicę:

SPB12 – 91 471 4525

SPB17 – 91 471 4193

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

SPB – 571 336 189

SPC – 571 336 299

- 5) Pracownik posterunku nastawczego notuje czas i nazwisko licencjonowanego przewoźnika zgłaszającego odbiorcę przesyłki wagonowej. Dyspozytor Bulk Cargo - Port Szczecin Spółka z o. o. lub kierownik Szczecińskich Zakładów Zbożowo-Młynarskich „PZZ” S.A. Elewator "Warta" informuje kierownika manewrów o zgodzie na wjazd na bocznice i na które nabrzeże Rejon Basenu Górnosławskiego.
- 6) Kierownik manewrów odpowiada za doprowadzenie składu wagonów do bocznic, po dojechaniu do tarczy manewrowej nr Tm476 zatrzymuje jazdę manewrową i udaje się na nastawnię SPB12 celem pobrania klucza obiegowego posiadającego rejestr wspólny (jednakowy) do zamków wykolejnicowych plusowy (+) wszystkich nabrzeży.

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

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

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

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

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

- 7) Pobranie klucza od wykolejnicy ustawiacz kwituje w "Książce pobrania kluczy". Ustawiacz przewoźnika wpisuje do "Książki pobrania kluczy" imię i nazwisko, godzinę pobrania klucza, nazwę przewoźnika podpisując się czytelnie.
- 8) Po dojechaniu składem manewrowym do zwrotnicy nr 751 zatrzymuje jazdę manewrową i układa drogę jazdy manewrowej do określonego nabrzeża wskazanego przez dyspozytora nabrzeża, lub kierownika elewatora "Warta", na które punkty zdawczo-odbiorcze mają być podstawione lub zabierane wagony.
- 9) Po zakończeniu pracy manewrowej na nabrzeżu lub kilku nabrzeży kierownik manewrów zakłada wykolejnicę na tor zamyka zamek i wyciąga klucz poczym zgłasza gotowość powrotu jazdy manewrowej w rejon nastawni SPB12, po zdaniu klucza od wykolejnicy uzgadnia plan pracy manewrowej w obrębie posterunku nastawczego rejonu nastawni SPB17 i SPB12. Do czasu zwrotu klucza od zespołu bocznic toru bocznicowe uważa się za zajęte.

5. Warunki techniczne obsługi bocznic kolejowej

5.1. Podstawianie wagonów na bocznice kolejową

- 1) Wagony podstawiane są na bocznice przez lokomotywę i drużynę manewrową licencjonowanych przewoźników kolejowych po uprzednim uzgodnieniu zasad obsługi z eksploatującą bocznice spółką Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o.o. poprzez (zawarcie stosownych umów lub porozumień).
- 2) Wagony przeznaczone na bocznice podstawiane są na bocznice przez przewoźników kolejowych na tory zdawczo - odbiorcze wskazane

Załącznikach do statutu obiektu nabrzeży w §1 pkt.2. Z torów tych również przewoźnik kolejowy zabiera zdawane z bocznic wagonów.

- 3) Ilość wagonów podstawianych jednorazowo przez przewoźników kolejowych wskazano w poszczególnych Załącznikach do statutu obiektu nabrzeży w § 6.
- 4) Skład wagonów podstawianych na tory zdawczo-odbiorcze powinny być pchane, a kierujący manewrami musi jechać na pierwszym pchanym wagonie lub poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy. Prędkość jazdy manewrowej na tych torach nie może przekraczać 5 km/h.

5.2. Liczba obsługa i czas ich wykonywania.

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

5.3. Masa hamująca składów manewrowych

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

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

gdzie: M_o – masa ogólna [t];

P_w – procent wymaganej masy hamującej.

Wynik obliczenia należy zaokrąglić się wzwyż do pełnej tony.

Przyjmując długość drogi hamowania 400 - 500 m oraz uwzględniając max. pochylenie na torach 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.

5.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę

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

5.5. 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 bocznicę 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.

6. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej

6.1. Podział bocznicy kolejowej na rejon manewrowe

- 1) Bocznicza podzielona jest na pięć nabrzeży, każde nabrzeże stanowi jeden rejon manewrowy, rejon bocznicy PZZ Szczecin Szczecińskie Zakłady Zbożowo Młynarskie podzielony jest na dwa nabrzeża i na dwa rejonu

manewrowe zasady wykonywania prac manewrowych zawarte są w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży i pozostałych bocznic.

- 2) Kierownik manewrów może wykonywać manewry bez ograniczeń w granicach własnego rejonu manewrowego.
- 3) Jeżeli jazda manewrowa (ruch manewrowy) ma się odbyć do sąsiedniego rejonu manewrowego, to przed wykonaniem tego ruchu kierownik manewrów powinien uzyskać na to zgodę kierownika manewrów rejonu, w którym ma się odbywać ruch manewrowy.
- 4) Jeżeli w sąsiednim rejonie manewrowym, do którego ma się odbyć ruch manewrowy nie jest prowadzona praca manewrowa, to ruchy manewrowe w tym rejonie mogą być wykonane bez uzgodnienia do ukresu najbliższej zwrotnicy, manewry należy prowadzić z ostrożnością, a prędkość jazdy należy regulować tak, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany.

6.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznic kolejowej

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

6.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

- 1) Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznic wykonywana jest przez drużyny manewrowe i pojazdy trakcyjne licencjonowanych przewoźników kolejowych lub przedsiębiorców wykonujących pracę na rzecz wyżej wymienionych.
- 2) Na bocznic dopuszcza się wykonywanie manewrów:
 - a) przez odstawianie taboru pojazdem drogowym
 - b) przy pomocy pojazdu drogowego i siłą ludzi.
- 3) Stosowanie innych sposobów wykonywania pracy manewrowej np. odrzucanie wagonów jest zabronione. W czasie podstawiania wagonów na bocznicę ustawiacz lub manewrowy musi jechać na pierwszym pchanym wagonie lub poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy.

- 4) Zabrania się wskakiwania i zeskakiwania z manewrującego taboru będącego w ruchu.

6.4. 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.

6.5. 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.

6.6. 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.

6.7. 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.

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

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

6.9. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.

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

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

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

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

6.10. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.

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

- b) oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
- jeden pojazd – gdy grupa połączonych wagonów nie przekracza 10 wagonów,
 - dwa skrajne pojazdy – gdy grupa połączonych wagonów przekracza 10 wagonów.
- 4) Dodatkowe zabezpieczenie przed zbiegnięciem lub w przypadku braku wagonowych hamulców ręcznych stanowią płoży hamulcowe, wyłożone od strony spadku, pod koła dwóch wagonów.
- 5) Odkręcanie wagonowych hamulców ręcznych oraz zdejmowanie płoży hamulcowych przez nieuprawnionych pracowników użytkownika bocznicy jest **zabronione**.
- 6) Zabezpieczenia przed zbiegnięciem oraz jego usunięcia dokonuje drużyna manewrowa podstawiająca lub zabierająca wagony.

7. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.

7.1. 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 nabrzeży.
- 2) W przypadku przesyłek wagonowych dla odbiorcy Szczecińskie Zakłady Zbożowo-Młynarskie „PZZ” S.A. Elewator "Warta" na nabrzeżu Poznańskim, Elewator "Basenowa" na nabrzeżu Bydgoskim ustawiacz licencjonowanego przewoźnika uzgadnia wjazd transportu kolejowego na bocznice oraz na który punkt zdawczo-odbiorczy ma być podstawiony z kierownikiem elewatora "Warta".

7.2. 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, przesławianie wagonów na tor zdawczo-odbiorczy należy do drużyny manewrowej użytkownika bocznicy.

7.3. 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. Sprawdzanie powinno być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.
- 2) Wjazd na tor, na którym odbywają się czynności ładunkowe oraz dojazd do znajdujących się na nim wagonów dozwolony jest po porozumieniu się kierownika manewrów z pracownikiem kierującym pracą ładunkową i wstrzymaniu przez niego prac ładunkowych oraz odsunięciu ludzi i sprzętu na bezpieczną odległość.

7.4. Ważenie wagonów.

Bocznicą nie posiada wagi wagonowej.

7.5. 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 rozprzęgania pojazdów trakcyjnych z wagonami jeżeli pojazdy trakcyjne lub wagony znajdują się w ruchu,
- i) sprzęganie i rozprzęganie taboru na przejazdach, rozjazdach, torach położonych ma spadkach jest zabronione,
- j) do hamowania i zabezpieczania taboru nie wolno używać płozów hamulcowych uszkodzonych,
- k) płoze hamulcową należy wykladać chwytając za uchwyt, zabronione jest chwytnie płozy za korpus,
- l) przy przestawianiu zwrotnicy pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica i ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza skrajnią taboru. Nie wolno przestawiać zwrotnicy tuż przed zbliżającym się taborem.

8. Organizacja obsługi punktów zdawczo – odbiorczych.

Przyjmowanie i przekazywaniu wagonów odbywa się zgodnie z postanowieniami Prawa Przewozowego Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. „Prawo Przewozowe” (tekst jednolity . Dz.U.2017.1983)

8.1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych

- 1) Przekazywanie wagonów przez przewoźnika dla bocznic odbywa się na punktach zdawczo-odbiorczych wskazanych dla każdego nabrzeża w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeża stanowiących załączniki do niniejszego Regulaminu, na podstawie uzgodnionych między przewoźnikami wykazów zdawczych oraz ewentualnie listów przewozowych (w zależności od ustaleń z przewoźnikiem)
- 2) W czynnościach zdawczo-odbiorczych ze strony bocznic biorą udział
 - a) ze strony bocznic wyznaczony przedstawiciel Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o. o. który odpowiada za przekazywanie wagonów pod względem technicznym oraz przedstawiciel kontrahenta (spedytora), który odpowiada za przekazywanie przesyłek pod względem handlowym,
 - b) ze strony przewoźnika ustawiacz lub inny wyznaczony pracownik.
 - c) ze strony bocznic PZZ kierownik zmianowy Elewatora "Warta", który odpowiada za przekazywanie przesyłek pod względem handlowym,
- 3) Przekazywanie wagonów polega na porównaniu danych umieszczonych w wykazie zdawczym lub liście przewozowym (w zależności od ustaleń z przewoźnikiem) ze stanem faktycznym, sprawdzeniu stanu wagonów, przesyłek i plomb, (jeśli takie obowiązują w umowie z przewoźnikiem).
- 4) W przypadku nie stwierdzenia nieprawidłowości przedstawiciel bocznic 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.

8.2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkty zdawczo-odbiorcze.

- 1) Odbiór wagonów przez przewoźnika odbywa się na torach zdawczo - odbiorczych na zasadach określonych w umowie lub porozumieniu między przewoźnikiem i współużytkownikiem bocznic.
- 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.

9. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

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

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

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

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

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

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

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

- charakterystykę towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznic kolejowych,
- postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznicach kolejowych,
- 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 bocznic 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 bocznicach kolejowych”
Podczas wykonywania na bocznicach czynności ekspedycyjnych i przygotowania wagonów do zabrania z bocznic pracownicy użytkownika bocznic 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 bocznicy kolejowej,” prowadzić proces przeładowywania towarów niebezpiecznych oraz zabezpieczać prace zgodnie z opracowanymi i zatwierdzonymi instrukcjami i/lub procedurami eksploatacyjnymi.

10. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznica kolejowa jest połączona

- 1) Bocznica 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
- 2) Naczelnik Sekcji Eksploatacji Szczecin
 - a) Tel 91 471 5545,
 - b) E-mail: ise.szczecinglowny@plk-sa.pl

11. Postanowienia końcowe.

1. Statut obiektu obowiązuje po zatwierdzeniu przez użytkownika bocznicy.
2. Statut obiektu wykonano w 2 jednobrzmiących egzemplarzach. Statut obiektu Rejon Basenu Górnośląskiego znajduje się w siedzibie ZMPSiŚ S.A. w Szczecinie.
3. Statut obiektu zamieszczono na stronie www.port.szczecin.pl
4. Wszelkie zmiany i uzupełnienia w statucie obiektu należy odnotować w „Skorowidzu zmian i uzupełnień”

13. Spis załączników do Statutu Obiektu.

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



ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

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

Załącznik nr I

Do STATUTU OBIEKTU

OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

**ZAŁĄCZNIK NR I
NABRZEŻA PARNICKIEGO**

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

§ 1.

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

1. Miejsca odgałęzienia nabrzeża.

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

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

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

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

Granice zaznaczono na planach schematycznych.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

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

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

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

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

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

§ 2.

Wykaz torów

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

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

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

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

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

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

2. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

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

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

3. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu

Na nabrzeżu znajdują się cztery zakładowe przejazdy nie strzeżone:

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

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

4. Sygnały i wskaźniki

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

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

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

§ 4. Place ładunkowe

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

§ 5. Urządzenia ładunkowe

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

§ 6. Warunki techniczne obsługi nabrzeża

1. Obsługa nabrzeża.

Nabrzeże obsługiwane jest przez drużyny manewrowe i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Statucie Obiektu w punkcie 5.

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

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

2. Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

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

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) i **dysponentem nabrzeża**, tel. 91 430 72 94.

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.

§ 7.

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża Parnickiego wykonywana jest przez drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych i pojazdy drogowe spółki Bulk Cargo S. A. Port Szczecin Sp. z o. o. na zasadach określonych w Statucie Obiektu w punkcie 6. Doraźnie dozwolone jest wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego lub siłą ludzi.

1. Podział na rejony manewrowe.

Nabrzeże Parnickie stanowi jeden rejon manewrowy. Kierownik manewrów może wykonywać manewry na nabrzeżu bez ograniczeń w granicach własnego rejonu manewrowego. Kierownik manewrów układa drogę przebiegu na tory nr 441 lub 455 i odpowiednio otwiera pobranymi wcześniej kluczami i zdejmuje odpowiednio wykolejnice, tj. z toru 441-Wk 792, z toru 455-Wk793.

2. Jeżeli w sąsiednim rejonie manewrowym, do którego ma odbyć się ruch manewrowy to ruchy manewrowe w tym rejonie mogą być wykonywane wyłącznie do wyłożonych na tor i zamkniętych wykolejnic nr: Wk792 i Wk793, manewry należy prowadzić ze szczególną ostrożnością i z taką prędkością, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany.

3. Dozwolona prędkość jazdy manewrowej.

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

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

4. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

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

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

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

6. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.

Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Statucie Obiektu w punkcie 6.

§ 8.

Inne postanowienia

Niniejszy Załącznik stanowi integralną część STATUTU OBIEKTU OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO.



ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

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

Załącznik nr II

Do STATUTU OBIEKTU

OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

**ZAŁĄCZNIK NR II
NABRZEŻA NOTECKIEGO**

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

§ 1.

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

1. Miejsca odgałęzienia nabrzeża.

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

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

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

Początek Nabrzeża Noteckiego ZMPSiŚ znajduje się:

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

Granice zaznaczono na planach schematycznych.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

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

- a) w km 0,010 toru nr 476,
- b) w km 0,075 toru nr 477,
- c) w km 0,075 toru nr 478,
- d) w km 0,106 toru nr 479,

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

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

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

§ 2.

Wykaz torów

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
476	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 751	K. o.	460	P. zd. odb.	Z 1	230	13
477	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 758	K. o.	281	P. zd. odb.	Z 1	206	12
478	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 756	K. o.	416	P. zd. odb.	Z 1	270	16
479	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 757	K. o.	412	P. zd. odb.	Z 1	248	14

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

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

Pojemność torów nabrzeża

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

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

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

2. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

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

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

3. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu

Na nabrzeżu znajdują się trzy zakładowe przejazdy nie strzeżone:

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

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

4. Sygnały i wskaźniki

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

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

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

§ 4.

Place ładunkowe

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

§ 5.

Urządzenia ładunkowe

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

§ 6.

Warunki techniczne obsługi nabrzeża

1. Obsługa nabrzeża.

Nabrzeże obsługiwane jest przez drużynę manewrową i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Statucie Obiektu w punkcie 5.

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

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

2. Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

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

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) i **dysponentem nabrzeża**, tel. 91 430 72 94.

3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

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

4. Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego.

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

§ 7.

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża wykonywana jest przez wykonywana jest przez drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych i pojazdy drogowe spółki Bulk Cargo S. A. Port Szczecin Sp. z o. o. na zasadach określonych w Statucie Obiektu w punkcie 6.

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

1. Podział na rejony manewrowe.

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

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

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

2. Dozwolona prędkość jazd manewrowych.

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

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

3. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

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

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

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

d. przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy nie strzeżone.

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

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

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

5. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.

Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Statucie Obiektu w punkcie 6.

§ 8.

Inne postanowienia

Niniejszy Załącznik stanowi integralną część STATUTU OBIEKTU OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO.



ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

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

Załącznik nr III

Do STATUTU OBIEKTU

OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

**ZAŁĄCZNIK NR III
NABRZEŻA GÓRNOŚLĄSKIEGO**

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

§ 1.

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

1. Miejsca odgałęzienia nabrzeża.

Nabrzeże Górnosląskie 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 Górnosląskiego odgałęziają się na rozjazdach nr: 751, 753, 754 i 777 w okręgu SPB12 od toru nr 475 stacji Szczecin Port Centralny.

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

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

Granice zaznaczono na planach schematycznych.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

a) w km 0,204 toru nr 457,

b) w km 0,050 toru nr 458,

c) w km 0,081 toru nr 459.

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Tory nabrzeża Górnosląskiego położone są poziomie.

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

§ 2.

Wykaz torów

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
457	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S Roz 778	K. o.	565	P. zd. odb.	Z 1	361	21
458	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S Roz 781	K. o.	368	P. zd. odb.	Z 1	316	18
459	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S Roz 780	K. o.	400	P. zd. odb.	Z 1	318	19
460	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S Roz 779	K. o.	154	P. zd. odb.	Z 1	104	6
461	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S Roz. 777	K. o.	317	P. zd. odb.	Z 1	75	4

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

S - styk przediglicowy rozjazdu

U - ukres rozjazdu

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

P.zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy

Pojemność torów nabrzeża

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

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

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

2. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

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

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 0,103 toru nr 461,

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

4. Sygnały i wskaźniki

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

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

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

§ 4. Place ładunkowe

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

§ 5. Urządzenia ładunkowe

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

§ 6. Warunki techniczne obsługi nabrzeża

1. Obsługa nabrzeża.

Nabrzeże obsługiwane jest przez drużynę manewrową i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Statucie Obiektu w punkcie 5.

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

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

2. Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

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

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) i **dyspozytorem nabrzeża**, tel. 91 430 72 94.

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.

§ 7.

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża wykonywana jest przez zespoły manewrowe i pojazdy drogowe spółki Bulk Cargo S. A. Port Szczecin Sp. z o. o. na zasadach określonych w Statucie Obiektu w punkcie 6.

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

1. Podział na rejony manewrowe.

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

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

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

3. Dozwolona prędkość jazd manewrowych.

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

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

4. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

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

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

c. przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta lub brygadzystę nabrzeża prac ładunkowych,

odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach.

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

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

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

6. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.

Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Statucie Obiektu w punkcie 6.

§ 8.

Inne postanowienia

Niniejszy Załącznik stanowi integralną część STATUTU OBIEKTU OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO.



ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

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

Załącznik nr IV

Do STATUTU OBIEKTU

OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

**ZAŁĄCZNIK NR IV
NABRZEŻA POZNAŃSKIEGO**

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

§ 1.

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

1. Miejsca odgałęzienia nabrzeża.

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

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

Granice zaznaczono na planach schematycznych.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

a) w km 0,073 toru nr 1,

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

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

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

§ 2.

Wykaz torów

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

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

S - styk przediglicowy rozjazdu

U - ukres rozjazdu

K - koniec rozjazdu

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

P.zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy

Pojemność torów nabrzeża

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

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

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

2. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

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

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

3. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu

Na nabrzeżu znajduje się jeden zakładowy przejazd niestrzeżony:

- w km 0,315 torów nr 2 i 3,

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

4. Sygnały i wskaźniki

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

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

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

§ 4.

Place ładunkowe

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

§ 5.

Urządzenia ładunkowe

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

§ 6.

Warunki techniczne obsługi nabrzeża

1. Obsługa nabrzeża.

Nabrzeże obsługiwane jest przez drużynę manewrową i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Statucie Obiektu w punkcie 5.

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

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

2. Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

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

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) i **dyspozytorem nabrzeża**, tel. 91 430 72 94.

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.

§ 7.

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

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

Doraźnie dozwolone jest wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego lub siłą ludzi na zasadach określonych w Statucie Obiektu w punkcie 6.

1. Podział na rejony manewrowe.

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

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

2. Dozwolona prędkość jazdy manewrowych.

- a. przy podstawianiu wagonów z rejonu manewrowego nastawni SPB12 jazdą wagonami naprzód w kierunku nabrzeży do punktu zdawczo-odbiorczego, oraz po torach nabrzeża 5 km/godz.
 - b. z punktu zdawczo-odbiorczego w kierunku rejonu manewrowego SPB12 jazda lokomotywą naprzód prędkość manewrowa do 15 km/godz. .
3. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów
- Szczególną ostrożność należy zachować:
- a. przy wykonywaniu manewrów na torach nr: 457-459, nad którym pracują dźwigi bramowe,
 - b. podczas jazdy torami nr 457-461 użytkownik zapewni na czas przejazdu składu manewrowego przerwie prace przy wykonywaniu prac ładunkowych zapewni swobodny i bezpieczny przejazd.
 - c. przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta lub brygadzystę nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach.
 - d. przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy nie strzeżone.
4. Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.

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

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

5. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.

Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Statucie Obiektu w punkcie 6.

§ 8.

Inne postanowienia

Niniejszy Załącznik stanowi integralną część STATUTU OBIEKTU OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO.



ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

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

Załącznik nr V

Do STATUTU OBIEKTU

OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

**ZAŁĄCZNIK NR V
NABRZEŻA BYDGOSKIEGO**

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

§ 1.

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

1. Miejsca odgałęzienia nabrzeża.

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

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

Granice zaznaczono na planach schematycznych.

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

a) w km 0,050 toru nr 3,

b) w km 0,399 toru nr 2

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

- tor nr 1 od 0,00 ‰ do 0,00 ‰,
- tor nr 2 od 0,40 ‰ do 1,70 ‰,
- tor nr 3 od 0,00 ‰ do 8,70 ‰,
- tor nr 5 od 0,90 ‰ do 0,90 ‰,

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

§ 2.

Wykaz torów

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

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

S - styk przediglicowy rozjazdu

U - ukres rozjazdu

K - koniec rozjazdu

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

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

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

P.zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy

Pojemność torów nabrzeża

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

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

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

2. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

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

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

3. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu

Na nabrzeżu znajdują się dwa zakładowe przejazd niestrzeżone:

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

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

4. Sygnały i wskaźniki

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

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

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

§ 4.

Place ładunkowe

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

§ 5.

Urządzenia ładunkowe

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

§ 6.

Warunki techniczne obsługi nabrzeża

1. Obsługa nabrzeża.

Nabrzeże obsługiwane jest przez drużynę manewrową i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Statucie Obiektu w punkcie 5.

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

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

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

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) i **dyspozytorem nabrzeża (tel. 91 4307294). kierownikiem elewatora** , tel. 91 462 33 22.

3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

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

4. Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego.

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

§ 7.

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża wykonywana jest przez wykonywana jest przez drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Statucie Obiektu w punkcie 6.

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

1. Podział na rejony manewrowe.

Nabrzeże Bydgoskie stanowi jeden rejon manewrowy.

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

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

2. Dozwolona prędkość jazd manewrowych.

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

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

3. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

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

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

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

d. przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy nie strzeżone.

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

W czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 15 wagonów. Jeżeli skład

manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 15 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec ręczny lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym.

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

5. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.

Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Statucie Obiektu w punkcie 6.

§ 8.

Inne postanowienia

Niniejszy Załącznik stanowi integralną część STATUTU OBIEKTU OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

WYKAZ ROZJAZDÓW NABRZEŻE BYDGOSKIE

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

WYKAZ TORÓW NABRZEŻE BYDGOSKIE

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

WYKAZ ROZJAZDÓW NABRZEŻE PARNICA

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

WYKAZ TORÓW NABRZEŻE PARNICA

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

WYKAZ ROZJAZDÓW NABRZEŻE POZNAŃSKIE

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

WYKAZ TORÓW NABRZEŻE POZNAŃSKIE

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

WYKAZ ROZJAZDÓW NABRZEŻE GÓRNOŚLĄSKIE

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

WYKAZ TORÓW NABRZEŻE GÓRNOŚLĄSKIE

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

WYKAZ ROZJAZDÓW NABRZEŻE NOTECKIE

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

WYKAZ TORÓW NABRZEŻE NOTECKIE

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



ZALĄCZNIK NR 1

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