



**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

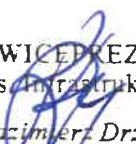
Egz. nr 1

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

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 Ślaboszewski

WICEPREZES  
ds. infrastruktury  
  
Kazimierz Drzazga

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 HUK .....	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.....	7
3.4. Tory bocznicowe - ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od – do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne....	8
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.....	11
3.7. Uzależnienia zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic.....	11
3.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych. ....	11
3.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.....	11
3.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.....	12
3.11. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn. ....	12
3.12. Oświetlenie bocznic kolejowej. ....	12
3.13. Punkty ładunkowe. ....	12
3.14. Urządzenia ładunkowe. ....	12
3.15. Wagi wagonowe.....	13
3.16. Bramy kolejowe.....	13
3.17. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.....	13

3.18. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli. ....	13
3.19. Sygnały, wskaźniki i tablice.....	13
3.20. Urządzenia i środki trakcyjne.....	14
3.21. Środki łączności.....	14
4. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej .....	15
5. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej.....	16
5.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.....	16
5.2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.....	16
5.3. Masa hamująca składów manewrowych.....	16
5.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.....	16
5.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.....	17
6. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.....	17
6.1. Podział bocznicy kolejowej na rejony manewrowe.....	17
6.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy kolejowej.....	18
6.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.....	18
6.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym.....	18
6.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i pojazdów trakcyjnych.....	18
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.....	19
6.9. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.....	19
6.10. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.....	20
7. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.....	21
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 bocznicy ....	22

7.4. Ważenie wagonów.....	22
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. ....	23
8.1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych .....	24
8.2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkty zdawczo-odbiorcze.....	24
9. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.....	25
10. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznicą kolejowa jest połączona.....	26
11. Postanowienia końcowe. ....	27
12. Skorowidz zmian i uzupełnień treści statutu obiektu. ....	28
13. Spis załączników do Statutu Obiektu.....	29
Załącznik 1 Plan schematyczny bocznicą kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon HUK.....	29

## **1. Postanowienia ogólne, dotyczące:**

### **1.1. Zarządcy infrastruktury kolejowej – użytkownika bocznicy kolejowej: Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A Rejon HUK**

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 bocznicy kolejowej Rejon HUK.

### **1.2. Współużytkowników bocznicy kolejowej**

Współużytkownikiem bocznicy, ustanowionym operatorem infrastruktury portowej jest "Bulk Cargo-Port Szczecin" Sp. z o.o. ul. Gdańska 21, 70-661 Szczecin.

### **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 bocznicy:

- 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

Boczniczy.

- e) Instrukcja Zasady i Wymagania Organizacyjne Związane z Powiadomieniem o Poważnych Wypadkach, Wypadkach i Incydentach Oraz Działalnością Komisji Kolejowej na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. – opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Boczniczy.
- f) Instrukcja o postępowaniu z towarami niebezpiecznymi na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez użytkownika boczniczy

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 boczniczy kolejowej. Statut obiektu wskazuje sposoby bezpiecznego wykonywania ruchu kolejowego na boczniczy z uwzględnieniem obostrzeń techniczno-ruchowych wynikających z warunków lokalnych oraz postanowień przepisów wewnętrznych.

#### **1.4. Prawnej eksploatacji boczniczy kolejowej**

- 1) W oparciu o zapisy ustawy z dnia 20.12.1996 o portach i przystaniach morskich (Dz.U. 1997 Nr 9 poz. 44), Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna będący Wieczystym Użytkownikiem boczniczy (w rozumieniu Ustawy o transporcie kolejowym), zarządza wyłącznie portem, w tym infrastrukturą kolejową na terenie boczniczy.
- 2) Bocznicza użytkowana jest na podstawie: Umowy pomiędzy Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S. A. , a współużytkownikiem.

Współużytkownikiem boczniczy, ustanowionym operatorem infrastruktury portowej jest: Bulk Cargo-Port Szczecin" Sp. z o.o. ul. Gdańska 21, 70-661 Szczecin.

#### **1.5. Przeznaczenie boczniczy kolejowej**

- 1) Bocznicza jest przeznaczona i przystosowana do wykonywania manewrów związanych z załadunkiem, wyładunkiem oraz przeładunkiem przesyłek towarowych całowagonowych przybyłych na adres współużytkownika boczniczy i włączanych do ruchu po sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. Bocznicza służy w szczególności do za/wyładunku produktów związanych z działalnością Bulk Cargo - Port Szczecin Spółką z ograniczoną odpowiedzialnością.
- 2) Obsługa kolejowa boczniczy dokonywana jest przez licencjonowanych przewoźników na zasadach zawartych w umowach określających zasady obsługi i przekazywania wagonów z jednej strony, a Bulk Cargo - Port Szczecin Spółką z o. o.. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo Przewozowe (DZ. U. z 2012 r. poz. 1173, 1529 z późniejszymi zmianami).

## **2. Wykaz obiektów podlegających udostępnieniu**

### **2.1. Drogi kolejowe (bocznice) 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 HUK 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 HUK odgałęzia się rozjazdem nr 19 toru nr 1 w km 14,436 stacji Szczecin Goław linii kolejowej nr 406 Szczecin Główny -Trzebież Szczeciński.

### **3.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.**

- 1) Bocznica stanowi jeden okręg nastawczy.
- 2) Na bocznicy brak jest posterunków technicznych.

### **3.3. Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych.**

Punkt zdawczo – odbiorczy usytuowany jest:

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

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

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
101	dojazdowo wagowy	S 106	S 113	246	P.zd.odt	waga	105	7
102	zdawczo - odbiorczy	S 106	śr. Rkpd.114	236	P.zd.odt	U 112	85	5
104	zdawczo - odbiorczy	S 104	S 116	291	U 104	S 110	116	7
107	ochronny	S 116	S116	88	U 116	Z 1	39	2
108	postojowy	S 118	K.o.	151	U 118	Z 1	100	6
109	postojowy	śr. Rkpd 114	K.o.	249	U 118	Z 1	100	6
110	postojowy	S 122	K.o.	147	U 122	Z 1	100	6
111	ładunkowy	S 115	K.o.	240	U 115	S 119	85	5
					U 119	Z 1	64	4
112	ładunkowy	S 119	K.o.	108	U 120	Z 1	35	2
113	ładunkowy	S 120	K.o.	81	U 120	Z 1	35	2
114	ładunkowy	śr. Rkpd 114	K.o.	218	U 114	S 121	66	4
					U 121	Z 1	62	4
115	ładunkowy	S 115	K.o.	107	U 121	Z 1	62	4
117	ładunkowy	S 110	K.o.	282	U 110	Z 1	237	29
118	ładunkowy	S 116	K.o.	261	U 122	Z 1	133	8

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

S - styk przediglicowy rozjazdu

U - ukres rozjazdu

Wk. - wykolejnica

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

K.o. - koziół oporowy

PZO - Punkt zdawczo-odbiorczy

Pojemność torów nabrzeża



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

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

**Pochylenia podłużne torów:**

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

**Promienie łuków poziomych:**

Najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 80 m i występuje w torach ładunkowych 111, 114 i 116.

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

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

Statut Obiektu Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej  
Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon HUK

10

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

121	Rz. S42 1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 114	wyznaczony pracownik boczniczy
122	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 110	wyznaczony pracownik boczniczy

### 3.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.

Wykaz wykolejnic na boczniczy

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

#### Uwaga

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

### 3.7. Uzależnienia zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic.

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

### 3.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.

Bocznicza stanowi jeden okręg nastawniczy.

### 3.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

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

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

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

### **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".

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

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

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

Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.

### **3.12. Oświetlenie bocznic kolejowej.**

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

### **3.13. Punkty ładunkowe.**

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

### **3.14. Urządzenia ładunkowe.**

Bocznica jest przystosowana do wykonywania czynności ładunkowych.

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

### **3.15. Wagi wagonowe.**

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

### **3.16. Bramy kolejowe.**

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

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

- 1) Na bocznicy obowiązuje skrajnia budowli zgodna z PN-EN 15273-3/2010 dla kolei normalnotorowych.
- 2) Bocznica nie posiada skrajnika.
- 3) Na bocznicy 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 bocznicy 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 zakończone są tory nr: 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117 i 118. Ponadto tarcze zaporowe Z1 „Stój” znajdują się na skrzydłach bramy wjazdowej ujętej w pkt.3.16.

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

#### **2) Wskaźniki.**

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

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

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

Na zwrotnikach wykolejnic na bocznicach znajdują się wskaźniki Z1 Wk „Stój, wykolejnic na torze” i Z2 Wk „Wykolejnic zdjęta z toru” wskazujące położenie wykolejnic.

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 „słupki ukresowe” wskazujące, do którego miejsca na obu torach może być ustawiony tabor.

### **3) Tablice.**

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

### **3.20. Urządzenia i środki trakcyjne**

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

### **3.21. Środki łączności**

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

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

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

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

## **5. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej**

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

- 1) Wagony podstawiane są na bocznicę przez lokomotywy i drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych mogą być wykonane po uprzednim uzgodnieniu zasad obsługi z operatorem określonym w pkt. 1.2. (po zawarciu stosownych umów lub porozumień).
- 2) Wagony przeznaczone na bocznicę podstawiane są na bocznicę przez przewoźników kolejowych na tory zdawczo - odbiorcze.
- 3) Ilość wagonów podstawianych jednorazowo przez przewoźników kolejowych wskazano w pkt. 3.4.

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

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

- Dojazdowy 16,8‰ - dopuszczalna prędkość do 5 km/h  
procent wymaganej masy hamującej :  
z hamulcami zespolonymi szybko działającymi 13,
- na tory poszczególnych nabrzeży 2,9‰ - dopuszczalna prędkość do 5 km/h  
procent wymaganej masy hamującej :  
z hamulcami zespolonymi szybko działającymi 6

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

#### **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) Bocznicą stanowi jeden rejon manewrowy.
- 2) Na odcinku toru dojazdowego nr 101 do bocznicy od rozjazdu nr 19 do rozjazdu nr 103 usytuowane są dwie bocznicie: Andreas I i Andreas II zabezpieczone wykolejnicami nr Wk3 i Wk4.

## **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, gdy prędkość jazdy należy ograniczyć do 3 km/godz., tj:
  - b) przetaczania wagonów z przekroczona skrajnią,
  - c) przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru,
- 2) W przypadku braku należytej widoczności i/lub złych warunków atmosferycznych (gwałtowna ulewa, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), prędkość jazdy należy zmniejszyć tak, aby manewrujący tabor mógł być natychmiast zatrzymany w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.
- 3) Przed każdorazowym rozpoczęciem jazdy manewrowej, maszynista ma obowiązek podania sygnału „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 przewoźników kolejowych lub przedsiębiorców wykonujących pracę na rzecz wyżej wymienionych.
- 2) Na bocznic dopuszcza się wykonywanie manewrów:
  - a) przez odstawianie taboru pojazdem trakcyjnym,
  - b) przy pomocy pojazdu drogowego (ciągnik rolniczy) i siły ludzi,
- 3) Stosowanie innych sposobów wykonywania pracy manewrowej np. odrzucanie wagonów jest zabronione. W czasie podstawiania wagonów na bocznicę ustawiacz lub manewrowy musi jechać na pierwszym pchanym wagonie lub poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy.
- 4) Zabrania się wskakiwania i zeskakiwania z manewrującego taboru będącego w ruchu.

## **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 bocznic Rejon HUK 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 o szerokości powierzchni ślizgowej (rozstępu pomiędzy wargami) typu PL1 o szerokości 73 mm, malowane na kolor czerwony – do szyn typu S42 i S49.

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

- 2) Płozy hamulcowe powinny być opisane umieszczonym na korpusie skrótem nazwy bocznic i numerem kolejnym płozu.
- 3) Płozy hamulcowe umieszczone są w specjalnych stojakach znajdujących się przy torach zdawczo odbiorczych i postojowych w ilości umożliwiającej zapewnienie bezpiecznego odstawienia wagonów i zabezpieczeniu przed zbiegnięciem.
- 4) Płóz hamulcowych nie wolno wyklądać w następujących miejscach:
  - a) bezpośrednio przed i za złączami szyn – płozę należy wyklądać w odległości co najmniej 1 m za złączem,
  - b) na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, gdyż może to spowodować zacięcie się płozy i uszkodzenie iglicy; w razie konieczności płozę można zakładać przed rozjazdem zwyczajnym tylko na tej opornicy, do której nie przylega iglica,
  - c) na rozjeździe przed krzyżownicą,
  - d) na zewnętrznym toku szynowym w łukach,
  - e) na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu.
- 5) Nie wolno używać płoz uszkodzonych. Płozy hamulcowe powinny być wyłączone z użycia, jeżeli mają następujące wady:
  - a) nieprzepisowe wymiary,
  - b) język podeszwy jest ułamany, spłaszczony, pęknięty lub zadarty do góry,
  - c) podeszwa jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta,
  - d) wargi są uszkodzone lub bardzo zużyte,
  - e) korpus jest złamany lub pęknięty,
  - f) nasadka jest złamana, trzyma się na jednym nicie lub zupełnie odpadła,
  - g) uchwyt jest złamany lub tak skrzywiony, że używanie płoza jest niewygodne,

- h) nity łączące stopkę z podeszwą są obluzowane lub widoczne jest pęknięcie spawu.
- 6) Płozy powinny być należycie utrzymane. Płozy zdadne do użytku powinny być ułożone na przeznaczonych do tego celu stojakach. Płóz uszkodzonych nie wolno układać razem z dobrymi.
- 7) Płozy hamulcowe przed wydaniem do użytku powinny być oznakowane cechą bocznicy oraz ponumerowane. Oznaczenie powinno być trwale 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 wagonów przed zbiegnięciem należy do kierownika manewrów drużyny, która wagony podstawiła 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 wagonów przed zbiegnięciem wykonuje się przez sprzęgnięcie, zahamowanie, podklinowanie – a mianowicie:
  - a) stojący tabor należy na każdym torze sprzęgnąć ze sobą, za wyjątkiem tych pojedynczych wagonów, które podstawione zostały na wyznaczone miejsca (np. punkty ładunkowe); w każdej grupie tabor powinien być ze sobą sprzęgnięty.
  - b) oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
    - jeden pojazd – gdy grupa połączonego taboru nie przekracza 10 pojazdów,
    - dwa skrajne pojazdy – gdy grupa połączonego taboru przekracza 10 pojazdów.
- 4) Dodatkowe zabezpieczenie przed zbiegnięciem lub w przypadku braku wagonowych hamulców ręcznych stanowią płozy hamulcowe, wyłożone od strony spadku, na obu tokach szynowych, pod koła skrajnych osi stojących wagonów.
- 5) Odkręcanie wagonowych hamulców ręcznych oraz zdejmowanie płóz hamulcowych przez nieuprawnionych pracowników użytkownika bocznicy jest **zabronione**.

- 6) Zabezpieczenia przed zbiegnięciem oraz jego usunięcia dokonuje drużyna manewrowa podstawiająca lub zabierająca wagony.

## **7. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicach kolejowej.**

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

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

### **7.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej**

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

### **7.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic**

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

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

- 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte w ppkt następnym.
  - 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (tłuczeń, kamienie, itp ),
- g) upewnić się, że wagony stojące na torze są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania pojazdu trakcyjnego lub składu manewrowego. Sprawdzenie powinno być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.
- 2) Wjazd na tor, na którym odbywają się czynności ładunkowe oraz dojazd do znajdujących się na nim wagonów dozwolony jest po porozumieniu się kierownika manewrów z pracownikiem kierującym pracą ładunkową i wstrzymaniu przez niego prac ładunkowych oraz odsunięciu ludzi i sprzętu na bezpieczną odległość.

#### **7.4. Ważenie wagonów.**

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

Na torze nr 101 znajduje się nieautomatyczna waga typu 84evo

#### **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:

- wychylenie 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 płózów hamulcowych uszkodzonych,
- k) płóz należy wykladać chwytając za uchwyt, zabronione jest chwytanie płozu 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 skrajnię 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 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.



- 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 boczniccy 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 użytkownikiem boczniccy.
- 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 kolejną towarów niebezpiecznych.**

#### **Na boczniccy są przyjmowane wagony z towarami niebezpiecznymi.**

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

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

Smola, materiał ciekły zapalny MSDS, C10H8

Użytkownik boczniccy posiada opracowaną „Instrukcję postępowania z towarami niebezpiecznymi na boczniccy kolejowej” określającą warunki techniczne oraz zasady

i wymagania dotyczące postępowania na boczniccy z towarami niebezpiecznymi, w tym:

- charakterystykę towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie boczniccy kolejowej,
- postępowanie z towarami niebezpiecznymi na boczniccy kolejowej,

- kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń technicznych do załadunku i wyładunku,
- wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego.

Podczas podstawiania lub zabierania z 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 kolejowej”  
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 bocznicach 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 bocznicą kolejowa jest połączona**

- 1) Bocznicą odgałęzia się od torów zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie:
  - a) ul. Korzeniowskiego 1, 70-211 Szczecin
  - b) tel.: +48 91 471 55 50
  - c) fax: +48 91 471 54 09
  - d) e-mail: [iz.szczecin@plk-sa.pl](mailto:iz.szczecin@plk-sa.pl)
  
- 2) Sekcja Eksploatacji Szczecin Główny
  - a) naczelnik sekcji – tel. +48 91 471 55 45,
  - b) naczelnik sekcji – e-mail: [ise.szczecinglowny@plk-sa.pl](mailto:ise.szczecinglowny@plk-sa.pl)
  - c) dyżurny ruchu stacji Szczecin Gośćków – 883 358 099

## **11. Postanowienia końcowe.**

1. Statut obiektu obowiązuje po zatwierdzeniu przez użytkownika boczniczy.
2. Statut obiektu wykonano w 2 jednobrzmiących egzemplarzach. Statut obiektu Rejon HUK znajduje się w siedzibie ZMPSiŚ S.A. w Szczecinie
3. Statut obiektu zamieszczono na stronie [www.port.szczecin.pl](http://www.port.szczecin.pl)
4. Wszelkie zmiany i uzupełnienia w statucie obiektu należy odnotować w „Skorowidzu zmian i uzupełnień”

## 12. Skorowidz zmian i uzupełnień treści statutu obiektu.

L.p.	Zmiana dot. nr rozdziału strony, paragrafu,	Wprowadzono treść zmiany	Data wprowadzenia zmiany	Podpis wprowadzającego zmianę

### **13. Spis załączników do Statutu Obiektu.**

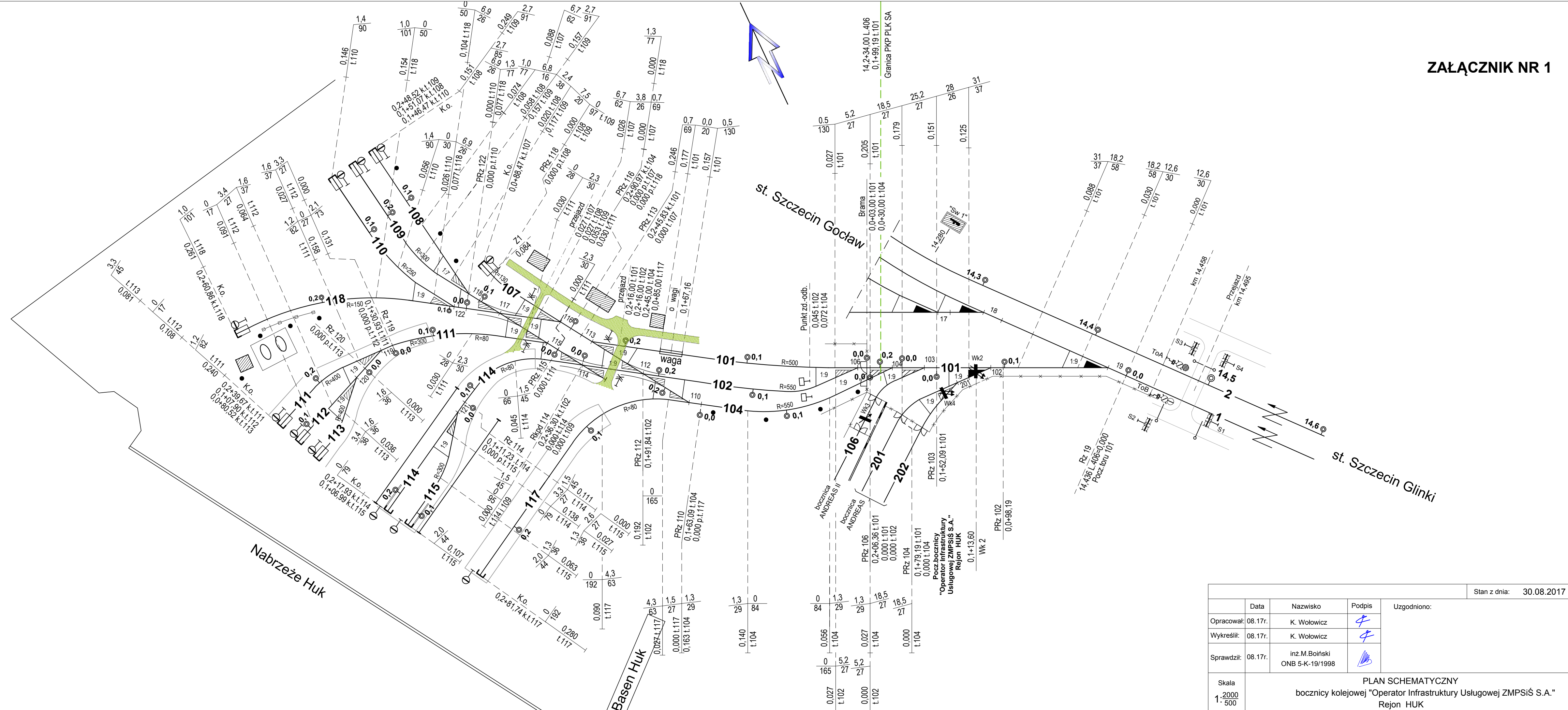
- Zał.1 Plan schematyczny boczniczy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon HUK.

### WYKAZ ROZJAZDÓW

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

### WYKAZ TORÓW

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



ZALĄCZNIK NR 1

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