



ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

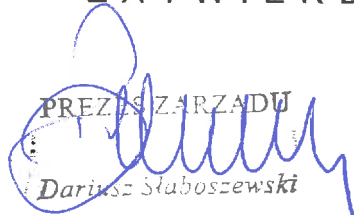
ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin; tel. +48 91 430 82 20; fax +48 91 462 48 42; e-mail: info@port.szczecin.pl; www.port.szczecin.pl

Egz. nr 1

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

Statut obiektu zawierający 48 ponumerowane karty,
sporządzony został w 2 jednobrzmiących egzemplarzach.

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

PREZES ZARZĄDU

Dariusz Staboszewski

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 Port Świnoujście	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.	16
3.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.	19
3.7. Uzależnienia zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic.	20
3.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.	20
3.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.....	20
3.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.....	22
3.11. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.	22
3.12. Oświetlenie bocznic kolejowej.	24
3.13. Punkty ładunkowe.	24
3.14. Urządzenia ładunkowe.	24
3.15. Wagi wagonowe.....	25
3.16. Bramy kolejowe.....	25
3.17. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.	25

3.18. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.	25
3.19. Sygnały, wskaźniki i tablice.....	26
3.20. Urządzenia i środki trakcyjne	29
3.21. Środki łączności.....	30
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	30
5. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej.....	31
5.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.....	31
5.2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.....	32
5.3. Masa hamująca składów manewrowych	33
5.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.....	34
5.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.....	34
6. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej	34
6.1. Podział bocznicy kolejowej na rejony manewrowe.....	34
6.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy kolejowej.....	36
6.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej	36
6.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym	37
6.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i pojazdów trakcyjnych.....	37
6.6. Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.....	37
6.7. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych.	38
6.8. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.	38
6.9. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.....	39
6.10. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.....	41
7. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.	42
7.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej	42
7.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej	42

7.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy	42
7.4. Ważenie wagonów.....	43
7.5. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych	43
8. Organizacja obsługi punktów zdawczo – odbiorczych.	44
8.1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych.....	44
8.2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkty zdawczo-odbiorcze.....	45
9. Zagadnienia dotyczące przewozu kolejną towarów niebezpiecznych.....	46
10. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznicą kolejowa jest połączona.....	46
11. Postanowienia końcowe.	46
12. Skorowidz zmian i uzupełnień treści statutu obiektu.....	47
13. Spis załączników do regulaminu.	48
Załącznik 1 Plan schematyczny bocznic kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Port Świnoujście.....	48

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 Port Świnoujście

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 Port Świnoujście,

1.2. Współużytkowników bocznicy kolejowej

- 1) Współużytkownikiem bocznicy, ustanowionym operatorem infrastruktury portowej jest OT Port Świnoujście Sp. z o.o. ul. Bunkrowa 1, 72-602 Świnoujście
- 2) Drugim współużytkownikiem bocznicy, ustanowionym operatorem infrastruktury portowej jest Bunge Trade Polska ul. Bunkrowa 1, 72-602 Świnoujście

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 Bocznicy.
 - e) Instrukcja Obsługi Przełącznikowych Urządzeń Sterowania Ruchem Kolejowym Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy.
 - f) 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.

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) OT Port Świnoujście Sp. z o.o.
 - b) Bunge Trade Polska Sp. z o.o.

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 OT Port Świnoujście Sp. z o.o. oraz Bunge Trade Polska Sp. z o.o.

- 2) Obsługa kolejowa bocznicy 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 OT Port Świnoujście Sp. z o.o. drugiej, oraz licencjonowanych przewoźników kolejowych a Bunge Trade Polska Sp.z o.o. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. „Prawo Przewozowe” (tekst jednolity Dz.U.2017.1983).

2. Wykaz obiektów podlegających udostępnieniu

2.1. Drogi kolejowe (bocznicę) 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, **bocznicę kolejową zarządzaną przez Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Rejon Port Świnoujście podlega udostępnieniu w całości.**

3. Opis techniczny bocznicę kolejowej

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

Bocznicę kolejową Operatora Obiektu Infrastruktury Kolejowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Rejon Port Świnoujście odgałęzia się w stacji Świnoujście:

- a) w okręgu nastawczym SiA 5 rozjazdem nr 229 od toru nr 183 w km 8,106
 - b) w okręgu nastawczym SiP rozjazdem nr 221 od toru nr 206 w km 8,506
 - c) w okręgu nastawczym SiB rozjazdem nr 71 od toru nr 50 w km 10,031
- linii kolejowej nr 996 Lubiewo – Świnoujście SIB, zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Schemat bocznicę umieszczono w załączniku nr 1

3.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

- 1) Na bocznicę znajduje się nastawnia portowa SiP usytuowana w km 0,308 kilometracji bocznicę, z prawej strony toru nr 503 (patrząc w kierunku torów stacyjnych). Obsadę nastawni SiP stanowi jeden nastawniczy w zmianie.

- 2) Bocznica ZMPSiŚ S.A podzielona jest na dwa okręgi nastawcze:
- a) okręg nastawni zakładowej SiP znajdujący się w granicach:
 - Tm 198 przy torze nr 503,
 - Tm 210 przy torze stacyjnym nr 210,
 - Tm 201 przy torze stacyjnym nr 206,
 - Tm 629 przy torze nr 606,
 - Tm 628 przed wykolejnicą Wk 601/607
 - Tm 627 przy torze nr 604,
 - Tm 660 przy torze nr 660,
 - Tm 661 przy torze nr 661,
 - Tm 671 przy torze nr 672,
 - Tm 675 przed rozjazdem nr 673,
 - Tm 674 przy torze nr 673,
 - Tm 667 przy torze nr 667,
 - Tm 668 przy torze nr 668,
 - Tm 662 przy torze nr 611.
 - b) okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie przez drużyny manewrowe obejmujący pozostałą część bocznicy.

3.3. Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych.

- 1) Tablice „Punkt zdawczo – odbiorczy” usytuowane są ;
 - a) międzytorze torów 609 - 610 w km 2,747 toru 609
tablica odnosi się do toru 609
 - b) międzytorze torów 611 - 612 w km, 0,414 toru 611
tablica odnosi się do torów 611 i 612
 - c) międzytorze torów 615 - 616 w km 0,280 toru 615
tablica odnosi się do torów 615 i 616
- 2) Tablice „Punkt odbiorczy”
 - a) punkt odbiorczy na międzytorzu torów 660 - 661 w km 1,504 toru 661
tablica odnosi się do torów 660 i 661
 - b) punkt odbiorczy na międzytorzu torów 667 - 668 w km 1,506 toru 667
tablica odnosi się do torów 667 i 668
- 3) Tablice „Punkt zdawczy”
 - a) punkt zdawczy na międzytorzu torów 663 - 664, w km 1,579 toru 664
tablica odnosi się do torów 663 i 664.
 - b) punkt zdawczy na międzytorzu torów 665 - 666 w km 1,579 toru 666
tablica odnosi się do torów 665 i 666
- 4) Tablice „Punkt odbiorczy”
 - a) dla toru nr 619 znajduje się w km 0,220

- 5) W przypadku uzyskania zgody i zawarcia stosownego porozumienia (lub umowy) z Przewoźnikiem dopuszcza się przekazywanie wagonów przez przewoźnika współużytkownikom bocznic na torach stacji Świnoujście SiA i ich zabieranie z torów stacji na warunkach określonych w umowie (określającej zasady przekazywania wagonów i przesyłek, odpowiedzialność za stan przesyłki itp.). Przy określeniu strony obciążanej przez PLK za usługi dodatkowe wg. cennika PLK (w przypadku, gdy mają to być współużytkownicy bocznic) konieczne jest zawarcie umowy z PLK na świadczenie usług dodatkowych.

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

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność w wagonach długości 17m.
		Od	Do	metrów	Od	Do	metrów	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Na TERENIE PKP PLK S.A.								
505	dojazdowy	S 71	Gr	140	---	---	---	---
601	Dojazdowy	S 221	Gr	138				
602	dojazdowy	S 223	Gr	48	---	---	---	---
603	Dojazdowy	S 223	S 606	820				
604		S 606	Gr	80	---	---	---	---
606	dojazdowy	S 606	Gr	54				
NA TERENIE PKN ORLEN								
604		Granica	K	39	U 607	Z1	20	
607	Dojazdowy	Granica	Granica	137				
609	Dojazdowy	Granica	Granica	75				
619	Dojazdowy	Granica	Granica	77				
NA TERENIE ZPMSIŚ S.A.								
TORY DOJAZDOWE								
505	Dojazdowy	Gr	S 72	55				
601	Dojazdowy	Gr	S 605	456	---	---	---	---

602	Dojazdowy	Gr	S 603	372				
606	Dojazdowy	S 606	S 72	923				
606	Dojazdowy	Gr	S 72	868				
607	Dojazdowy	S 72	S 611	325				
607	Dojazdowy	S 72	Granica	58				
607	Dojazdowy	Granica	S 611	130				
NABRZEŻE GÓRNIKÓW								
608	postojowy dla pojazdów trakcyjnych	S 612/613	K	240	U612/613	Z1	197	11
609		S 611	S 614	650				
609	dojazdowy	S 611	Granica	16	-----	-----	----	----
609	Dojazdowy	Granica	S612/613	18	---	----	----	----
609	Ładunkowy (zdawczo odbiorczy)	S612/613	S 614	541	P zd.-odb	U 614	416	24
610	Komunikacyjny	S 612/613	S 621	712	----	----	-----	-----
Łączna pojemność wagonów na nabrzeżu Górników								24
NABRZEŻE PORTOWCÓW								
615		S 611	S 627	560				
615	dojazdowy	S 611	S 626	225	---	---	---	---
615	zdawczo-odbiorczy	S 626	S 627	335	P zd-odb	S 627	280	16
616	zdawczo-odbiorczy	S 626	S 629	550	P zd-odb	U 629	450	26
616a	żeberko ochronne	S 629	K	20	S 629	Z1	16	
617	Ładunkowy	S 627	K	235	U 627	Z1	181	10
618	zdawczo - odbiorczy	S 627	S 629	223	U 627	U 629	134	7

619		S 623	K	540	-----	----- --	-----	
619	Dojazdowy	S 623	Granica (ORLEN)	214	-----	----- -	-----	
619	Ładunkowy	Granica (ORLEN)	K	326	Waga	Z1	173	10
Łączna pojemność wagonów na nabrzeżu Portowców								69
NABRZEŻE HUTNIKÓW								
611		S 650	S 620	878				
611	Dojazdowy	S 650	S 615	364	-----	----- -	-----	
611	Ładunkowy	S 615	S 620	514	P zd-odb	U 620	418	24
612	Ładunkowy	S 615	S 620	180	P zd-odb	S 616	130	7
614	Ładunkowy	S 616	K	130	U 616	Z1	75	4
621	Ładunkowy	S 618	K	312	U 618	Z1	260	15
622	Dojazdowy	S 616	S 620	375	----	-----	----	----
624	Ładunkowy	S 619	K	270	U 619	Z1	219	12
Łączna pojemność wagonów na nabrzeżu Hutników								62
NABRZEŻE CHEMIKÓW								
625	dojazdowo- ładunkowy	S 621	S 622	374	----	----	-----	
626	Ładunkowy	S 622	K	341	U 622	Z1	286	16
627	Ładunkowy	S 622	K	341	U622	Z1	286	16
Łączna pojemność wagonów na nabrzeżu Chemików								32
WYWROTNICA								
651	Dojazdowy	S 603	S 651	320	----	-----	----	
652	Dojazdowy	S 605	S 653	404				
653	Dojazdowy	S 605	S 652	238				
654	Dojazdowy	S 651	S 650	156				
655	Dojazdowy	S 651	S 655	207				
656	żeberko- ochronne	S 658	K	119	Tm 656	Z1	20	1

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

12

657	żeberko- ochronne	S 659	K	119	Tm 657	Z1	20	1
658	Dojazdowy	S 652	S 656	205	----	----	----	
659	Dojazdowy	S 652	S 657	195	----	----	----	
660	Postojowy	S 654	S 667	840	P zd-odb	U 667	717	42
661	Postojowy	S 650	S 667	881	P zd-odb	U 666	674	39
662	Postojowy	S 666	K	265	U 666	Z1	213	12
663	Postojowy	S 660	S 672	603	P zd-odb	Iz 664	381`	22
663					Iz 660	Tm 669	399	
664		S 658	S 674	834				
664	Postojowy	S 658	Śr. 664	532	P zd-odb	Iz 664	377	22
664					Iz 660	Tm 670	397	
664	Tor rozmrażalni	Śr. 664	S 674	302	Tm 671	U 674	212	12
664					U 674	Iz 664	214	
665	Postojowy	S 659	S 665	796	P zd-odb	Iz 672	466	27
665					Iz 661	Tm 672	488	
666	Postojowy	S 661	S 665	766	P zd-odb	Iz 665	628	36
666					Iz 661	Tm 673	648	
667	Postojowy	S 657	S 669	839	P zd-odb	U 669	715	42
668	Postojowy	S 657	S 669	839	P zd-odb	U 669	715	42
670	Łącznikowy z Hamulcem	S 667	S 670	197				
671	Łącznikowy z Hamulcem	S 669	S 671	198				
672	Tor wyrotnicy	S 674	K	220	----	----	----	
673	Tor wyrotnicy	S 665	K	258	----	----	----	
Łączna pojemność wagonów na Wyrotnicy								298
POŁĄCZENIA MIĘDZYROZJAZDOWE								
		S 601	S 602	78				
		S 603	S 604	78				

		S 653	S 658	72			
		S 653	S 659	72			
		S 673	S 674	102			
ŁĄCZNIE							485

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie torów

Z 1 - sygnał zamknięcia toru K - koniec toru U - ukres rozjazdu
 S - styk przed iglicowy rozjazdu Śr. - środek rozjazdu Tm - tarcza manewrowa
 Gr.-Granica
 P zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy Iz – styk odcinka izolowanego

Pochylenia podłużne torów bocznicych:

Lp.	Nr. toru	Pochylenie toru
1	505	Na spadku 2 ‰ na długości 45 m., dalej na spadku 2 ‰ na długości 85 m., w poziomie na długości 65 m.
2	601	Na spadku 1 ‰ na długości 300 m., dalej na wzniesieniu 7,4 ‰ na długości 294m
3	602	Na spadku 1‰ na długości 210 m., dalej na wzniesieniu 7,4 ‰ na długości 210m
4	603 Tor PKP PLK S.A.	Na spadku 1‰ na długości 210 m., dalej w poziomie na długości 350 m., dalej na spadku 3 ‰ na długości 135 m., dalej w poziomie na długości 115 m., dalej na długości 10 m., na spadku 1 ‰
5	604	Na spadku 1‰ na długości 119m.,
6	606	Na spadku 1 ‰ na długości 570 m., dalej w poziomie na długości 353 m
7	607	W poziomie na długości 80 m., dalej na wzniesieniu 2,0 ‰ na długości 135 m., dalej w poziomie na długości 110 m.
8	608	Na spadku 2,0‰ na długości 140 m., dalej na spadku 0,5‰ na długości 100m.
9	609	W poziomie na długości 145 m., dalej na spadku 2,0‰ na długości 145 m., dalej na spadku 0,5‰ na długości 400m.
10	610	Na spadku 2,0‰ na długości 140 m., dalej na spadku 0,5‰ na długości 430 m., dalej na wzniesieniu 2,9‰ na długości 50 m., dalej na spadku 0,8‰ na długości 65 m., dalej w poziomie na długości 27m.
11	615	W poziomie na długości 220 m., dalej na wzniesieniu 2,6 ‰ na długości 310 m., dalej w poziomie na długości 43 m.

12	616	Na wzniesieniu 2,6‰ na długości 300 m., dalej w poziomie na długości 250m.
13	616 a	W poziomie na długości 20 m.
14	617	W poziomie na długości 235 m.
15	618	W poziomie na długości 223 m.
16	619	W poziomie na długości 220 m. na wzniesieniu 2,6‰ na długości 50 m., dalej na długości 270 m w poziomie.
17	611	Na spadku 9,0‰ na długości 22 m., dalej na spadku 4,3‰ na długości 121 m., dalej na spadku 0,5‰ na długości 182 m., dalej na spadku 4,5‰ na długości 80 m,
18	612	Na spadku 4,5‰ na długości 40 m., dalej w poziomie na długości 140 m.
19	614	W poziomie na długości 130 m.
20	621	Na wzniesieniu 2,9‰ na długości 30 m., dalej na spadku 0,5‰ na długości 282 m.
21	622	W poziomie na długości 70 m., dalej na spadku 12‰ na długości 120 m., dalej na spadku 16‰ na długości 65 m., dalej na spadku 6‰ na długości 35 m., dalej w poziomie na długości 85 m.
22	624	Na spadku 0,8‰ na długości 50 m., dalej na spadku 0,5‰ na długości 220 m.
23	625	W poziomie na długości 374 m.
24	626	W poziomie na długości 341 m.
25	627	W poziomie na długości 341 m.
26	651	Na wzniesieniu 7,4‰ na długości 135 m., dalej na spadku 0,2‰ na długości 185 m.
27	652	Na wzniesieniu 7,4‰ na długości 101 m., dalej wzniesieniu 5,4‰ na długości 303 m.
28	653	Na wzniesieniu 7,4‰ na długości 51 m., dalej wzniesieniu 0,4‰ na długości 187 m.
29	654	Na spadku 0,2‰ na długości 30 m., dalej na spadku 3,5‰ na długości 126 m.
30	655	Na spadku 0,2‰ na długości 30 m., dalej na wzniesieniu 5,4‰ na długości 177 m.
31	656	Na wzniesieniu 5,4‰ na długości 119 m.
32	657	Na wzniesieniu 5,4‰ na długości 119 m.

33	658	Na spadku 0,4‰ na długości 43 m., dalej na wzniesieniu 2,0‰ na długości 105 m., dalej na wzniesieniu 5,4‰ na długości 57m,
34	659	Na spadku 0,4‰ na długości 43 m., dalej na spadku 5,0‰ na długości 152 m.
35	660	Na spadku 4,3‰ na długości 87 m., dalej na wzniesieniu 0,5‰ na długości 753 m,
36	661	Na spadku 9,0‰ na długości 22 m., dalej na spadku 4,3‰ na długości 106 m., dalej na wzniesieniu 0,5‰ na długości 753 m,
37	662	Na spadku 0,5‰ na długości 265 m.
38	663	Na spadku 5,4‰ na długości 40 m., dalej w poziomie na długości 563 m,
39	664	Na wzniesieniu 5,4‰ na długości 70 m., dalej w poziomie na długości 764 m,
40	665	Na wzniesieniu 5,4‰ na długości 70 m., dalej w poziomie na długości 726 m,
41	666	Na wzniesieniu 5,4‰ na długości 40 m., dalej w poziomie na długości 726 m,
42	667	Na spadku 5,4‰ na długości 28 m., dalej na spadku 1,3‰ na długości 285 m., dalej na spadku 0,5‰ na długości 200 m., dalej na wzniesieniu 1,4‰ na długości 326 m.
43	668	Na spadku 5,4‰ na długości 28 m., dalej na spadku 1,3‰ na długości 285 m., dalej na spadku 0,5‰ na długości 200 m., dalej na wzniesieniu 1,4‰ na długości 326 m
44	670	Na wzniesieniu 0,5‰ na długości 47 m., dalej na wzniesieniu 10,0‰ na długości 120 m., dalej na wzniesieniu 5,0‰ na długości 30m,
45	671	Na wzniesieniu 1,4‰ na długości 28 m., dalej na wzniesieniu 10, na długości 140 m., dalej na wzniesieniu 5,0‰ na długości 30 m,
46	672	W poziomie na długości 75 m., dalej na spadku 55‰ na długości 45 m., dalej na wzniesieniu 5,0‰ na długości 70 m., dalej na wzniesieniu 150‰ na długości 30 m,
47	673	W poziomie na długości 113 m., dalej na spadku 55‰ na długości 45 m., dalej na wzniesieniu 5,0‰ na długości 70 m., dalej na wzniesieniu 150‰ na długości 30 m,

Minimalny promień łuku toru

Najmniejszy promień łuku toru na boczniczy wynosi 120 m i występuje w torze nr 611 i 622 z tego też względu obowiązuje zakaz wykonywania manewrów z pojazdami kolejowymi (wagonów 3-osioowych) o rozstawie osi skrajnych mniejszych niż 6 m.

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

Nr. Rz	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj Zamknięcia nastawczego	Zasadnicze Położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i ogłędzin rozjazdów
NA TERENIE PKP PLK S.A					
220	Rz. S49, 1÷9,190 Zamkn suwakowe	na tor 206	elektryczny, nastawniczy nast. SiP	tak w przebieg. manewrowych	Pracownik PKP PLK S.A.
221	Rz. S49, 1÷9,300 Zamkn suwakowe	na tor 601	elektryczny, nastawniczy nast. SiP	tak w przebieg. manewrowych	
222	Rz. S49, 1÷9,300 Zamkn suwakowe	na tor 503	elektryczny, nastawniczy nast. SiP	tak w przebieg. manewrowych	
223	Rz. S49, 1÷9,190 Zamkn suwakowe	na tor 602	elektryczny, nastawniczy nast. SiP	tak w przebieg. manewrowych	
606	Rz. S49, 1÷9,190 Zamkn suwakowe	na tor 606	elektryczny, nastawniczy nast. SiP	tak w przebieg. Manewrowych	
607	Rz. S49, 1÷9,190 Zamkn suwakowe	na tor 604	elektryczny, nastawniczy nast. SiP	tak w przebieg. Manewrowych	
ROZJAZDY NA TOTACH DOJAZDOWYCH					
72	Rz.UIC60 1÷9 300 Zamkn suwakowe	na tor 505	elektryczny, dyżurny SiB	tak w przebieg. manewrowych.	Pracownik PKP PLK S.A.
601	Rz.49 E1,1÷9,300 Zamkn suwakowe	na zwrotnicę 604	elektryczny, nastawniczy nast. SiP	tak w przebieg. manewrowych	Wyznaczony pracownik bocznicy
602	Rz.49 E1,1÷9,300 Zamkn suwakowe	na tor 602	elektryczny, nastawniczy nast. SiP	tak w przebieg. manewrowych	
604	Rz.49 E1÷9,300 Zamkn suwakowe	na zwrotnicę 601	elektryczny, nastawniczy nast. SiP	tak w przebieg. manewrowych	
ROZJAZDY NA TORACH NABRZEŻA GÓRNIKÓW					
611	Rz. S49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na zwrotnicę 612	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Wyznaczony pracownik bocznicy

St. nr 1	Skrzyżowanie torów w km 2,627	z Rz. 611 na Rz.612/613 oraz z Rz. 623 na bramę Bunge Trade Polska	-----	-----	
612/613	Podwójny S49, 1÷9, 190 Zamkn suwakowe	na tor 609	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
614	Rz. rowkowy S49 1÷9 ,190 Zam. manualne dźwigniowe	na tor nr 610	ręczny, drużyna manewrowa	Nie	
ROZJAZDY NA TORACH NABRZEŻA HUTNIKÓW					
615	Rz. S49 1÷9 ,190 Zamkn suwakowe	na tor nr 611	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Wyznaczony pracownik boczniczy
616	Rz. rowkowy S49 1÷9 ,190 Zam. manualne dźwigniowe	na tor nr 622	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
618	Rz. S49 1÷9 ,190 Zamkn suwakowe	na zwrotnice 619	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
619	Rz. S49 1÷9 ,190 Zamkn suwakowe	Na zwrotnicę 621	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
620	Rz. S49 1÷9 ,190 Zamkn suwakowe	na tor nr 625	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
ROZJAZDY NA TORACH NABRZEŻA CHEMIKÓW					
621	Rz. S49 1÷9 ,190 Zamkn suwakowe	na tor nr 622	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Wyznaczony pracownik boczniczy
622	Rozjazd symetryczny S49 1÷4,8 215 Zamkn suwakowe	na tor nr 627	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
ROZJAZDY NA TORACH NABRZEŻA PORTOWCÓW					
623	Rz. S49 1÷9 ,190 Zamkn suwakowe	na tor nr. 619	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Wyznaczony pracownik boczniczy
626	Rz. S49 1÷9, 190 Zamkn suwakowe	na tor nr 615	ręczny drużyna manewrowa	Nie	

627	Rz. S42 1÷9, 205 Zamkn hakowe	na tor nr 618	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
629	Rz. 1÷9, S42, 205 Zamkn hakowe	na tor nr 616	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
ROZJAZDY NA TORACH WYWROTNICY					
603	Rz.49 E1, 1÷9,300 Zamkn suwakowe	na tor nr 651	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	Wyznaczony pracownik bocznicy
605	Rz.49 E1, 1÷9 ,300 Zamkn suwakowe	na tor nr 652	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
650	Rz. S49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na zwrotnicę 654	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
651	Rz. S49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na tor 654	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
652	Rz. S49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na tor 658	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
653	Rz. S49 1÷4,8 ,215 Zamkn suwakowe	na zwrotnice 658	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
654	Rz. S 49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na tor 661	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
655	Rz. S 49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na tor 656	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
656	Rz. S49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na tor 657	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
657	Rz. S49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na zwrotnice 657	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
658	Rz. S 49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na zwrotnice 655	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
659	Rz. S 49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na zwrotnice 656	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
660	Rz. S 49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na tor 664	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
661	Rz. S49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na tor 665	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	

664a/b	Rkpd. S 49 1÷9 190	na zwrotnice 674	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	Wyznaczony pracownik boczniczy
664c/d	Zamkn suwakowe	na tor 664 w str. Tm 670	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
665	Rz. S 49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na zwrotnice 673	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebiegach manewrowych	
666	Rz. S49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na tor 662	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
667	Rz. S 49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na zwrotnice 666	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
669	Rz. S 49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na tor 668	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
670 *	Rz. S 49 1÷6,6,190 Zamkn suwakowe	na tor 670	samopowrotny	nie	
671 *	Rz. S49 1÷6,6 190 Zamkn suwakowe	na tor 671	samopowrotny	nie	
672	Rz. S 49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na tor 665	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebieg. manewrowych	
673	Rz. S 49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na zwrotnice 665	elektryczny, nastawniczy SiP	tak w przebieg. manewrowych	
674	Rz. S 49 1÷9 190 Zamkn suwakowe	na tor 664	ręczny, drużyna manewrowa	nie	

*) Zwrotnice rozjazdów nr 670 i 671 są zwrotnicami rozpruwalnymi, z bezpośrednim połączeniem iglic, przystosowanymi do samoczynnego nastawiania przez koła wagonu wypychanego z wywrotnicy. Powrót zwrotnicy do położenia zasadniczego wymusza urządzenie ustalające, w które wyposażone są te zwrotnice.

3.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.

Nr. wykolejnicy	Położenie zasadnicze	sposób nastawiania
Wk. 601	Prawa nałożona na tor 300	elektrycznie przez nastawniczego SiP

3.7. Uzależnienia zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic.

Rozjazdy: 220, 221, 222, 223, 606, 607 oraz Wk 601 są własnością PKP PLK S.A, Rozjazdy nr 601, 602, 603, 604, 605, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 664a/b, 664c/d, 665, 672, 673, są własnością właściciela bocznic. Wszystkie zwrotnice i wykolejnica wymienione wyżej są uzależnione w przebiegach manewrowych wg tablicy zależności.

3.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.

Zwrotnice i wykolejnice elektrycznie nastawiane przez nastawniczego nastawni SiP: 220, 221, 222, 223, 606, 607, Wk 601-rozjazdy i Wk własność PKP PLK S.A 601, 602, 603, 604, 605, , 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 664a/b, 664c/d, 665, 672, 673,

Zwrotnice ręczne nastawiane przez obsługę manewrową: 666, 667, 669, 674, 611, 612/613, 614, 615, 616, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 626, 627, 629.

Zwrotnica elektrycznie nastawiana przez dyżurnego SiB: 72

Zwrotnice samopowrotne: 670, 671.

3.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

Na terenie bocznic w okręgu nastawczym SiP znajduje się nastawnia portowa SiP w km 0,308 kilometracji bocznicowej, z prawej strony toru nr 503 (patrząc w kierunku torów stacyjnych).

Obsadę nastawni SiP stanowi jeden nastawniczy w zmianie.

Okręg nastawczy SiP wyposażony jest w urządzenia przekaźnikowe typu E, z indywidualnym nastawianiem zwrotnic wyposażonych w napędy normalnobieżne, oraz sygnalizacją świetlną.

Przekaźnikowe urządzenia stacyjne typu E przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego w obszarze posterunku ruchu, są zgodne z normami, przepisami oraz albumami schematów przekaźnikowych urządzeń typu E.

Urządzenia obsługiwane są z pulpitu nastawczego umieszczonego na nastawni SiP.

Przebiegi manewrowe w okręgu SiP są utwierdzane, zwolnienie przebiegu następuje samoczynnie po opuszczeniu przez tabor ostatniego odcinka izolowanego w drodze przebiegu, a w przypadku nie zwolnienia przebiegu przez tabor, zwolnienia przebiegu dokonuje się ręcznie, poprzez wyciągnięcie przycisku, którym podaje się tarcze manewrową (poprzez wciśnięcie) .

Pulpit nastawczy przyciskowy tworzy jedną całość z planem świetlnym, na którym umieszczono szczeliny powtarzaczy izolacji torowej sygnalizujące stan zajętości torów oraz schemat torów nie izolowanych, szczeliny powtarzaczy

izolacji zwrotnicowej wskazujące położenie zwrotnic i ich stan, powtarzające tarcz manewrowych,

lampki kontrolne odłączenia napięcia zasilającego urządzenia srk, przełącznik podświetlenia pulpitu (dzień/noc) i amperomierz jako wskaźnik poboru prądu nastawczego w czasie przekładania zwrotnicy, oraz przyciski:

- zwrotnicowe,
- tarcz manewrowych,
- pomocnicze (Iz),
- kasowania rozprucia (Kr),

Do nastawiania zwrotnic służą trójpołożeniowe przyciski zwrotnicowe koloru czarnego. Podczas nastawiania zwrotnicy nastawniczy zobowiązany jest do obserwacji wskazań amperomierza, który wychyleniem wskazówki sygnalizuje pracę napędu. W przypadku, gdy po użyciu przycisku zwrotnicowego nastąpił zanik kontroli, lecz wychylenie się wskazówki trwa zbyt długo należy cofnąć przycisk do położenia pierwotnego. Dalsze próby przestawiania tej zwrotnicy są niedozwolone. Należy udać się na grunt i ustalić przyczynę trudności w przestawianiu.

Sygnał zezwalający na jazdę manewrową Ms 2 "Jazda manewrowa dozwolona" na tarczy manewrowej wyświetla się przez wciśnięcie trójpołożeniowego przycisku koloru białego.

Urządzenia srk w okręgu SiP posiadają awaryjne zasilanie z agregatu prądotwórczego.

Pulpit nastawczy może być obsługiwany przez nastawniczego posiadającego egzamin kwalifikacyjny na stanowisko nastawniczego. Przed dopuszczeniem do samodzielnej obsługi urządzeń srk nastawniczy powinien być przeszkolony oraz poddany egzaminowi autoryzacyjnemu ze znajomości warunków lokalnych, fakt przeprowadzenia egzaminu autoryzacyjnego powinien być odnotowany w rejestrze egzaminów.

Wykaz niekontrolowanych łączników szynowych w odcinkach izolowanych w elektrycznych obwodach zwrotnicowych rozjazdów w okręgu SiP

Nr	Ilość i rodzaj łączników	Kierunek
220	6 - podłużnych	Zwrotny
221	2 - podłużne	Prosty
222	2 - podłużne	Prosty
223	2 - podłużne	Prosty
601	2 - podłużne	Zwrotny
603	2 - podłużne	Zwrotny

604	2 - podłużne	Prosty
606	2 - podłużne	Zwrotny
652	2 - podłużne	zwrotny
653	2 - podłużne	zwrotny
654	2 - podłużne	zwrotny
655	2 - podłużne	Zwrotny
656	2 - podłużne	zwrotny
657	2 - podłużne	zwrotny
660	2 - podłużne	zwrotny
661	2 - podłużne	zwrotny
664 a/b	2 - podłużne	Prosty
664 c/d	2 - podłużne	Zwrotny
672	6- podłużnych	Zwrotny
673	4- podłużne	Zwrotny

3.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.

Na terenie bocznic brak jest kolejowych obiektów inżynieryjnych.

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

W okręgu SiP znajduje się przejazd przez tory nr 601, 602 i 603,

– **kat A w km 0,772**

obsługiwany z odległości, wyposażony w rogatki przejazdowe, sygnalizację świetlną oraz TV

Od strony toru osłaniany jest przez tarcze manewrowe obsługiwane przez nastawniczego nastawni SiP. W przypadku uszkodzenia sterowania urządzeniami rogatkowymi i sygnalizacji przejazdowej i niemożności wyświetlenia sygnału jazda manewrowa dozwolona Ms2 na tarczy manewrowej nastawnicy SiP ma obowiązek ustawienia znaków „Rogatka uszkodzona” z obu stron drogi. Strzeżenie przejazdu należy do obowiązków kierownika manewrów. Wjazd manewrującego taboru na przejazd może nastąpić po otrzymaniu przez kierownika od nastawniczego SiP sygnału ręcznego Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie” oraz wstrzymaniu ruchu kołowego i pieszego.

Wewnątrz ZMPSiŚ S.A. znajdują się przejazdy zakładowe **kat D** :

- tor 606 km 1,898
- tor 607 km 2,469
- tor 608 km 0,116
- tor 609 km 2,611, 2,664, 2,782
- tor 610 km 0,116, 0,560
- tor 611 km 0,273, 0,323, 0,696, 0,753
- tor 615 km 0,053, 0,120
- tor 616 km 0,395, 0,525
- tor 617 km 0,203, 0,068
- tor 618 km 0,628, 0,758
- tor 619 km 0,146, 0,180, 0,236, 0,270
- tor 622 km 0,151, 0,212
- tor 625 km 0,304, 0,335

Osygnalizowane one są krzyżami Św. Andrzeja oraz w miejscach ograniczonej widoczności dodatkowo znakami drogowymi „Stop”. Poszczególne przejazdy naniesione są na załączonym do regulaminu planie.

Na torze nr **625** na nabrzeżu Chemików znajduje jest przejazd:

- **kat C w km 0,206**
wyposażony w urządzenia sygnalizacji przejazdowej (rozwiązanie indywidualne dostosowane do sytuacji w terenie przeznaczone do zabezpieczenia ruchu na skrzyżowaniu drogi z torem kolejowym). Przejazd ten oprócz krzyży Św. Andrzeja i znaków „Stop” wyposażony jest w sygnalizację przejazdową uzależnioną od wskazań osłaniających przejazd od strony toru tarczami manewrowymi Tm 1 i Tm 2. Załączenie świateł na sygnalizatorach drogowych oraz sygnału dźwiękowego następuje po wjechaniu taboru na czujniki zabudowane w odległości 25 metrów przed przejazdem lub wciśnięciu przycisku przez obsługę manewrową, umieszczonych na tarczach Tm1 lub Tm 2. Wyłączenie świateł na sygnalizatorach drogowych następuje po wciśnięciu przycisku wyłączającego na tarczach lub po zjechaniu z przejazdu i zadziałaniu czujników sygnalizacji.

W pobliżu wywrotnicy WW 12 znajduje się przejazd przez tor nr **670**,

- **kat F w km 2,283** z ręcznie nastawianymi rogatekami. W położeniu zasadniczym rogatek przejazdowe są zamknięte na kłódki.

Czyszczenie żłobków na wszystkich przejazdach na bocznicy należy do obowiązków wyznaczonego pracownika OT Port Świnoujście, lub (tor 619) Bunge Trade Polska

Zajmowanie przejazdu taborom 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) Nabrzeże Portowców:
 - zasobnie:
 - I rzut o powierzchni 1760 m² - 3 tony/ m² o pojemności 5280 ton,
 - II rzut o powierzchni 1635 m² -10 ton/m² o pojemności 16350 ton,
 - plac składowy, powierzchnia 8000 m² - 5 ton/ m²
- 2) Nabrzeże Górników
 - place składowe o powierzchni 92520 m²,
 - 2 place składowe o powierzchni 30000 m²,
- 3) Nabrzeże Chemików
 - magazyn o powierzchni 9844 m² i dopuszczalnym nacisku 25 ton/m² w pionowym punkcie środkowej części magazynu,
- 4) Nabrzeże Hutników:
 - plac składowy o powierzchni 5200 m² i pojemności 60000 ton,
 - plac składowy kruszyw o powierzchni 8250 m² i pojemności 95000 ton,
 - plac drobnicowy o powierzchni 14560 m² -10 ton/m² o pojemności 100000 ton,
- 5) Wzdłuż toru nr 660 znajduje się plac na pozostałości po oczyszczeniu wagonów,
- 6) Wzdłuż torów nr 611, 612 i 614 znajdują się place na drobnicę.
- 7) Na torze nr 619 pod wiatą znajduje się stacja przeładunkowa

3.14. Urządzenia ładunkowe.

Wyładunek węgla z wagonów oraz jego załadunek na statki lub place składowe dokonywany jest przy pomocy posiadającej dwa bębny wyrotnicy wagonowej oraz systemu taśmociągów. Wydajność teoretyczna bębnowy wynosi 3600 ton/godzinę. Rozmrażalnia mieści jednorazowo 10 wagonów czteroosiowych lub 8 sześciosiowych.

Nabrzeże Portowców

Na torze nr 617 znajduje się stanowisko daszkowania wagonów z 2 pomostami, stałym o długość 60 m oraz pomostem ruchomym.

Na torze nr 616 znajduje się stanowisko „egalizacji” , ważenia wagonów, wyrównywania ładunku w wagonie kolejowym z 3 boksami.

Na torze nr 619 przy elewatorze znajdują się dźwigi przeładunkowe.

Nabrzeże Górników wyposażone jest w 2 żurawie o max. udźwigu 10 T, napędzie elektrycznym i wydajności eksploatacyjnej 120 ton/godz. oraz 1 żuraw o max. udźwigu 140T, napędzie spalinowym i wydajności eksploatacyjnej 1000 ton/godz. Dźwigi usytuowane są przy torach nr 609 i 610, długość frontu ładunkowego 105 m. Urządzenie załadunkowe statków o wydajności 25000 T/dobę. Załadowcze urządzenie wagonów o wydajności 10000 T/dobę.

Nabrzeże Hutników wyposażone jest w 2 suwnice do przeładunku towarów masowych, jedną o maksymalnym udźwigu 40 T, o napędzie elektrycznym i wydajności eksploatacyjnej 600 ton/godz. i drugą o udźwigu 25 T. Suwnice przeznaczone są do przeładunku w relacji statek - plac. Ponadto na torach nr 621 i 624 znajduje się ładowarka kołoczerpakowa o wydajności 500 ton/godz. z urządzeniem wagowym na taśmie. Długość frontu ładunkowego - 200 m.

Przy torze nr 622 znajduje się rampa boczna niska o długości 36,5 m oraz rampa boczna wysoka o długości 20 m.

Nabrzeże Chemików - urządzenia zasypowe taśmowe z wagą elektroniczną usytuowaną na taśmie, zlokalizowane przy torze nr 625 traktowane jako punkt zasypu wagonów. Wydajność eksploatacyjna 250 ton/godz., długość frontu ładunkowego 22 m.

3.15. Wagi wagonowe.

- 1) Na torze nr 616 w km 0,340 znajduje się dwupomostowa elektroniczna waga wagonowa „TRAPPER” typ SRS -120/9000/5000 o maksymalnej sile udźwigu 120 ton, długości pomostów 9 m + 5 m.
- 2) Na torze nr 660 w km 1,778 znajduje się dwupomostowa elektroniczna waga wagonowa WKEL 14/100 o max. sile udźwigu 100 ton, długość pomostów 14 m.
- 3) Na torze 619 w km 0,335 znajduje się waga kolejowa długości 20 m.

3.16. Bramy kolejowe.

Na torze nr 619 znajduje się kolejowa brama wjazdowa w km 0,214 na teren BUNGETRADE POLSKA.

3.17. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.

- 1) Na boczniczy obowiązuje skrajnia budowli według PN - EN 15273-3/2010 Kolej normalnotorowe.
- 2) Bocznicza nie posiada skrajnika.

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

Na międzytorzu torów 609 - 610 w km 0,245 posadowiona jest podpora taśmociągu biegnącego przy torze 609, pomalowana ona jest w pasy żółto-

czarne. Podczas przejazdu taboru w tym rejonie należy zmniejszyć prędkość do 5 km/h i zachować szczególną ostrożność.

3.19. Sygnały, wskaźniki i tablice.

Nazwa i numer Tarcze manewrowe	Usytuowanie	Sposób nastawiania
Tm 1	Tor nr 625, przed i za przejazdem drogowym	Ręcznie lub samoczynnie (czujnik szynowy elektryczny)
Tm 2		
Tm 198	tor nr 503 i rozjazd nr 222	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 201	tor nr 206 i rozjazd nr 220	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 210	tor nr 210 i rozjazd nr 220	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 601	tor nr 601 i rozjazd nr 221	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 602	tor nr 602 i rozjazd nr 223	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 603	tor nr 603 i rozjazd nr 223	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 619	tor nr 603 i przejazd 0,772	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 620	tor nr 603 i przejazd 0,772	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 621	tor nr 602 i przejazd 0,772	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 622	tor nr 601 i przejazd 0,772	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 623	tor nr 653 i rozjazd nr 605	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 624	tor nr 652 i rozjazd nr 605	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 625	tor nr 651 i rozjazd nr 603	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 626	tor nr 603 i rozjazd nr 606	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 628	tor nr 300 i Wk 601	Elektryczny, nastawniczy SiP

Tm 629	tor nr 606 i rozjazd nr 606	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 641	tor nr 659 i rozjazd nr 652	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 642	tor nr 658 i rozjazd nr 652	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 643	tor nr 655 i rozjazd nr 651	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 644	tor nr 654 i rozjazd nr 651	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 651	tor nr 651 i rozjazd nr 651	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 652	tor nr 652 i rozjazd nr 653	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 653	tor nr 653 i rozjazd nr 652	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 654	tor nr 654 i rozjazd nr 650	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 655	tor nr 655 i rozjazd nr 655	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 656	tor nr 656 i rozjazd nr 655	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 657	tor nr 657 i rozjazd nr 656	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 658	tor nr 658 i rozjazd nr 656	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 659	tor nr 659 i rozjazd nr 657	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 660	tor nr 660 i rozjazd nr 654	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 661	tor nr 661 i rozjazd nr 654	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 662	tor nr 611 i rozjazd nr 650	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 663	tor nr 663 i rozjazd nr 660	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 664	tor nr 664 i rozjazd nr 660	Elektryczny, nastawniczy SiP

Tm 665	tor nr 665 i rozjazd nr 661	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 666	tor nr 666 i rozjazd nr 661	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 667	tor nr 667 i rozjazd nr 657	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 668	tor nr 668 i rozjazd nr 657	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 669	tor nr 663 i rozjazd nr 664 a/b	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 670	tor nr 664 i rozjazd nr 664 a/b	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 671	tor nr 672 i rozjazd nr 664 c/d	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 672	tor nr 665 i rozjazd nr 672	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 673	tor nr 666 i rozjazd nr 665	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 674	tor nr 673 i rozjazd nr 665	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 675	Wstawka między rozjazdowa 674/673 i rozjazd nr 673	Elektryczny, nastawniczy SiP
Tm 5	Tor nr 505 i rozjazd 72	Elektryczny, nastawniczy SiB
Tm 6	Tor nr 606 i rozjazd 72	Elektryczny, nastawniczy SiB
Tm 7	Tor nr 607 i rozjazd 72	Elektryczny, nastawniczy SiB
Nazwa i numer	Usytuowanie	Sposób nastawiania
Sygnaly Z1	kozły oporowe torów nr: 608, 604, 614, 616a, 617, 619, 621, 624, 626 i 627, 662, 672, 673 656, 657	Umocowane na stałe i nie oświetlane
Tablica „Punkt zdawczo-odbiorczy”	międzytorza torów nr 609-610, 615 - 616, 611 - 612,	Stała
Tablica „Punkt odbiorczy”	międzytorza torów nr 660 - 661 i 667- 668	Stała

Tablica „Punkt zdawczy”	międzytorza torów nr 663- 664 i 665 - 666	Stała
Tablica „Punkt zdawczo-odbiorczy”	W torze nr 619	Stała

Na międzytorzach wszystkich torów ustawione są wskaźniki **W 17** (ukresy) oznaczające miejsce przy zbiegających się torach, do którego wolno tor zająć taborem kolejowym.

Na zwrotnikach wszystkich nastawianych ręcznie zwrotnic zabudowane są wskaźniki **Wz**. Wskaźniki **Wz** w porze ciemnej nie są oświetlone.

3.20. Urządzenia i środki trakcyjne

- 1) Praca manewrowa na bocznicach wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych manewrowych własnych współużytkownika typu 6D serii SM42 lub pojazdów trakcyjnych licencjonowanych Przewoźników kolejowych.
- 2) Wykorzystywane na bocznicach pojazdy powinny być wyłącznie typu dopuszczonego do eksploatacji przez Urząd Transportu Kolejowego.
Dla tych pojazdów właściciel pojazdu winien posiadać stosowne „Świadectwo dopuszczenia typu pojazdów kolejowych”.
- 3) Wykorzystywany pojazd winien być sprawny, na potwierdzenie tego właściciel pojazdu powinien posiadać świadectwo sprawności technicznej pojazdu, które wydaje właściciel i które jest ważne na czas określony. Warunki wydania świadectwa sprawności technicznej są określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 w sprawie świadectwa sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz.U. 2005 nr 37 poz. 330).
- 4) W pojeździe szynowym z napędem powinny znajdować się następujące dokumenty:
 - a) świadectwo sprawności technicznej pojazdu szynowego,
 - b) książka pokładowa pojazdu z napędem.
- 5) Miejscem postoju pojazdów trakcyjnych bocznic są tory nr 656, 657 w okręgu SiP lub 608 na nabrzeżu Górników. Na torze nr 608 znajduje się punkt poboru paliwa.
- 6) Pojazdy trakcyjne Przewoźników dokonujące obsługi są odstawiane na postój na torach stacji Świnoujście 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. oraz z bezprzewodowej łączności manewrowej urządzeniami typu MOTOROLA DM 3600 i RADMOR 3036/1 współpracującymi z przenośnymi radiotelefonami typu PW 302 i GP 300

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

- 1) Ruch kolejowy pomiędzy bocznicą a stacją kolejową Świnoujście prowadzony jest na zasadach jazd manewrowych określonych w Regulaminie technicznym stacji Świnoujście SiA (dla jazd torami nr 503, 206, 603 i 210) oraz SiB (dla jazd torem nr 3).
- 2) Wjazd taboru Przewoźnika na tory bocznicy bez uzgodnienia z dyspozytorem OT Port Świnoujście (tel. 091 3277414), Bunge Trade Polska lub nastawniczym SiP jest zabroniony.
- 3) Uzgodnienia jazd manewrowych pomiędzy OT Port Świnoujście a Bunge Trade Polska reguluje zawarte porozumienie pomiędzy stronami.
- 4) O zamierzonej jeździe na bocznicę Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej ZMPSiŚ S.A. nastawniczego SiP powiadamia nastawniczy posterunku SiA 4.
- 5) O zamierzonej jeździe z bocznicy Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej ZMPSiŚ S.A. na tory stacyjne nastawniczy SiP powiadamia nastawniczego SiA 4.
- 6) Dyspozytor OT Port Świnoujście, nastawniczy SiP odnotowuje w dziennikach telefonicznych a nastawniczy SiA 4 odnotowuje w książce przebiegu wpisując:
 - kolejny numer rozmowy w formie ułamka, w liczniku którego wpisuje się nr własny rozmowy, w mianowniku natomiast numer obcy,
 - czas rozmowy,
 - określenie czy skład manewrowy jest ciągniony czy pchany,
 - nazwiska osób uzgadniających.
- 7) Po otrzymaniu:
 - a) zamówienia drogi przebiegu od kierownika manewrów dla jazd wyjeżdżających na stację i po uzgodnieniu jazdy z nastawniczym posterunku SiA 4 lub

- b) uzgodnieniu z nastawniczym posterunku SiA 4 wjazdu ze stacji na bocznice nastawnicy posterunku SiP nastawia drogę przebiegu w swoim okręgu (zwrotnice nastawiane elektrycznie) a następnie podaje sygnał Ms2 „jazda manewrowa dozwolona” na właściwej tarczy manewrowej.
- 8) O wjeździe pojazdów trakcyjnych Przewoźnika kolejowego na tory nabrzeżne Portowców, Górników, Hutników i Chemików, dyspozytor OT Port Świnoujście powiadamia brygadzystę obsługi kolejowej (zarządzającego manewrami), który następnie powiadamia kierowników manewrów we właściwych rejonach manewrowych, wyznacza im miejsce postoju portowych pojazdów trakcyjnych manewrowych lub granice, w których dozwolone jest wykonywanie pracy manewrowej.
- 9) Jeżeli jazda ma się odbyć w rejonie wywrotnicy na tory zdawcze nr 663, 664, 665 i 666 lub odbiorcze nr 660, 661, 662, 667 i 668, portowe drużyny manewrowe (kierowników manewrów) powiadamia nastawnicy SiP. Drużyna manewrowa właściwego rejonu manewrowego na żądanie nastawniczego SiP musi przerwać pracę manewrową i przebywać wraz z pojazdem trakcyjnym manewrowym na torach żeberkowych nr **656** lub **657** albo na torze wyznaczonym przez nastawniczego SiP. Dozwolona jest praca wyładunkowa (spychanie do bębna) na wywrotnicy o ile nie koliduje to z drogą przebiegu jazdy wykonywanej przez Przewoźnika.
- 10) Przed obsługą Przewoźnika kolejowego na torach, na które będą podstawiane lub z których zabierane wagony oraz przez które odbywały się będą jazdy wykonywane przez pojazdy trakcyjne Przewoźnika bezwzględnie powinna być wstrzymana praca manewrowa (w tym rozrząd) i ładunkowa, a z torów bezwzględnie muszą być usunięci pracownicy wykonujący te prace.

Za wstrzymanie pracy manewrowej i ładunkowej oraz usunięcie wszelkich przeszkód z torów odpowiedzialny jest brygadzysta obsługi kolejowej, z tym, że w okręgu nastawni za wstrzymanie pracy manewrowej odpowiedzialny jest nastawniczy SiP.

5. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej

5.1. Podstawianie wagonów na bocznice kolejową

Ilość wagonów podstawianych jednorazowo przez przewoźników kolejowych na poszczególne punkty zdawczo-odbiorcze licząc długość wagonu 17 m.,:

- Nabrzeże Portowców tory nr 615/618
 - ✓ 615 - długość użyteczna - 280 m. - 16 wagonów
 - ✓ 616 - długość użyteczna - 450 m. - 26 wagonów
 - ✓ 619 - długość użyteczna - 173 m. – 10 wagonów
 - ✓ łącznie 52 wagony 17 metrowe

- Nabrzeże Górników
 - ✓ tor nr 609 - długość użyteczna - 416m. - 24 wagony
- Nabrzeże Hutników (Drobnica)
 - ✓ 611 – długość użyteczna – 418 m. – 24 wagony
 - ✓ 612 – długość użyteczna – 130 m. – 7 wagonówłącznie 31 wagonów 17 metrowych
- Nabrzeże Wywrotnicy
 - ✓ 663 - długość użyteczna – 381 m. – 22 wagony
 - ✓ 664 - długość użyteczna – 377 m. – 22 wagony
 - ✓ 665 - długość użyteczna – 466 m. – 27 wagonów
 - ✓ 666 - długość użyteczna – 628 m. – 36 wagonówłącznie 63 wagony 17 metrowe

5.2. Liczba obsługa i czas ich wykonywania.

- 1) Obsługa poszczególnych nabrzeży (terminali) na bocznicach dokonywana jest w oparciu o „Plan obsługi podstawiania i zabierania wagonów” opracowany po uzgodnieniach OT Port Świnoujście, Bunge Trade Polska z Przewoźnikami lub poza tym planem po wzajemnym uzgodnieniu w tzw. obsłudze dodatkowej.
- 2) Jednoczesne dokonywanie obsługi określonego nabrzeża (terminalu) na bocznicach przez więcej niż jednego przewoźnika jest zabronione. Wjazd przewoźnika na nabrzeże (terminal) może się odbyć tylko wówczas, gdy zakończono uprzednio rozpoczętą obsługę nabrzeża. Koordynację obsługi na nabrzeżach i terminalach ze strony OT Port Świnoujście, Bunge Trade Polska prowadzi Dyspozytor OT Port Świnoujście .
- 3) Obsługi poszczególnych nabrzeży na bocznicach przez przewoźników kolejowych uzgadniane są telefonicznie na zasadach określonych w umowie na obsługę (porozumieniu). Ze strony bocznic obsługi uzgadniane są z Dyspozytorem OT Port Świnoujście, i nastawniczym nastawni SiP.
- 4) Obsługa bocznic może być dokonywana również w nocy.
- 5) Po uzgodnieniu obsługi przez wyznaczonego pracownika przewoźnika kolejowego z Dyspozytorem OT Port Świnoujście, na 15 minut przed obsługą torów nabrzeża powinna być wstrzymana praca manewrowa. Należy wstrzymać również pracę ładunkową, a dźwigi i inny sprzęt ładunkowy oraz materiały muszą być odsunięte na bezpieczną odległość (co najmniej 1,5 m od skrajnej szyny). Z torów bezwzględnie muszą być usunięte pojazdy kołowe i wszelkie urządzenia i przedmioty takie jak: furty burtowe statków, trapy itp.
- 6) Za wstrzymanie pracy manewrowej i ładunkowej oraz usunięcie wszelkich przeszkód z torów odpowiedzialny jest brygadzysta obsługi kolejowej, którego o zamierzonej obsłudze powiadamia Dyspozytor OT Port Świnoujście,

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:

- Dojazdowe 7,4‰ - dopuszczalna prędkość - do 20 km/h
procent wymaganej masy hamującej :
z hamulcami zespolonymi szybko działającymi 13
z hamulcami zespolonymi wolno działającymi 13
 - Górników 2,9‰ - dopuszczalna prędkość - do 5 km/h
procent wymaganej masy hamującej :
z hamulcami zespolonymi szybko działającymi 6
z hamulcami zespolonymi wolno działającymi 6
 - Portowców 2,6‰ - dopuszczalna prędkość - do 5 km/h
procent wymaganej masy hamującej :
z hamulcami zespolonymi szybko działającymi 6
z hamulcami zespolonymi wolno działającymi 6
 - Hutników 12‰ - dopuszczalna prędkość - do 5 km/h
procent wymaganej masy hamującej :
z hamulcami zespolonymi szybko działającymi 12
z hamulcami zespolonymi wolno działającymi 13
 - Chemików 0‰ - dopuszczalna prędkość - do 5 km/h
procent wymaganej masy hamującej :
z hamulcami zespolonymi szybko działającymi 6
z hamulcami zespolonymi wolno działającymi 6
 - Wywrotnica 7,4‰ - dopuszczalna prędkość - do 15 km/h
procent wymaganej masy hamującej :
z hamulcami zespolonymi szybko działającymi 9
z hamulcami zespolonymi wolno działającymi 8
- 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 i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy wykonać uproszczoną próbę hamulców.

Ograniczenia prędkości na nabrzeżach Górników, Portowców, Hutników, Chemików spowodowane jest licznymi przejazdami kat D przez torzy tych nabrzeży

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) Na bocznicy brak jest ograniczeń w kursowaniu pojazdów kolejowych jeżeli największy dopuszczalny nacisk osi pojazdu kolejowego na szynę wynosi do 196 kN/oś (20 T).
- 2) Dopuszczalne prędkości poruszania się pojazdów kolejowych po torach bocznicy określone są w p. 5.2.
- 3) Bocznicza nie posiada możliwości i warunków technicznych do przyjmowania i nadawania przesyłek nadzwyczajnych.
- 4) Na bocznicy mogą kursować pojazdy trakcyjne **spalinowe** dopuszczone przez UTK z uwzględnieniem dopuszczonego na bocznicy nacisku na oś.

6. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej

6.1. Podział boczniczy kolejowej na rejonzy manewrowe

Bocznicza podzielona jest na 5 rejonów manewrowych:

Rejon manewrowy nr 1

Rejon obejmuje nabrzeże Portowców, punkt zdawczo-odbiorczy i punkt daszkowania wagonów. W skład rejonu wchodzi torzy nr: 607 (od Rz. 72), 615, 616, 616a, 617, 618, 619

Do zadań rejonu należy:

- podstawianie wagonów z torzy nr 607 na torzy 615, 616, 617, 618,619
- zabieranie wagonów po załadunku z torów 615, 616, 617, 618, 619
- obsługa punktu daszkowania wagonów na torze nr 617,
- ważenie wagonów na wadze wagonowej na torze nr 616.

Rejon manewrowy nr 2

Rejon obejmuje nabrzeża Górników i Hutników wraz z torami nr 608, 609, 610, 611, 612, 614, 621, 622, 624. Granicę rejonu stanowi skrzyżowanie torów między rozjazdami nr 611 i 612 oraz ukres rozjazdu nr 620 i ukres rozjazdu nr 650.

Do zadań rejonu należy:

- podstawianie i zabieranie wagonów do i z nabrzeża Górników, Hutników ,
- przestawianie wagonów z toru nr 612/614 na tory nr 611 i 622 na punkcie ładunkowym drobnicy.

Rejon manewrowy nr 3

Rejon obejmuje nabrzeże Chemików wraz z torami nr 625, 626 i 627. Granicę rejonu stanowi ukres rozjazdu nr 620.

Do zadań rejonu należy:

- przestawianie wagonów próżnych pod załadunek z toru nr 610 lub wyjątkowo z toru nr 615, tj. z rejonu manewrowego nr 1,
- podstawianie wagonów na tory nr 626 i 627 celem przygotowania do załadunku,
- podciąganie wagonów pod urządzenia załadowcze,
- przestawianie wagonów ładownych na tory nr 609 lub 610 (punkt zdawczo - odbiorczy).

Rejon manewrowy nr 4

Rejon obejmuje wywrotnicę wagonową wraz z torami nr: 663, 664, 665 i 666, 672 i 673.

Do zadań rejonu należy:

- spychanie wagonów ładownych z węglem na wschodni bęben wywrotnicy (WW 11), lub bęben zachodni (WW 12),
- w okresie zimy obsługa rozmrażalni wagonów.

Rejon manewrowy nr 5

Rejon obejmuje tory nr 660, 661, 662, 667, 668, 670 i 671 w rejonie wywrotnicy.

Do zadań rejonu należy:

- przygotowanie wagonów próżnych po wyładunku do przekazania dla przewoźników
- przestawianie wagonów próżnych na punkt doczyszczania wagonów na torze nr 660.

Wjazd pojazdów trakcyjnych w sąsiedni rejon manewrowy oraz wykonywanie w tym rejonie manewrów może się odbyć po uzyskaniu zgody kierownika manewrów rejonu, w którym manewry mają być wykonane, który pełni rolę koordynatora pracy manewrowej w rejonie.

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

Na torach bocznic ZMPSiŚ S.A. obowiązują następujące prędkości jazd manewrowych:

- a) do 20 km/godz. podczas jazdy po torach nr 601,602 i 606
- b) do 15 km/godz. podczas jazdy po torach komunikacyjnych oraz postojowych wolnych od taboru. Prędkość ta obowiązuje zarówno przy jazdach ciągnionych i pchanych. Przy złej widoczności prędkość jazdy należy ograniczyć do 5 km/godz.
- c) do 5 km/godz. podczas wjazdu na przejazdy bez rogatek,
- d) do 3 km/godz. w czasie manewrów na torach, na których odbywają się czynności ładunkowe jak również podczas pchania wagonów na bęben wywrotnicy.

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.

Przed każdorazowym rozpoczęciem jazdy manewrowej, maszynista ma obowiązek podania sygnału „Baczność”.

6.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

Na bocznic dopuszcza się wykonywanie manewrów

- przez odstawianie taboru pojazdem trakcyjnym,
- przy pomocy pojazdu drogowego (np. Fadroma, ciągnik rolniczy) lub siłą ludzi,
- przy pomocy przeciągarki torowej
- staczanie wagonów z wywrotnicy poprzez kołyskę na tory postojowe przed wywrotnicą,

Stosowanie innych sposobów wykonywania pracy manewrowej np. odrzucanie wagonów **jest zabronione**.

Szczególną ostrożność należy zachować podczas wykonywania manewrów:

- a) na torach nr 609, 610, 611, 612, 614, 617, 621, 624, 626 i 627 których międzytorza wyłożone są płytami betonowymi umożliwiającymi ruch pojazdów drogowych. Pojazdy drogowe mogą poruszać się po międzytorzach pod warunkiem, że tabor znajduje się na jednym torze, a drugi jest wolny. O wjeździe pojazdów drogowych na międzytorza, brygadzystę obsługi kolejowej zobowiązany jest powiadomić ekspedytor nabrzeża,
- b) podczas hamowania wagonów płozami na torach 660, 661, 662, 667 i 668,
- c) przy manewrowaniu przez przejazdy kolejowe,
- d) podczas przejazdu przez rozmrażalnię,
- e) przy wpychaniu wagonów na wywrotnicę,

- f) przy zabieraniu wagonów próżnych po rozładunku z torów nr 660, 661 i 662 oraz 667 i 668, dojazd do stojących wagonów może odbyć się po wstrzymaniu staczania z wywrotnic,
- g) zabronione jest znajdowanie się pracownika na stopniu taboru podczas jazdy:
 - po torze nr 610 od strony lewej patrząc w kierunku nabrzeża Górników, ze względu na konstrukcje wsporcze taśmociągów,
 - po torze nr 625 wewnątrz wieży zasypowej,
 - po torze nr 617 od strony pomostów do daszkowania wagonów,
 - po torze nr 664 wewnątrz tunelu rozmrażalni.
 - i od strony prawej po torze 609, ze względu na konstrukcje wsporcze punktu załadunku wagonów typu PIOMA.
 - po torze nr 622 od strony rampy bocznej niskiej oraz rampy wysokiej.
- h) z uwagi na istniejące pochylenia zabronione jest przetaczanie wagonów siłą ludzi na torach nr:
 - 672, 673, 670 i 671 wywrotnicy wagonowej
 - 601, 602, 611, 622 i 661

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) Na przejazdach wyposażonych w sygnalizację przejazdową wstrzymanie ruchu kołowego należy dokonywać poprzez uruchomienie sygnalizacji (odpowiednio przez nastawniczego SiP w jego okręgu lub kierownika manewrów na nabrzeżu Chemików w torze 625)
- 4) 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) Przy zwrotnicach i wykolejnicach nastawianych elektrycznie z nastawni SiP kolejność czynności jest następująca:
 - a) uzgadnianie jazd manewrowych pojazdów trakcyjnych Przewoźnika odbywa się między nastawniczym SiP a ekspedytorem wywrotnicy,
 - b) ekspedytor żąda od kierownika manewrów informacji o stanie torów i miejscu znajdowania się pojazdów trakcyjnych OT Port Świnoujście, Bunge Trade Polska a następnie wyznacza nastawniczemu nastawni SiP tor, na który może wjechać pojazd trakcyjny Przewoźnika,
 - c) nastawniczy SiP oraz ekspedytor wywrotnicy rejestrują uzgodnienia w dzienniku telefonicznym z podaniem daty i godziny rozmowy, numerem rozmowy, określeniem czy jazda będzie ciągniona, czy pchana oraz nazwiska osób uzgadniających.
- 2) Podczas manewrów pojazdów użytkownika boczniczy na torach wywrotnicy zwrotnice nastawiane są przez nastawniczego SiP na żądanie kierownika manewrów.

- 3) Zwrotnice nastawiane ręcznie na bocznicę obsługiwane są przez drużynę manewrową wykonującą manewry (współużytkownika bocznicę lub Przewoźnika).
- 4) Po nastawieniu zwrotnicy, pracownik obsługujący zwrotnicę powinien upewnić się o prawidłowym jej nastawieniu na podstawie wzrokowego sprawdzenia dolegania iglicy do opornicy oraz drogi oporowej zamknięcia nastawczego.
- 5) Za prawidłowe nastawienie zwrotnic wchodzących w drogę przebiegu odpowiedzialny jest pracownik, który te zwrotnice obsługiwał. Przed podaniem sygnału na uruchomienie jazdy manewrowej kierownik manewrów zobowiązany jest do upewnienia się o prawidłowym nastawieniu zwrotnic.
- 6) Po zakończeniu manewrów zwrotnice należy nastawić w położenie zasadnicze.
- 7) W czasie obsługi torów zdawczo-odbiorczych dokonywanej przez drużynę manewrową Przewoźnika, zwrotnice nastawiane są przez tę drużynę.

6.9. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.

- 1) Płozy hamulcowe umieszczone są w specjalnych stojakach znajdujących się na międzytorzach torów. Płozy hamulcowe powinny być opisane umieszczonym na korpusie skrótem nazwy bocznicy i numerem kolejnym płożu i wpisane do ewidencji.
- 2) Płozy hamulcowe umieszczone są w specjalnych stojakach przy torach i na międzytorzach torów nr:
 - 619 - 2 stojaki po 1 płożu,
 - 615 i 616 - 1 stojak 3 płozy,
 - 615 i 616 - 1 stojak 2 płozy,
 - 616 i 618 - 1 stojak 2 płozy,
 - 617 i 618 - 2 stojaki po 2 płozy,
 - 608 i 609 - 1 stojak 2 płozy,
 - 608 i 609 - 2 stojaki 1 płoża,
 - 609 - 1 stojak 2 płozy,
 - 610 - 1 stojak 2 płozy,
 - 626 i 627 - 2 stojaki po 2 płozy,
 - 621 i 624 - 2 stojaki po 3 płozy,
 - 611 i 622 - 1 stojak 3 płozy,
 - 611 i 622 - 2 stojaki po 2 płozy,
 - 614 i 622 - 1 stojak 1 płoża,
 - 611 i 612 - 1 stojak 2 płozy,
 - 611 i 625 - 1 stojak 2 płozy,
 - 660 i 661 - 3 stojaki po 3 płozy,
 - 667 i 668 - 3 stojaki po 3 płozy,
 - 663 i 664 - 2 stojaki po 3 płozy,

- 604 - 1 stojak 3 płozy,
 - 665 i 666 - 2 stojaki po 3 płozy,
 - 672 i 673 - 1 stojak 3 płozy,
 - 660 i 661 - 2 stojaki po 3 płozy,
 - 660 i 661 - 10 stojaków po 2 płozy,
 - 661 i 662 - 2 stojaki po 2 płozy,
 - 667 i 668 - 2 stojaki po 3 płozy,
 - 667 i 668 - 12 stojaków po 2 płozy,
 - w hali wywrotnicy - 4 wieszaki po 2 płozy.
 - stanowisko przeglądu pojazdów trakcyjnych - 4 wieszaki po jednej płozie,
 - pojazd trakcyjny 2 płozy,
- 3) Na terenie bocznic ZPMSiŚ S.A. mają zastosowanie płozy typu **PL 1** koloru czerwonego do szyn typu S 49. Sprawdzenie płóz hamulcowych pod względem ilości i stanu należy do obowiązków drużyny manewrowej przed przystąpieniem do pracy.
- 4) Płozy hamulcowe powinny być opisane umieszczonym na korpusie skrótem nazwy bocznic i numerem kolejnym płozu.
- 5) Płozy uszkodzone należy wycofać i wymienić.
- 6) Płóz hamulcowych nie wolno wykładać w następujących miejscach:
- a) bezpośrednio przed i za złączami szyn – płozę należy wykładać w odległości co najmniej 1 m za złączem,
 - b) na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, gdyż może to spowodować zacięcie się płozy i uszkodzenie iglicy; w razie konieczności płozę można zakładać przed rozjazdem zwyczajnym tylko na tej opornicy, do której nie przylega iglica,
 - c) na rozjeździe przed krzyżownicą,
 - d) na zewnętrznym toku szynowym w łukach,
 - e) na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu.
- 7) Nie wolno używać płóz uszkodzonych. Płozy hamulcowe powinny być wyłączone z użycia, jeżeli mają następujące wady:
- a) nieprzepisowe wymiary,
 - b) język podeszwy jest ułamany, spłaszczony, pęknięty lub zadarty do góry,
 - c) podeszwa jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta,
 - d) wargi są uszkodzone lub bardzo zużyte,
 - e) korpus jest złamany lub pęknięty,
 - f) nasadka jest złamana, trzyma się na jednym nicie lub zupełnie odpadła,
 - g) uchwyt jest złamany lub tak skrzywiony, że używanie płoza jest niewygodne,

- h) nity łączące stopkę z podeszwą są obluzowane lub widoczne jest pęknięcie spawu.
- 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 współużytkowników bocznicy jest **zabronione**.
- 6) Zabezpieczenia przed zbiegnięciem oraz jego usunięcia dokonuje drużyna manewrowa podstawiająca lub zabierająca wagony.

7. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.

7.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej

- 1) Za koordynację pracy i obsług z ramienia współużytkowników boczniczy odpowiada Dyspozytor OT Port Świnoujście, zgodnie z porozumieniem pomiędzy OT Port Świnoujście a Bunge Trade Polska
- 2) Koordynacją pracy manewrowej związanej z planem pracy określonym przez Dyspozytora OT Port Świnoujście, zajmuje się brygadzysta obsługi kolejowej.

7.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej

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

7.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy

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

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

- 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte w ppkt następnym.
- 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (tłuczeń, kamienie, itp),
- g) upewnić się, że wagony stojące na torze są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania pojazdu trakcyjnego lub składu manewrowego.

Sprawdzanie powinno być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.

- 2) Wjazd na tor, na którym odbywają się czynności ładunkowe oraz dojazd do znajdujących się na nim wagonów dozwolony jest po porozumieniu się kierownika manewrów z pracownikiem kierującym pracą ładunkową i wstrzymaniu przez niego prac ładunkowych oraz odsunięciu ludzi i sprzętu na bezpieczną odległość.

7.4. Ważenie wagonów.

Ważenie wagonów na wagach wagonowych należy do obowiązków współużytkowników bocznic.

Na torze nr 616 znajduje się dwupomostowa elektroniczna waga wagonowa „TRAPPER” typ SRS -120/9000/5000 o maksymalnej sile udźwigu 120 ton, długości pomostów 9 m + 5 m.

Na torze nr 660, dwupomostowa elektroniczna waga wagonowa WKEL 14/100 o max. sile udźwigu 100 ton, długość pomostów 14m.

Na torze nr 619 w km 0,335 znajduje się waga elektroniczna obsługiwana przez pracownika Bunge Trade Polska

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 prostopadłe 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) płóz należy wykladać chwytając za uchwyt, zabronione jest chwywanie 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) Ponadto dla przesyłek węgla Węglokoksu wagony mogą być przekazywane na odrębnych zasadach umownych (pomiędzy Przewoźnikiem i OT Port Świnoujście /Węglokoksem) na torach wyznaczonych w umowie z przewoźnikiem - torach stacji Świnoujście oraz odstawiane na postój i sortowane na torach stacyjnych. W umowie tej należy określić między innymi stronę umowy, która będzie obciążana przez PLK S.A. za usługi dodatkowe.

Wykorzystanie torów postojowych, rozrząd i zasadyjazd manewrowych przy pomocy pojazdów trakcyjnych współużytkownika bocznicylub Przewoźnika po torach stacji Świnoujście odbywa się na zasadach umowy na świadczenie usług dodatkowych (wg cennika PLK) zawartej z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie.

- 3) W czynnościach zdawczo-odbiorczych na:
- a) Nabrzeżach Portowców, Chemików i Hutników oraz Górników upoważniony jest ze strony Bunge Trade Polska, OT Port Świnoujście ekspedytor portowy i ze strony Przewoźnika:
- w przypadku PKP Cargo S.A. - ekspedytor i ustawiacz,
 - w przypadku pozostałych Przewoźników – wyznaczona przez Przewoźnika osoba (np. maszynista).
- b) Wywrotnicy - ze strony OT Port Świnoujście - ekspedytor wywrotnicy i ze strony Przewoźnika:
- w przypadku PKP Cargo S.A. - ekspedytor i ustawiacz,
 - w przypadku pozostałych Przewoźników – wyznaczona przez Przewoźnika osoba (np. maszynista).
- 4) 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).
- 5) W przypadku nie stwierdzenia nieprawidłowości przedstawiciel bocznicylub dokonuje przyjęcia wagonów wpisując na wykazie datę i godzinę przyjęcia a następnie podpisują wykaz.
- 6) W razie stwierdzenia nieprawidłowości, żąda od przedstawiciela przewoźnika odnotowania w wykazie zdawczym zauważonych braków technicznych wagonów, ich zanieczyszczenia itp.
- 7) 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 współużytkownikami 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 bocznicę nie są nadawane i przyjmowane wagony z towarami niebezpiecznymi. Na bocznicę nie są wykonywane prace manewrowe ani ładunkowe z towarami niebezpiecznymi w rozumieniu Regulaminu dla Międzynarodowego Przewozu Kolejami Towarów Niebezpiecznych (RID) i / lub Zał. 2 do SMGS

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) 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

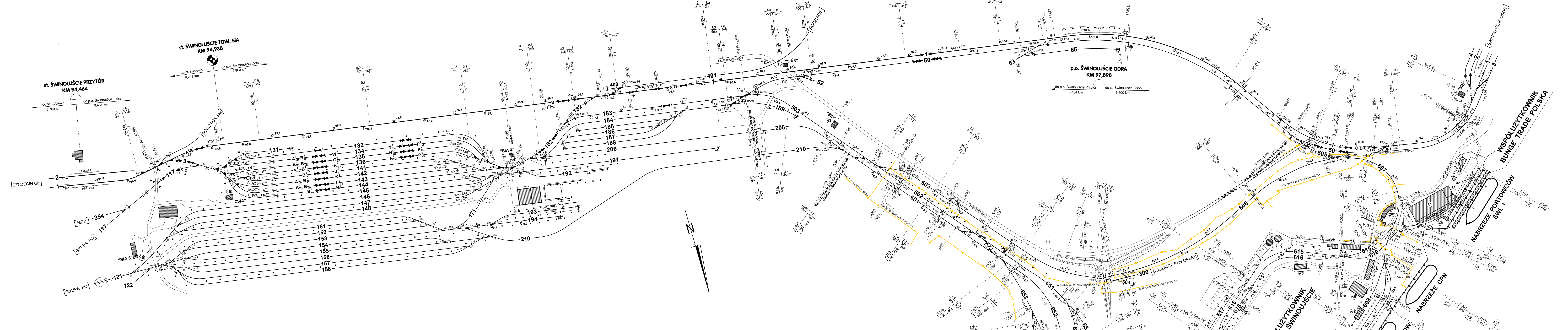
- 2) Naczelnik Sekcji Eksploatacji Świnoujście
 - a) Tel 91 471 4658
 - b) E-mail: ise.swinoujście@plk-sa.pl

11. Postanowienia końcowe.

1. Statut obiektu obowiązuje po zatwierdzeniu przez użytkownika bocznic.
2. Statut obiektu wykonano w 2 jednobrzmiących egzemplarzach. Statut obiektu Rejon Port Świnoujście 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 regulaminu.

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



NR ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIEN	RODZAJ	KIERUNEK	PODRÓZJAZDOWICE	PODSYPKA
NA TERENIE PKP PLK S.A.							
220	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
221	S 49	1:9	300	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
222	S 49	1:9	300	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
223	S 49	1:9	300	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
606	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
607	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
NA TERENIE ZMPiS S.A.							
TORY DOJAZDOWE							
72	UIC 60	1:9	300	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
601	49 E1	1:9	300	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
602	49 E1	1:9	300	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
604	49 E1	1:9	300	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
NABRZEŻE GÓRNIKÓW							
611	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
612	S 49	1:9	190	Podwójny	Dwustronny	Drewniane	Tuczniowa
614	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
NABRZEŻE HUTNIKÓW							
615	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
616	S 49	1:9	190	Zwycząjny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
618	49 E1	1:9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
619	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
620	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
NABRZEŻE CHEMIKÓW							
621	49 E1	1:9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
622	49 E1	1:4,8	215	Zwycząjny	Symetryczny	Drewniane	Tuczniowa
NABRZEŻE PORTOWCÓW							
623	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
626	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
627	S 42	1:9	205	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
629	S 42	1:9	205	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
WYWROTNICA							
603	49 E1	1:9	300	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
605	49 E1	1:9	300	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
650	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
651	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
652	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
653	S 49	1:4,8	215	Zwycząjny	Symetryczny	Drewniane	Tuczniowa
654	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
655	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
656	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
657	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
658	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
659	49 E1	1:9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
660	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
661	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
664	49 E1	1:9	190	Krzyżowy	Podwójny	Drewniane	Tuczniowa
665	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
666	48 E1	1:9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
667	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
669	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
670	S 49	1:8,6	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
671	S 49	1:8,6	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
672	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
673	S 49	1:9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
674	49 E1	1:9	190	Zwycząjny	Lewy	Drewniane	Tuczniowa

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU				DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU			
	Nr	od	do	rozj. m	Nr	od	do	rozj. m
NA TERENIE PKP PLK S.A.								
Dojazdowy	505	S	71	GRANICA	140	505	—	—
Dojazdowy	601	S	221	GRANICA	138	601	—	—
Dojazdowy	602	S	223	GRANICA	48	602	—	—
Dojazdowy	604	S	606	GRANICA	80	604	—	—
Dojazdowy	606	S	606	GRANICA	54	606	—	—
NA TERENIE ORLEN								
Dojazdowy	604	GRANICA	K	—	39	604	U	607
Dojazdowy	607	GRANICA	K	—	137	607	—	—
Dojazdowy	609	GRANICA	K	—	75	609	—	—
Dojazdowy	619	GRANICA	K	—	77	619	—	—
NA TERENIE ZMPiS S.A.								
TORY DOJAZDOWE								
Dojazdowy	505	GRANICA	K	—	72	55	505	—
Dojazdowy	601	GRANICA	S	605	456	601	—	—
Dojazdowy	602	GRANICA	S	603	372	602	—	—
Dojazdowy	606	S	606	S	72	923	606	—
Dojazdowy	607	S	72	S	611	325	607	—
Dojazdowy	607	S	72	GRANICA	58	607	—	—
Dojazdowy	607	GRANICA	S	611	130	607	—	—
NABRZEŻE GÓRNIKÓW								
Postojowy dla lokomotyw	608	S	8121613	K	—	240	608	U
Dojazdowy	609	S	611	S	614	650	—	—
Dojazdowy	609	S	611	GRANICA	16	609	—	—
Dojazdowy	609	GRANICA	S	18	609	—	—	—
Ladunkowy (odwzecz-odwzecz)	609	S	8121613	S	614	541	609	P-ZD-00
Komunikacyjny	610	S	8121613	S	621	712	610	—
NABRZEŻE PORTOWCÓW								
Dojazdowy	615	S	611	S	627	560	—	—
Zdawczo-odbiorczy	615	S	626	S	627	335	615	P-ZD-00
Zdawczo-odbiorczy	616	S	626	S	629	550	616	P-ZD-00
Zdawczo-odbiorczy	616a	S	629	K	—	20	616a	S
Ladunkowy	617	S	627	K	—	235	617	U
Zdawczo-odbiorczy	618	S	627	S	629	223	618	U
Dojazdowy	619	S	623	K	—	540	—	—
Ladunkowy	619	S	623	GRANICA	CPN	619	—	—
Ladunkowy	619	GRANICA	CPN	K	—	326	619	P-ZD-00
NABRZEŻE HUTNIKÓW								
Dojazdowy	611	S	650	S	620	878	—	—
Dojazdowy	611	S	650	S	615	364	611	—
Ladunkowy	611	S	615	S	620	514	611	P-ZD-00
Ladunkowy	612	S	615	S	620	180	612	P-ZD-00
Ladunkowy	614	S	616	K	—	130	614	U
Ladunkowy	621	S	618	K	—	312	621	U
Dojazdowy	622	S	616	S	620	375	622	—
Ladunkowy	624	S	619	K	—	270	624	U

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU				DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU			
	Nr	od	do	rozj. m	Nr	od	do	rozj. m
NABRZEŻE CHEMIKÓW								
Dojazdowy/ladunkowy	625	S	621	S	622	374	625	—
Ladunkowy	626	S	622	K	—	341	626	U
Ladunkowy	627	S	622	K	—	341	627	U
WYWROTNICA								
Dojazdowy	651	S	603	S	651	320	651	—
Dojazdowy	652	S	605	S	653	404	652	—
Dojazdowy	653	S	605	S	652	238	653	—
Dojazdowy	654	S	601	S	650	156	654	—
Dojazdowy	655	S	651	S	655	207	655	—
Zeberko ochronne	656	S	658	K	—	119	656	U
Zeberko ochronne	657	S	659	K	—	119	657	U
Dojazdowy	658	S	652	S	656	205	658	—
Dojazdowy	659	S	652	S	657	195	659	—
Postojowy	660	S	654	S	667	840	660	PKT od. U
NABRZEŻE GÓRNIKÓW								
Postojowy	661	S	650	S	667	881	661	PKT od. U
Postojowy	662	S	666	K	—	265	662	U
Postojowy	663	S	660	S	672	603	663	PKT zd. Iz
Postojowy	664	S	658	Sr	664	532	664	PKT zd. Iz
Tor rozmiarów	664	Sr	664	S	674	302	664	Iz 660
Postojowy	665	S	659	S	665	796	665	PKT zd. Iz
Postojowy	666	S	661	S	665	766	666	PKT zd. Iz
Postojowy	667	S	657	S	669	839	667	PKT od. U
Postojowy	668	S	657	S	669	839	668	PKT od. U
NABRZEŻE PORTOWCÓW								
Ladunkowy z hamulcem	670	S	667	S	670	197	670	—
Ladunkowy z hamulcem	671	S	669	S	671	198	671	—
Tor wyrotacyjny	672	S	671	K	—	220	672	—
Tor wyrotacyjny	673	S	665	K	—	258	673	—
NABRZEŻE HUTNIKÓW								
Połączenie rozjazdowe	S	601	S	602	78	—	—	—
Połączenie rozjazdowe	S	603	S	604	78	—	—	—
Połączenie rozjazdowe	S	653	S	658	72	—	—	—
Połączenie rozjazdowe	S	653	S	659	72	—	—	—
Połączenie rozjazdowe	S	673	S	674	102	—	—	—

LEGENDA	
Nr	Obiekty
1	Wyrotownica
2	Rozmiarownia
3	Sierownia nr 1
4	Sierownia nr 2
5	Hamulec 1
6	Hamulec 2
7	Magazyn surowców
8	Wieża zasypowa
9	Zbiorniki
10	Wiąga elektroniczna
11	Lokoparar
12	Nastawia "SIP"
13	Nastawia "SIA 5"
14	Nastawia "SIA 4"
15	Nastawia "SIA"
16	Nastawia "SIA 3"
17	Nastawia "SIB"
18	Wiąga przesyłowa S2
19	Builderek Wydziału Napraw
20	Biurowiec OT Port Świnoujście
21	Portiernia
22	Rampa niska
23	Rampa wysoka
24	Schronisko
25	Trafostacja
26	Magazyn główny
27	Splatania lin
28	Szafnia
29	Builderek wydziału sprzętu
30	Wieża przesyłowa
31	Elewator
32	Szajka przeładunkowa
34	Builderek administracyjny - portiernia
OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW	
S	Styk przedzielowy
U	Ukres rozjazdu
Z1	Sygnal Z 1 (gocz. zasypki)
K	Kłosał goczowy
Iz	Styk izolowany
Tm	Tarcza manewrowa
P-Z-0	Punkt Zdawczo-Odbiorczy
PKT od.	Punkt Odbiorczy
PKT zd.	Punkt Zdawczy

Semafory i tarcze manewrowe km/od. od osi most. wylot. "SIP" na st. Świnoujście Tow. [m]		Semafory i tarcze manewrowe km/od. od osi wylot. "SIP" na st. Świnoujście Tow. [m]	
Tm 601	0,601 / 293	72	2,233 / 1,925
Tm 602	0,592 / 284	220	0,388 / 60
Tm 621	0,844 / 0,386	221	0,400 / 320
Tm 622	0,813 / 505	222	0,478 / 170
Tm 623	1,05		