



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 PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH**

Statut obiektu zawierający 58 ponumerowanych kart,
sporządzony został w 2 jednobrzmiących egzemplarzach.

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

WICEPREZES ds. Infrastruktury
Kazimierz Brzazga

PREZES ZARZĄDU

Dariusz Staboszewski

Szczecin, dnia 23.01..... 2019 r.

AKTUALIZACJA SZCZECIN 2019

Spis treści:

1. Postanowienia ogólne, dotyczące:.....	6
1.1. Zarządcy infrastruktury kolejowej- użytkownika bocznic kolejowej: Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Przeładunków Drobnicowych	6
1.2. Współużytkowników bocznic kolejowej.....	6
1.3. Podstawy prawnej i celu opracowania statutu obiektu	7
1.4. Prawnej eksploatacji bocznic kolejowej	7
1.5. Przeznaczenie bocznic kolejowej	8
2. Wykaz obiektów podlegających udostępnieniu.....	9
2.1. Drogi kolejowe (bocznic) podlegające udostępnieniu	9
3. Opis techniczny bocznic kolejowej	9
3.1. Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznic jest połączona.	9
3.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.....	9
3.3. Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych.	10
3.4. Tory bocznicowe - ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od – do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne ..	10
3.5. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów.....	11
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.....	12
3.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.....	12
3.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne	14
3.11. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.....	14
3.12. Oświetlenie bocznic kolejowej.	17
3.13. Punkty ładunkowe.....	17
3.14. Urządzenia ładunkowe.....	20
3.15. Wagi wagonowe.....	20
3.16. Bramy kolejowe.....	20

3.17. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.	21
3.18. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajna budowli.	21
3.19. Sygnały, wskaźniki i tablice.	21
3.20. Urządzenia i środki trakcyjne	21
3.21. Środki łączności	22
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.	23
5. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej.	30
5.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową	30
5.2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.	32
5.3. Masa hamująca składów manewrowych	33
5.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę	33
5.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych	33
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	34
6.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.	34
6.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym	36
6.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i pojazdów trakcyjnych.	36
6.6. Jazdy manewrowe przez przejazdy kolejowo-drogowe 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	37
6.8. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.	38
6.9. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.	38
6.10. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.	39
7. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.	40

7.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.....	40
7.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.....	40
7.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy.....	40
7.4. Ważenie wagonów.	41
7.5. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych	41
8. Organizacja obsługi punktów zdawczo – odbiorczych.....	42
8.1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych.....	42
8.2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkty zdawczo-odbiorcze.	43
9. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.....	43
9.1. Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznic kolejowej.	43
9.2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznic kolejowej.	46
9.3. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego.....	50
10. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznic kolejowa jest połączona	55
11. Postanowienia końcowe.	56
12. Skorowidz zmian i uzupełnień treści statutu.....	57
13. Spis załączników do statutu obiektu.....	58
Załącznik 1 - Plan schematyczny bocznic kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – ZMPSiŚ Rejon Przeładunków Drobnicowych Rejon manewrowy nr 1 Eva Stevedoring, Rejon manewrowy nr 2 Rumuńskie, Rejon manewrowy nr 5 Szczecin Bulk Terminal, Rejon manewrowy nr 6 Fast Terminals	58
Załącznik 1a - Plan schematyczny bocznic kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - ZMPSiŚ Rejon Przeładunków Drobnicowych – Rejon manewrowy nr 3 Rosyjskie i WOC.....	58
Załącznik 1b - Plan schematyczny bocznic kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - ZMPSiŚ Rejon Przeładunków Drobnicowych Rejon manewrowy nr 4 Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne.....	58
Załącznik 1c - Plan schematyczny bocznic kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - ZMPSiŚ Rejon Przeładunków Drobnicowych Rejon manewrowy nr 7 Ostrów Grabowski.....	58

Regulaminy pracy manewrowej poszczególnych Rejonów

- Zał. nr I Regulamin pracy manewrowej rejonu manewrowego nr 1 Eva Stevedoring
- Zał. nr II Regulamin pracy manewrowej rejonu manewrowego nr 2 Rumuńskie
- Zał. nr III Regulamin pracy manewrowej rejonu manewrowego nr 3 Rosyjskie i WOC
- Zał. nr IV Regulamin pracy manewrowej rejonu manewrowego nr 4
Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne
- Zał. nr V Regulamin pracy manewrowej rejonu manewrowego nr 5 Szczecin Bulk
Terminal
- Zał. nr VI Regulamin pracy manewrowej rejonu manewrowego nr 6 Fast Terminals
- Zał. nr VII Regulamin pracy manewrowej rejonu manewrowego nr 7 Ostrów
Grabowski

1. Postanowienia ogólne, dotyczące:

1.1. Zarządcy infrastruktury kolejowej- użytkownika bocznic kolejowej: Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Przeładunków Drobnicowych

1. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna
ul. Bytomska 7 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. posiada Świadectwo bezpieczeństwa na zarządzaną infrastrukturę Rejon Przeładunków Drobnicowych

1.2. Współużytkowników bocznic kolejowej

- 1) Współużytkownikami bocznic, ustanowionym operatorem infrastruktury portowej są :
 - a) DB Port Szczecin ul. Bytomska 14, 70-603 Szczecin - rejon manewrowy nr 1, nr 2, nr 3, nr 7
 - b) Cronimet PL Sp. z o.o. ul. Kłopot 10 a, 88-100 Inowrocław - rejon manewrowy nr 4
 - c) Szczecin Bulk Terminal Sp. z o.o. ul. Hryniewickiego 26 70-606 Szczecin - rejon manewrowy nr 5
 - d) Fast Terminals Sp. z o.o., z o.o. Bytomska 7, 70-603 Szczecin – rejon manewrowy nr 6
 - e) Baltic Stevedoring Company Sylwestrzak s.j. ul Władysława IV 1, 70-651 Szczecin - rejon manewrowy nr 2
 - f) Elewator Ewa Sp. z o.o. Hryniewieckiego 21, 70-606 Szczecin- rejon manewrowy nr 1

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. 2017.2117).

Obowiązujące akty prawne dotyczące użytkowanej bocznicy:

- 1) Ustawa o Transporcie Kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity Dz.U.2017.2117);
- 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 Przekąźnikowych 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) DB Port Szczecin ul. Bytomska 14, 70-603 Szczecin - rejon manewrowy nr 1, nr 2, nr 3, nr 7
 - b) Cronimet PL Sp. z o.o. ul. Kłopot 10 a, 88-100 Inowrocław - rejon manewrowy nr 4
 - c) Szczecin Bulk Terminal Sp. z o.o. ul. Hryniewickiego 26 70-606 Szczecin - rejon manewrowy nr 5
 - d) Fast Terminals Sp. z o.o., z o.o. Bytomska 7, 70-603 Szczecin – rejon manewrowy nr 6
 - e) Baltic Stevedoring Company Sylwestrzak s.j. ul Władysława IV 1, 70-651 Szczecin - rejon manewrowy nr 2
 - f) Elewator Ewa Sp. z o.o. Hryniewieckiego 21, 70-606 Szczecin- rejon manewrowy nr 1

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 współużytkowników:
- a) DB Port Szczecin - rejon manewrowy nr 1, nr 2, nr 3, nr 7
 - b) Cronimet PL Sp. z o.o. - rejon manewrowy nr 4
 - c) Szczecin Bulk Terminal Sp. z o.o. - rejon manewrowy nr 5
 - d) Fast Terminals Sp. z o.o., z o.o. – rejon manewrowy nr 6
 - e) Baltic Stevedoring Company Sylwestrzak s.j. - rejon manewrowy nr 2
 - f) Elewator Ewa Sp. z o.o. - rejon manewrowy nr 1
- 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 DB Port Szczecin, Cronimet PL Sp. z o.o., Szczecin Bulk Terminal Sp. z o.o., Fast Terminals Sp. z o.o., Baltic Stevedoring Company Sylwestrzak s.j., Elewator Ewa 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 (bocznice) podlegające udostępnieniu

Zgodnie z załącznikiem nr 2 do ustawy o Transporcie Kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity Dz.U.2017.2117); ust 2, p7) infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów kolejowych; jest obiektem infrastruktury usługowej – w związku z powyższym, cała zarządzana bocznica kolejowa przez Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Rejon Przeładunków Drobnicowych jest obiektem infrastruktury usługowej – bocznica 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 Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Rejon Przeładunków Drobnicowych odgałęzia się na stacji Szczecin Port Centralny w okręgu nastawczym SPD31

- a) od toru nr stacyjnego nr 804 rozjazdem 817 w km 4,665
- b) od toru stacyjnego nr 801 od środka rozjazdu nr 875 w km 5,499
- c) od toru stacyjnego nr 815 od rozjazdu nr 868 i od toru stacyjnego nr 816 od rozjazdu nr 869 w km 5,462
- d) od toru stacyjnego nr 847 rozjazdem nr 804 w km 4,475
- e) od toru 842 od środka rozjazdu nr 814 w km 4,616
- f) od toru stacyjnego nr 843 rozjazdem nr 802 w km 4,376

Wszystkie odgałęzienia są od linii kolejowej nr 990 Szczecin Port Centralny SPA – Szczecin Port Centralny SPD32 zarządzanej przez PKP PLK S.A.

3.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

Bocznica kolejowa Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Rejon Przeładunków Drobnicowych stanowi jeden okręg nastawczy. Podzielona została na rejon manewrowe:

- a) rejon manewrowy nr 1 Eva Stevedoring obejmujący nabrzeża Czeskie i Słowackie
- b) rejon manewrowy nr 2 Rumuńskie obejmujący nabrzeża Rumuńskie, Węgierskie i Polskie
- c) rejon manewrowy nr 3 Rosyjskie i WOC obejmujący nabrzeże Rosyjskie

- d) rejon manewrowy nr 4 Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne
- e) rejon manewrowy nr 5 Szczecin Bulk Terminal obejmujący nabrzeże Zbożowe
- f) rejon manewrowy nr 6 Fast Terminals obejmujący nabrzeża Angielskie, Belgijskie i Holenderskie
- g) rejon manewrowy nr 7 Ostrów Grabowski

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

3.3. Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych.

Punkty zdawczo-odbiorcze usytuowane są:

- 1) w rejonie manewrowym nr 1 Eva Stevedoring na torach nr 1031, 1032, tory nr 1033 i 1034, które pełnią funkcję torów zdawczo-odbiorczo-ładunkowych,
- 2) w rejonie manewrowym nr 2 Rumuńskie na torach nr 985 i 986 które pełnią funkcję torów zdawczo-odbiorczych
- 3) w rejonie manewrowym nr 3 Rosyjskie i WOC pomiędzy torami nr 902 i 903 w km 0,085 toru 902, które pełnią funkcję torów zdawczo-odbiorczo-ładunkowych,
- 4) w rejonie manewrowym nr 4 Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne na torach nr 1202 i 1203 oraz dla obszaru, dla którego ustanowionym operatorem jest Cronimet PL Sp. z o.o. tor nr 1402 i 1403. w km 0,126
- 5) w rejonie manewrowym nr 5 Szczecin Bulk Terminal na torach nr 1021 i 1022
- 6) w rejonie manewrowym nr 6 Fast Terminals na torach 1012 i 1014,
- 7) w rejonie manewrowym nr 7 Ostrów Grabowski przy torach 1509 i 1503 w km 0,683

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

- 1) Wykazy torów na nabrzeżach ujęte zostały w Regulaminach pracy manewrowej poszczególnych rejonów manewrowych w § 2
- 2) Pochylenia podłużne torów na nabrzeżach ujęte zostały w Regulaminach pracy manewrowej poszczególnych rejonów manewrowych w § 1
- 3) Na terenie bocznic kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Przeładunków Drobnicowych jest zabudowana nawierzchnia torów typu S49

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

Wykaz i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów na nabrzeżach ujęte zostały w Regulaminach pracy manewrowej poszczególnych rejonów manewrowych w § 2

3.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.

Wykaz wykolejnic ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania ujęte zostały w Regulaminach pracy manewrowej poszczególnych rejonów manewrowych w § 3

3.7. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.

- 1) Rejon manewrowy nr 1
Brak uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic
- 2) Rejon manewrowy nr 2
Brak uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic
- 3) Rejon manewrowy nr 3
Brak uzależnienia zwrotnic rozjazdów z wykolejnicą
- 4) Rejon manewrowy nr 4
Wk1201 zamykana w położeniu plusowym (+) wspólny klucz Wk1/2/3/1201(+) pobierany z SPD31. Wk1401 zamykana w położeniu plusowym (+) wspólny klucz (+) z WkZCL (+). Rz 1041(+) uzależniony z Wk1401(-). WkZCL (-) uzależniony z Wk1301(+). Rz 1205 w położeniu zasadniczym (+) na tor 1402, zamknięty na zamek trzpieniowy na stałe (klucz u kierownika CRONIMET).
- 5) Rejon manewrowy nr 5
Brak uzależnienia zwrotnic rozjazdów z wykolejnicami
- 6) Rejon manewrowy nr 6
Brak uzależnienia zwrotnic rozjazdów z wykolejnicami. Dla uniemożliwienia niezamierzonego wjazdu na tory nabrzeża Szczecin Bulk Terminal pojazdu trakcyjnego przewoźnika kolejowego, pojazdu trakcyjnego DB Port Szczecin Spółka z o.o. lub innego operatora wykonującego manewry na torach Fast Terminals, zwrotnice rozjazdów nr 997 i 1019 są zamknięte na zamki trzpieniowe w położeniu zasadniczym. Klucze czynne i zapasowe od zamków znajdują się u dyspozytora Fast Terminals.
- 7) Rejon manewrowy nr 7
Rozjazdy na terenie bocznic nie są uzależnione. Wykolejnica Wk1 zabudowana przed przejazdem kolejowo-drogowym w km 0,378 w położeniu zasadniczym (+) nałożona na szynę. Sterowana z nastawni SPD31, zdjęcie tej wykolejnicy z toru oraz zajęcie odcinka JTC przez tabor, powoduje załączenie świateł na sygnalizatorach drogowych przejazdu kolejowo-drogowego. W następnej kolejności po opóźnieniu 30 sekund następuje podanie sygnału zezwalającego na Tm2. Jest to równoznaczne dla obsługi manewrowej o prawidłowym zabezpieczeniu przejazdu kolejowo-drogowego od strony drogi.

3.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.

Zwrotnice ręczne nastawiane przez obsługę manewrową w każdym rejonie manewrowym przyporządkowane są do jednego okręgu nastawczego.

3.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

1) Rejon manewrowy 1

Na terenie bocznicy w torze nr 1031 znajduje się wykolejnica Wk1033 – lewa, pojedyncza, ręczna z dwoma zamkami (+) i (-) niezależniona z rozjazdami. W rozjeździe 1032 zabudowana jest lewa podwójna wykolejnica Wk1032 z dwoma zamkami (+) i (-) niezależniona z rozjazdami. Przed przejazdem kolejowo-drogowym w km 0,012 kilometracji bocznicowej zabudowane są cztery tarcze manewrowe Tm841, Tm842, Tm 843, Tm844 uzależnione z sygnalizatorami drogowymi. Załączenie obojętnie której z tarcz powoduje wyświetlenie się sygnału na sygnalizatorach drogowych zakazującego wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy, a następnie po 30 sekundach wyświetlenie się sygnału Ms 2 na tarczy manewrowej zezwalającej na jazdę manewrową. Na zwrotnikach Rz. i Wk znajdują się wskaźniki położenia rozjazdu i wykolejnicy. Wskaźniki te nie są oświetlane. Sygnały Z 1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów zakończonych kozłami oporowymi na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

2) Rejon manewrowy 2

Na terenie bocznicy w torze nr 991 znajduje się wykolejnica Wk996 – lewa, pojedyncza, ręczna z dwoma zamkami (+) i (-) niezależniona z rozjazdami, w torze nr 830 znajduje się lewa, pojedyncza, ręczna wykolejnica Wk966 z dwoma zamkami (+) i (-) niezależniona z rozjazdami.

Na zwrotnikach Rz. i Wk znajdują się wskaźniki położenia rozjazdu i wykolejnicy. Wskaźniki te nie są oświetlane. Sygnały Z 1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów zakończonych kozłami oporowymi na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

3) Rejon manewrowy nr 3

W torze 847 zabudowana jest wykolejnica Wk901 – prawa, pojedyncza z dwoma zamkami wykolejnicowymi (+) i (-)

Na zwrotnikach Rz. i Wk znajdują się wskaźniki położenia rozjazdu i wykolejnicy. Wskaźniki te nie są oświetlane. Sygnały Z 1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów zakończonych kozłami oporowymi na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

4) Rejon manewrowy nr 4

Na terenie bocznicy znajdują się ręczne, mechaniczne urządzenia sterowania ruchem kolejowym.

Tarcze manewrowe stałe Tm1201 i Tm1201A, Tm1301 Wk1201 z zamkiem plusowym (+). Wykolejnica Wk1401 z zamkami: plusowym i minusowym, powiązany z zamkiem trzpieniowym na Rz. 1401(+).

WkZCL z zamkami (+) i (-) uzależniona z Wk1301.

Na zwrotnikach Rz. i Wk znajdują się wskaźniki położenia rozjazdu i wykolejnicy. Wskaźniki te nie są oświetlane.

Rz. 1205 położenie zasadnicze (+) na tor nr 1402, i Rz 1205 w położeniu zasadniczym (+) na Rz. 1402 zamknięte na stałe zamkami trzpieniowymi.

Sygnaly Z 1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów zakończonych kozłami oporowymi na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnaly Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

5) Rejon manewrowy nr 5

Pomiędzy rozjazdami Rkpd 876 i Rkpd 875 zabudowana jest wykolejnica Wk876 – lewa, pojedyncza z dwoma zamkami wykolejnicowymi (+) i (-)

Na zwrotnikach Rz. i Wk znajdują się wskaźniki położenia rozjazdu i wykolejnicy. Wskaźniki te nie są oświetlane. Sygnaly Z 1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów zakończonych kozłami oporowymi na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnaly Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

6) Rejon manewrowy nr 6

Pomiędzy rozjazdami Rkpd 996 i Rkpd 875 torze nr 1009 zabudowana jest wykolejnica Wk996 – lewa, pojedyncza z dwoma zamkami wykolejnicowymi (+) i (-). Na zwrotnikach Rz. i Wk znajdują się wskaźniki położenia rozjazdu i wykolejnicy. Wskaźniki te nie są oświetlane. Sygnaly Z 1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów zakończonych kozłami oporowymi na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnaly Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

7) Rejon manewrowy nr 7

Wykolejnica Wk1 z napędem EEA4, zabudowana przed przejazdem kolejowo-drogowym w km 0,378 w położeniu zasadniczym (+) nałożona na szynę. Sterowana z nastawni SPD31, zdjęcie tej wykolejnicy z toru oraz zajęcie odcinka JTC przez tabor, powoduje załączenie świateł na sygnalizatorach drogowych przejazdu kolejowo-drogowego.

W następnej kolejności po opóźnieniu 30 sekund następuje podanie sygnału zezwalającego na Tm2. Jest to równoznaczne dla obsługi manewrowej o prawidłowym zabezpieczeniu przejazdu kolejowo-drogowego od strony drogi.

3.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne

Na terenie bocznicy brak jest kolejowych obiektów inżynieryjnych.

3.11. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.

1) Rejon manewrowy nr 1

- a) Przejazd kolejowo-drogowy kategorii C użytku publicznego w km 0,028 dla toru 1031 i w km 0,042 dla toru 1034. Przed przejazdem kolejowo-drogowym ustawione są 4 sygnalizatory drogowe z sygnalizacją świetlną, krzyże Św. Andrzeja i znaki B-20 Stop.

Przejazd kolejowo-drogowy wyposażony jest w sygnalizację świetlną uruchamianą i wyłączaną przez pracownika drużyny manewrowej poprzez obsługę przycisków znajdujących się na bocznych ścianach tarcz manewrowych Tm841, Tm842, Tm843 i Tm844.

Przy sprawnych urządzeniach samoczynnego systemu przejazdowego uruchomienie jazdy manewrowej przez kierownika manewrów może się odbyć po wyświetleniu na właściwej tarczy manewrowej sygnału Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona”. Sygnał ten uzależniony jest od wyświetlenia na wszystkich sygnalizatorach drogowych S1 – S4 sygnału zabraniającego jazdy (czerwone migające światło). W stanie zasadniczym sygnalizatory drogowe są ciemne, natomiast na tarczach manewrowych wyświetlony jest sygnał Ms 1 „Jazda manewrowa zabroniona”. W przypadku awarii urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego, przejazd kolejowo-drogowy osłania pracownik drużyny manewrowej

- b) Przejazd kolejowo-drogowy kat D w km 0,098 w torze nr 1038 przed przejazdem ustawione krzyże Św. Andrzeja i znaki B-20 Stop

2) Rejon manewrowy nr 2

- a) Przejazd kolejowo-drogowy kat D w km 0,568 przez tor nr 951 przed przejazdem ustawione krzyże Św. Andrzeja i znaki B-20 Stop
- b) Przejazd kolejowo-drogowy kat D w km 0,125 przez tor nr 830, przed przejazdem ustawione krzyże Św. Andrzeja i znaki B-20 Stop
- c) Przejazd kolejowo-drogowy kat. D w km 0,197 przez tor nr 830, przed przejazdem ustawione krzyże Św. Andrzeja i znaki B-20 Stop
- d) Przejazd kolejowo-drogowy kat. D w km 0,241 przez tor nr 986, przed przejazdem ustawione krzyże Św. Andrzeja i znaki B-20 Stop
- e) Przejazd kolejowo-drogowy kat D w km 0,612 przez tory nr 984, 985, 986, przed przejazdem ustawione krzyże Św. Andrzeja i znaki B-20 Stop
- f) Przejazd kolejowo-drogowy kat. D w km 0,020 przez tor nr 1009, przed przejazdem ustawione krzyże Św. Andrzeja i znaki B-20 Stop

- 3) Rejon manewrowy nr 3
 - a) Przejazd kolejowo-drogowy kat D w km 0,224 przez tor nr 847, przed przejazdem ustawione krzyże Św. Andrzeja i znaki B-20 Stop.
 - b) Przejazd kolejowo-drogowy kat D w km 0,023 przez tor nr 901, przed przejazdem ustawione krzyże Św. Andrzeja i znaki B-20 Stop.
 - c) Przejazd kolejowo-drogowy kat D w km 0,264 i 0,297 przez tor nr 902, przed przejazdem ustawione krzyże Św. Andrzeja i znaki B-20 Stop.
 - d) Przejazd kolejowo-drogowy kat D w km 0,214 przez tor nr 903, przed przejazdem ustawione krzyże Św. Andrzeja i znaki B-20 Stop.
 - e) Przejazd kolejowo-drogowy kat D w km 0,209 przez tor nr 906, przed przejazdem ustawione krzyże Św. Andrzeja i znaki B-20 Stop.
- 4) Rejon manewrowy nr 4
 - a) Przejazd kolejowo-drogowy kat. D w km 1,245 przez tor nr 1202 i w km 0,034 przez tor nr 1401, przed przejazdem ustawione krzyże Św. Andrzeja i znaki B-20 Stop.
 - b) Przejazd kolejowo-drogowy kat D w km 1,646 przez tor nr 1301, przed przejazdem ustawione krzyże Św. Andrzeja i znaki B-20 Stop
- 5) Rejon manewrowy nr 5
 - a) Przejazd kolejowo-drogowy kat D w km 0,020 przez tor nr 1022, przed przejazdem ustawione krzyże Św. Andrzeja i znaki B-20 Stop
- 6) Rejon manewrowy nr 6
 - a) Brak przejazdów kolejowo-drogowych
- 7) Rejon manewrowy nr 7
 - a) Na terenie boczniczy w km 0,378 znajduje się przejazd kolejowo-drogowy użytku publicznego kategorii C (w ciągu ulicy Hryniewieckiego) osygnalizowany znakami G-3 „Krzyż św. Andrzeja” oraz B-20 „Stop” osłonięty od strony drogi sygnalizatorami drogowymi S1, S2, S3 i S4 a od strony toru tarczami manewrowymi Tm1 i Tm2. Dodatkowo od strony torów boczniczy w km 0,410 zabudowana jest wykolejnica Wk1 zabezpieczająca przejazd kolejowo-drogowy przed ewentualnym zbiegnięciem taboru na przejazd kolejowo-drogowy z torów boczniczy, nastawiana z pulpitu nastawni SPD31 dla jazd na i z boczniczy.

Wyżej wymienione urządzenia są wzajemnie uzależnione i wchodzi w skład urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego. W stanie zasadniczym wykolejnica Wk1 jest nałożona na tor, sygnalizatory drogowe S1, S2, S3 i S4 są ciemne a tarcze manewrowe Tm1 i Tm2 wskazują sygnał Ms 1 „Jazda manewrowa zabroniona”.

Włączenie urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego następuje poprzez:

- najechanie taboru na czujnik torowy przejazdowy (pętla indukcyjna) - dla jazd od

- strony posterunku SPD31 na bocznicy,
- obsłużenie jednego z dwóch przycisków HET dlajazd od strony bocznicy:
 - pierwszy zabudowany jest na wysokości punktu zdawczo - odbiorczego i obsługiwany przez drużynę manewrową,
 - drugi zabudowany jest na nastawni SPD31 (przy urządzeniu zdalnej kontroli UZK) i obsługiwany przez nastawniczego.

Po zdjęciu z toru wykolejnicy Wk1 nastawianej elektrycznie przez nastawniczego posterunku SPD31 w momencie wjazdu taboru na czujnik torowy przejazdowy (pętla indukcyjna) lub obsłużeniu przycisku HET przez drużynę manewrową następuje wyświetlenie na sygnalizatorach drogowych S1, S2, S3 i S4 sygnałów zabraniających jazdy dla pojazdów drogowych (światło czerwone migające), a następnie wyświetlenie na odpowiedniej dla kierunku jazdy tarczy manewrowej Tm1 lub Tm2 sygnału Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona”.

Po zjechaniu taboru za przejazd kolejowo-drogowy (po zjechaniu z odpowiedniego czujnika) następuje przywrócenie stanu zasadniczego urządzeń.

Urządzenia umożliwiają lokalną ich obsługę poprzez przejście do trybu ręcznego. W tym celu należy otworzyć skrzynkę obsługi lokalnej zabezpieczonej zamkiem patentowym. Po przekręceniu stacyjki pulpitu obsługi lokalnej z pozycji „obsługa automatyczna” w położenie „obsługa lokalna” urządzenia przechodzą do trybu sterowania ręcznego. Tylko w tym trybie działają przyciski „otwórz” i „zamknij”.

Naciśnięcie przycisku „zamknij” przy bezusterkowej pracy urządzeń przejazdowych powoduje przejście ich do stanu ostrzegania nie różniącym się niczym od pracy w stanie ostrzegania w trybie automatycznym.

Naciśnięcie przycisku „otwórz” przy bezusterkowej pracy urządzeń przez tabor w stanie automatycznym powoduje przejście sygnalizacji do stanu zasadniczego (ciemne sygnalizatory S1, S2, S3 i S4).

Uwaga!!! W trybie lokalnym urządzenia nie ulegają załączeniu przez tabor, dlatego też przełączenie urządzeń w tryb lokalny może się odbyć wyłącznie w porozumieniu z nastawniczym posterunku SPD31.

Stany awaryjne samoczynne systemu przejazdowego (SSP):

W przypadkach, gdy tarcze manewrowe Tm1 i Tm2 wskazują sygnał Ms 1 „Jazda manewrowa zabroniona” lub są ciemne, to niezależnie od stanu SSP, przejazd składu manewrowego przez przejazd kolejowo-drogowy odbywać się może pod warunkiem wstrzymania ruchu kołowego (zatrzymanie pojazdów), skontrolowaniem położenia wykolejnicy Wk1 i podaniu sygnału Rm 1 „Do mnie” przez drużynę manewrową. W przypadku, gdy wykolejnica Wk1 nie jest zdjęta z toru należy ją zdjąć poprzez korbowanie napędu elektrycznego.

Zajmowanie przejazdu kolejowo-drogowego taborom odstawionym na postój jest zabronione.

Czyszczenie żłobków na przejazdach kolejowo-drogowych i utrzymanie znaków drogowych oraz urządzeń SSP należy do wyznaczonych pracowników użytkownika bocznicy.

3.12. Oświetlenie bocznic kolejowej.

Tory bocznicy oświetlone światłem elektrycznym, którego punkty świetlne umieszczone wzdłuż torów. Oświetlenie umożliwia wykonywanie manewrów również w porze nocnej.

3.13. Punkty ładunkowe.

1) Rejon manewrowy nr 1 Eva Stevedoring:

Wykaz magazynów:

Przy torze	Długość frontu ładunkowego	Szerokość magazynu
1034	180	40

Wykaz ramp:

Przy torze	Rodzaj i przeznaczenie	Długość frontu ładunkowego
1034	boczna, przeładunkowa	180 m

2) Rejon manewrowy nr 2 Rumuńskie:

Wykaz magazynów:

Przy torze	Długość frontu ładunkowego	Szerokość magazynu
952 i 953	100	30
952 i 953	100	30
983 i 984	190	42
983 i 984	190	42
954	180	-----

Wykaz ramp:

Przy torze	Rodzaj i przeznaczenie	Długość	Obciążenie
953	boczna, przeładunkowa	110 m	20 kN/m ²
953	boczna, przeładunkowa	110 m	20 kN/m ²

984	boczna, przeładunkowa	190 m	20 kN/m ²
954	boczna, przeładunkowa	190 m	20 kN/m ²

Place składowe:

Przy torze	Długość frontu ładunkowego
952 i 953	150 m
952 i 957	150 m
983 i 987	150 m

3) Rejon manewrowy nr 3 Rosyjskie i WOC:

Wykaz magazynów:

Przy torze	Długość frontu ładunkowego	Szerokość magazynu
902 i 903	218	50

Wykaz ramp:

Przy torze	Rodzaj i przeznaczenie	Długość	Obciążenie
902	boczna, przeładunkowa	218 m	40 kN/m ²
903	boczna, przeładunkowa	44 m	40 kN/m ²
		68 m	
		68 m	
905a	czołowa, przeładunkowa	27 m	2,2 kN/m ²

Z prawej strony torów nr 902 i 903 bezpośrednio za bramami wjazdowymi do WOC znajdują się pomosty umożliwiające sprawdzanie zawartości wagonów.

4) Rejon manewrowy nr 4 ZCL:

ZCL w granicach torów nr 1201 - 1205 jest w trakcie rozbudowy i nie posiada magazynów, ramp i placów, które powstaną w późniejszych etapach budowy.

Istnieje możliwość przeładunku towarów z torów nr 1405 i 1406 ładunkowych nabrzeżnych eksploatowanych przez Cronimet PL Sp. z o.o.

Bocznica posiada plac składowy z zasiekami z płyt betonowych, o szczelnej nawierzchni przy którym zabudowany jest młyn do kruszenia złomu i paczkarką.

Kierunki przeładunku: Wagony kolejowe i samochody» plac magazynowy, zasieki» statek» eksport

Rodzaj	Ilość szt.	przy torach
Stanowisko rozładunkowe	2	1405 i 1406

5) Rejon manewrowy nr 5 Szczecin Bulk Terminal:

a) Magazyny

- Do składowania towarów zbożowych służy elewator posiadający:
- 158 komór operacyjnych o pojemności od 50 – 500 ton każda,
- 10 płaskich magazynów podłogowych,
- 12 komór fumigacyjnych służących do fumigacji i aktywnego wietrzenia zbóż porażonych szkodnikami,
- 3 kondygnacje piwnic służących do długoterminowego składowania zbóż twardych.

Ogólna zdolność składowa elewatora, liczona dla zbóż twardych wynosi ca 46000 ton, w tym:

- w komorach operacyjnych - ca 38000 ton
- na podłogach- ca 5000 ton
- w piwnicach - ca 1600 ton
- w komorach fumigacyjnych - ca 1600 ton.

Zdolność ładunkowa urządzeń ładunkowych wynosi:

- 300 ton/godz. dla prac wyładunkowych,
- 200 ton/godz. dla prac załadunkowych.

b) Rampy

Wzdłuż budynku elewatora znajdują się 2 rampy magazynowe, boczne o obciążeniu roboczym 2000 kg/m².

6) Rejon manewrowy nr 6 Fast Terminals:

Magazyn drobnicy i tarcicy o powierzchni 8184 m² usytuowany jest pomiędzy torami nr 982 i 1009. Od strony toru nr 1009 wzdłuż magazynu ciągnie się kryty wiatą plac ładunkowy, długość frontu ładunkowego wynosi 220 m.

Wykaz placów składowych:

Określenie placu	Usytuowanie	Powierzchnia m ²
Plac nr 1	między torami nr 982 i 1014	3500
Plac nr 2	między torami nr 1011 i 1014	2000
Plac nr 3	między torami nr 982 i 1009	8500

7) Rejon manewrowy nr 7 Ostrów Grabowski:

Przy torze	Długość frontu ładunkowego
1511	425 m

3.14. Urządzenia ładunkowe.

Urządzenia ładunkowe ujęte zostały w Regulaminach pracy manewrowej poszczególnych rejonów manewrowych w § 5

3.15. Wagi wagonowe.

W rejonie manewrowym nr 4 na terenie Cronimet znajduje się elektroniczna statyczna waga wagonowa w torze nr 1403 w km 0,090

Urządzenia ładunkowe Szczecin Bulk Terminal są wyposażone w systemy wagowe umożliwiające określenie wagi netto załadowanego lub rozładowanego wagonu.

3.16. Bramy kolejowe.

Rejon manewrowy nr 1 – w torze nr 1031 w km 0,020, w torze nr 1034 w km 0,032 oraz w torze nr 1034 w km 0,247 i km 0,427 przy wjeździe i wyjeździe z magazynu znajdującego się przy tym torze (bramy podnoszone).

Rejon manewrowy nr 2 - brama w torze nr 830 w km 0,092

Rejon manewrowy nr 3 - w torze nr 847 w km 0,241, pomiędzy torami 901 a 902 w km 0,029, w torze 903 w km 0,220, w torze 906 w km 0,242 przy wjeździe na teren Wolnego Obszaru Celnego (WOC),

Rejon manewrowy nr 4 - w torze 1401 w km 0,083 oraz przed Wk1301 na torze nr 1301

Rejon manewrowy nr 5 – w torach nr 1009 i 1022 (Rkpd 875) w km 0,011

Rejon manewrowy nr 6 - brak bramy wjazdowej

Rejon manewrowy nr 7 - brak bramy wjazdowej

Na czas kolejowej obsługi bramy otwierane są i zabezpieczana przed samoczynnym zamknięciem przez wyznaczonego pracownika ochrony. Na bramie umieszczone są wskaźniki Z 1.

3.17. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.

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

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

Na bocznicach brak jest budowli i urządzeń dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.

3.19. Sygnały, wskaźniki i tablice.

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

Na zwrotnikach wszystkich nastawianych ręcznie zwrotnic zabudowane są wskaźniki **Wz**

Z prawej strony torów zakończonych kozłem oporowym na początku zasypki piaskowej znajduje się tarcza zaporowa wskazująca sygnał **Z 1** „Stój”.

Po obydwóch stronach na każdym skrzydle bramy wjazdowej na bocznicach znajdują się tarcze zaporowe wskazujące sygnał **Z 1** „Stój” gdy brama jest zamknięta. Wszystkie tarcze i wskaźniki nie są oświetlone.

3.20. Urządzenia i środki trakcyjne

- 1) Na terenie bocznic „Rejon Przeładunków Drobnicowych” dla wykonywania prac manewrowych związane z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznic wykorzystywane są:

- a) pojazdy trakcyjne DB Port Szczecin Spółka z o.o. pracujące na terenie terminali: drobnicowego, WOC i kontenerowego, obejmujących rejony manewrowe nr 1, nr 2, nr 3 i nr 4. eksploatowane przez tę firmę pojazdy trakcyjne mogą być wykorzystywane na terenie rejonu manewrowego Fast Terminals (w przypadku zlecenia przez tę spółkę prac manewrowych,
 - b) Cronimet PL Sp. z o.o. posiada pojazd szynowo drogowy 9C 160 Orion
 - c) Pojazdy trakcyjne przewoźników kolejowych w przypadku zlecenia wykonania manewrów nie związanych z dokonaniem obsługi torów zdawczo – odbiorczych.
- 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 czego 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.

3.21. Środki łączności

Użytkownik bocznic oraz współużytkownicy korzystają z sieci telefonicznej portowej oraz ogólnoeksploatacyjnej. Obsługa pojazdów trakcyjnych i drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników do łączności z nastawniczym nastawni SPD31 oraz pomiędzy sobą wykorzystuje radiotelefony RADMOR FM 3206-160 stacjonarny, współpracujący z przenośnymi radiotelefonami typu FM 3006-160 i GP 900

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

- 1) Ruch kolejowy pomiędzy bocznica „Rejon Przeładunków Drobnicowych” a stacją kolejową Szczecin Port Centralny prowadzony jest na zasadach jazd manewrowych określonych w Regulaminie technicznym stacji Szczecin Port Centralny.
- 2) Wjazd na bocznica uzależniony jest od uprzedniego uzgodnienia obsługi z:
 - a) dyspozytorem terminala DB Port Szczecin (tel. 091 430 8566) w przypadku obsługi rejonu manewrowego nr 1, nr 2, nr 3, nr 7
 - b) dyspozytorem Cronimet Pl. Sp. z o.o. w przypadku obsługi rejonu nr 4 ZCL (tel. nr 669242424)
 - c) dyspozytorem PRCiP w przypadku obsługi bocznicy PRCiP odgałęziającej się od rozjazdu nr 1206 rejonu nr 4 ZCL
 - d) dyspozytorem Szczecin Bulk Terminal (tel. 091 430 8569) w przypadku obsługi rejonu nr 5
 - e) dyspozytorem Fast Terminals (tel. 091 430 8746) w przypadku obsługi rejonu nr 6 Fast Terminals, Poprawka nr 1
- 3) Uzgodnienia w sprawach wjazdu na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy nastawniczym posterunku SPD31 i dyspozytorem właściwym dla miejsca obsługi.
- 4) Rozmowy te dyspozytor i nastawniczy notują w dziennikach telefonicznych wzór PKP R – 138 za kolejnym numerem w formie ułamka. W liczniku notuje własny kolejny numer rozmowy, w mianowniku natomiast podany numer przez dysponenta nabrzeża.
- 5) Przed uruchomieniem jazdy ze stacji na bocznica lub z bocznicy na stacja kierownik manewrów odpowiedniego przewoźnika winien dokonać uproszczonej próby hamulca zespolonego.
- 6) Z uwagi na występujące na torach dojazdowych spadki, długość składu manewrowego może wynosić (w granicach siły pociągowej pojazdu trakcyjnego):

- 3 wagony dlajazd do magazynu torem 1034 na nabrzeżu Czeskim rejonu nr 1 Eva Stevedoring. Przy większej liczbie wagonów powinien być obsługiwany 1 hamulec wagonowy ręczny lub 2 zespolone na każde rozpoczęte 3 wagony,
- 12 wagonów dlajazd do rejonu nr 2 Rumuńskie. Przy większej liczbie wagonów powinien być obsługiwany 1 hamulec wagonowy ręczny lub 2 zespolone na każde rozpoczęte 12 wagonów,
- 10 wagonów dlajazd do rejonu nr 5 Szczecin Bulk Terminal Przy większej liczbie wagonów powinien być obsługiwany 1 hamulec wagonowy ręczny lub 2 zespolone na każde rozpoczęte 12 wagonów,
- 15 wagonów dla jazdy na tory 1031, 1032 i 1033 rejonu nr 1 Eva Stevedoring oraz do rejonów: nr 3 Rosyjskie i WOC, nr 4 ZCL i nr 6Fast Terminals. Przy większej liczbie wagonów powinien być obsługiwany 1 hamulec wagonowy ręczny lub 2 zespolone na każde rozpoczęte 15 wagonów.

7) Każda jazda manewrowa zarówno dla wjazdu na bocznice jak i wyjazdu z bocznic musi być uzgodniona z nastawniczym nastawni SPD31 (uzgodnienie planu pracy manewrowej. Po zgłoszeniu przez kierownika manewrów gotowości do wyjazdu na bocznice lub wjazdu z bocznic, nastawniczy nastawni SPD31 układa drogę przebiegu dla jazdy w kierunku bocznic lub z kierunku bocznic (rozjazdy nastawiane z posterunku SPD31), następnie wyraża zgodę na jazdę manewrową. Ułożenie pozostałej części drogi przebiegu dla jazdy manewrowej należy do obowiązku drużyny manewrowej obsługującej bocznicę.

W czasie dojazdu do rejonu manewrowego jak i czasie jazdy po rejonie manewrowym, podczas dojazdu do przejazdów kolejowo-drogowych obsługa zobowiązana jest do zachowania szczególnej ostrożności. Jazda przez przejazdy kolejowo-drogowe z prędkością dozwoloną na terenie bocznic.

Klucze od wykolejnic Wk876, Wk996, Wk1032 i Wk1033 przed rozpoczęciem obsługi bocznic należy pobrać z pomieszczenia Dyspozytora na Dyspozycji Głównej, ul. Hryniewieckiego 16.

Klucze do wykolejnicy Wk901 prowadzącej na WOC i Nabrzeże Rosyjskie oraz od Wk969 przed rozpoczęciem obsługi bocznic należy pobrać z posterunku ochronnego przy bramie nr 10.

a) Dla rejonu manewrowego nr 1:

Dla wjazdu torem nr 1031 na tory nr 1031, 1032, 1033 należy ułożyć drogę przebiegu ręcznie (rozjazdy z torów 811-823 do rozjazdu nr 869), następnie otworzyć kluczem i zdjąć niezależną wykolejnicę Wk1033, wcisnąć

przycisk na tarczy Tm842 (na wjazd) lub 843 (na wyjazd) wówczas zapalają się światła na sygnalizatorach drogowych S1, S2, S3, S4, po 30 sekundach wyświetla się sygnał Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona”. Po minięciu Wk1033 ułożyć drogę przebiegu na jeden z torów rejonu.

Dlajazd na tor 1034 należy ułożyć drogę przebiegu ręcznie (rozjazdy z torów 811-823 do rozjazdu nr 868), następnie należy otworzyć kluczem i zdjąć z toru niezależną wykolejnicę Wk1032, wcisnąć przycisk na tarczy Tm841 (na wjazd) lub 844 (na wyjazd) wówczas zapalają się światła na sygnalizatorach drogowych S1, S2, S3, S4, po 30 sekundach wyświetla się sygnał Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona”. Po minięciu Wk1032 ułożyć drogę przebiegu na tor 1034 (zwrotnica rozjazdu nr 1032 w położeniu zasadniczym „+”).

Obsługa manewrowa po zakończeniu pracy w rejonie manewrowym zobowiązana jest do zamknięcia wykolejnicy na torze w położeniu (+).

b) Dla rejonu manewrowego nr 2:

Dla wjazdu torem nr 830 na tory nr 953 - 986 z torów nr 843, 844, 846, 847 należy ułożyć drogę przebiegu: nastawniczy układu drogę przebiegu przez rozjazdy od nr 802 do nr 812, rozjazd nr 817 układu ręcznie drużyna manewrowa, następnie otworzyć kluczem i zdjąć niezależną wykolejnicę Wk969. Po minięciu Wk969 ułożyć drogę przebiegu na jeden z torów rejonu. Wykolejnica niezależna z rozjazdem posiada dwie latarnie i dwa zamki wykolejnicowe.

Dlajazd z grupy torów 801-811 torem 1009 na tory 984-1038 drużyna manewrowa układu ręcznie drogę przebiegu (rozjazdy 851 do 875), następnie otworzyć kluczem i zdjąć niezależną wykolejnicę Wk996. Po minięciu Wk996 ułożyć drogę przebiegu na jeden z torów rejonu. Obsługa manewrowa po zakończeniu pracy w rejonie manewrowym zobowiązana jest do zamknięcia wykolejnicy na torze w położeniu (+).

c) Dla rejonu manewrowego nr 3:

Dla wjazdu torem nr 847 na tory nr 901 - 906 z torów nr 804 - 825 należy ułożyć drogę przebiegu: nastawniczy układu drogę przebiegu przez rozjazdy od nr 804 do nr 813, rozjazdy od nr 816 do nr 820 układu ręcznie drużyna manewrowa, następnie otworzyć kluczem i zdjąć niezależną wykolejnicę Wk901. Po minięciu Wk901 ułożyć drogę przebiegu na jeden z torów rejonu.

Obsługa manewrowa po zakończeniu pracy w rejonie manewrowym zobowiązana jest do zamknięcia wykolejnicy na torze w położeniu (+).

d) Dla rejonu manewrowego nr 4:

Wjazd na bocznice uzależniony jest od uprzedniego uzgodnienia, kierownika manewrów z kierownikiem oddziału „CRONIMET”, tel. 669242424

Kierownik manewrów lub osoba przez niego wyznaczona pobiera za pokwitowaniem w R-142 klucz czynny Wk1/2/3/1201(+) z nastawni SPD31. Jest to klucz z tym samym rejestrem dla Wk1201(+) co Wk1 bocznic HL i Wk2, Wk3 bocznic BALTCHEM.

Nastawniczy zdejmuje z toru Wk801, pozostałą drogę przebiegu układu ręcznie drużyna manewrowa. Po dojeździe torem dojazdowym nr 842 jazda manewrowa zatrzymuje się przed Wk1201, pobranym kluczem z nastawni SPD31 otwiera Wk1201 i przekłada ją w położeniu minusowe. Na Wk1201 znajduje się tylko zamek plusowy (+).

Obsługa bocznic CRONIMET może się odbyć, gdy WkZCL i Wk1301 bocznic PRCiP są zamknięte w położeniu (+), tj. nałożone na szynę.

Kierownik manewrów pobiera klucz od zamka wykolejnicy Wk1401(+), otwiera ją z położenia (+) i zamyka ją w położeniu (-) i z wyjętym kluczem udaje się do Rz. 1401.

Otwiera zamek na rozjeździe nr 1401 i przekłada rozjazd do położenia minusowego (-). Możliwa jest wówczas obsługa tej bocznic to jest grupy torów 1401, 1402, 1403, 1404, 1405 i 1406.

Klucze Wk1401(+) CRONIMET i WkZCL(+) **posiadają ten sam rejestr**. Klucze znajdują się u Kierownika magazynu VA CRONIMET. Klucz (-) WkZCL znajduje się w zamku Wk i jest tego samego rejestru co klucz Wk1301(+) bocznic PRCiP

Posiadanie kluczy plusowych Wk1401 i WkZCL, umożliwia właścicielom bocznic manewrowanie do Wk1201 na swoim terenie pomimo obsługi w tym samym czasie jednej z bocznic BALTCHEM, HL.

W km 1,117, przy torze kolejowym dojazdowym nr 842 dla obydwu kierunków są ustawione tarcze manewrowe Tm1201 i T1201A wskazujące sygnał M1 – „Jazda manewrowa zabroniona”

Tarcza manewrowa Tm1201A nakazuje zatrzymać się pomimo otwarcia jednej lub drugiej wykolejnicy na bocznic (ZCL lub CRONIMET). Obsługa manewrowa dojeżdżając do Wk1201 w porozumieniu z kierownikiem ZCL, CRONIMET lub PRCiP decyduje o obsłudze wybranej bocznic.

Tarcza Tm1201 nakazuje obsłudze manewrowej zatrzymać się przed tarczą i dopiero po uzgodnieniu z nastawniczym SPD31 opuścić teren bocznic CRONIMET lub ZCL.

Po wykonaniu obsługi bocznic kierujący manewrami wykonuje czynności związane z zabezpieczeniem drogi manewrowej w kolejności odwrotnej do przygotowania i zdaje klucz za pokwitowaniem w R-142 na nastawnię „SPD31”.

Wjazd pojazdu kolejowego z napędem współużytkownika bocznic na tory PKP PLK S.A. jest dozwolony. Warunkiem wjazdu jest:

- Posiadanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu trakcyjnego wydanego przez Urząd Transportu Kolejowego.
- Współużytkownik bocznic, może wykonywać prace manewrowe na wyznaczonych torach stacyjnych własnym pojazdem trakcyjnym na podstawie zawartej umowy z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie na świadczenie usług o charakterze dodatkowym na przejazd do wyznaczonych torów stacji.
- Posiadanie zezwoleń na wjazd z bocznic na wyznaczone tory stacyjne wydane przez PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie dla kierownika manewrów, manewrowych i maszynisty.
- Otrzymanie przez kierownika manewrów zgody od nastawniczego nastawni wykonawczej SPD31 na wjazd z bocznic (wjazd na tory dojazdowe nr 842 i 1201, nie może utrudnić wjazdu na bocznicę BALTCHEM, HL). Istnieje możliwość manewrów po torze 842 do Tm903.

e) Dla rejonu manewrowego nr 5:

Dlajazd na tor 1038 należy ułożyć drogę przebiegu ręcznie (rozjazdy z torów 811-823 do rozjazdu nr 868), następnie należy otworzyć kluczem i zdjąć z toru niezależną wykolejnicę Wk1032, wcisnąć przycisk na tarczy Tm841 (na wjazd) lub 844 (na wyjazd) wówczas zapalają się światła na sygnalizatorach drogowych S1, S2, S3, S4, po 30 sekundach wyświetla się sygnał Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona”. Po minięciu Wk1032 ułożyć drogę przebiegu na tor 1034 (zwrotnica rozjazdu nr 1032 w położeniu przełożonym „-”) i odpowiednio zwrotnice rozjazdów nr 876, 877 i 878.

Dlajazd z torów 801-811 należy ułożyć drogę przebiegu ręcznie (rozjazdy z torów 801-811 do rozjazdu nr 875), następnie należy otworzyć kluczem i zdjąć z toru niezależną wykolejnicę Wk876. Wykolejnica niezależna z rozjazdem posiada dwie latarnie i dwa zamki wykolejnicowe. Obsługa manewrowa po zakończeniu pracy w rejonie manewrowym zobowiązana jest do zamknięcia wykolejnicy na torze w położeniu (+).

f) Dla rejonu manewrowego nr 6:

Dlajazd z grupy torów 801-811 torem 1009 należy ułożyć drogę przebiegu ręcznie (rozjazdy z torów 801-811 do rozjazdu nr 875), następnie należy otworzyć kluczem i zdjąć z toru niezależną wykolejnicę Wk996. Wykolejnica niezależna z rozjazdem posiada dwie latarnie i dwa zamki

wykolejnicowe. Obsługa manewrowa po zakończeniu pracy w rejonie manewrowym zobowiązana jest do zamknięcia wykolejnicy na torze w położeniu (+).

g) Dla rejonu manewrowego nr 7:

Drogę przebiegu układu nastawniczy nastawni SPD31. Wjazd w rejon 7 odbywa się z toru nr 843. Wyświetlenie sygnału Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” na Tm894 poprzedzone jest przełożeniem rozjazdu 802 w położeniu minus (-). Rozjazd jest sprzężony elektrycznie z Wk802. Ułożenie drogi przebiegu po minięciu przejazdu kolejowo-drogowego w km 0,378 należy do obowiązków drużyny manewrowej.

Jednoczesne podanie sygnału Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej Tm894 oraz na tarczach manewrowych Tm901, Tm902 lub Tm903 zgodnie z tablicą zależności jest wykluczone.

W km 0,378 znajduje się przejazd kolejowo-drogowy użytku publicznego kategorii C (w ciągu ulicy Hryniewieckiego) osygnalizowany znakami G-3 „Krzyż św. Andrzeja” oraz B-20 „Stop”, osłonięty od strony drogi sygnalizatorami drogowymi S1, S2, S3 i S4 a od strony toru tarczami manewrowymi Tm1 i Tm2. Dodatkowo od strony torów bocznic w km 0,410 zabudowana jest wykolejnica Wk1 zabezpieczająca przed ewentualnym zbiegnięciem taboru na przejazd kolejowo-drogowy z torów bocznic. Wk1 nastawiana jest z pulpitu nastawni SPD31 dlajazd na i z bocznic.

Wyżej wymienione urządzenia są wzajemnie uzależnione i wchodzi w skład urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego. W stanie zasadniczym wykolejnica Wk1 jest nałożona na tor, sygnalizatory drogowe S1, S2, S3 i S4 są ciemne a tarcze manewrowe Tm1 i Tm2 wskazują sygnał Ms 1 „Jazda manewrowa zabroniona”.

Włączenie urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego następuje poprzez:

- najechanie taboru na czujnik torowy przejazdowy (pętla indukcyjna) - dlajazd od strony posterunku SPD31 na bocznicę,
- obsłużenie jednego z dwóch przycisków HET dlajazd od strony bocznic:
 - pierwszy zabudowany jest na wysokości punktu zdawczo - odbiorczego i obsługiwany przez drużynę manewrową,
 - drugi zabudowany jest na nastawni SPD31 (przy urządzeniu zdalnej kontroli UZK) i obsługiwany przez nastawniczego.

Po zdjęciu z toru wykolejnicy Wk1 nastawianej elektrycznie przez nastawniczego posterunku SPD31 w momencie wjazdu taboru na czujnik torowy przejazdowy (pętla indukcyjna) lub obsłużeniu przycisku HET przez

drużynę manewrową następuje wyświetlenie na sygnalizatorach drogowych S1, S2, S3 i S4 sygnałów zabraniających jazdy dla pojazdów drogowych (światło czerwone migające), a następnie wyświetlenie na odpowiedniej dla kierunku jazdy tarczy manewrowej Tm1 lub Tm2 sygnału Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona”.

Po zjechaniu taboru za przejazd kolejowo-drogowy (po zjechaniu z odpowiedniego czujnika) następuje przywrócenie stanu zasadniczego urządzeń.

Urządzenia umożliwiają lokalną ich obsługę poprzez przejście do trybu ręcznego. W tym celu należy otworzyć skrzynkę obsługi lokalnej zabezpieczonej zamkiem patentowym. Po przekręceniu stacyjki pulpitu obsługi lokalnej z pozycji „obsługa automatyczna” w położenie „obsługa lokalna” urządzenia przechodzą do trybu sterowania ręcznego. W tym trybie działają tylko przyciski „otwórz” i zamknij”.

Naciśnięcie przycisku „zamknij” przy bezusterkowej pracy urządzeń przejazdowych powoduje przejście ich do stanu ostrzegania nie różniącym się niczym od pracy w stanie ostrzegania w trybie automatycznym.

Naciśnięcie przycisku „otwórz” przy bezusterkowej pracy urządzeń przez tabor w stanie automatycznym powoduje przejście sygnalizacji do stanu zasadniczego (ciemne sygnalizatory S1, S2, S3 i S4).

Uwaga!!! W trybie lokalnym urządzenia nie ulegają załączeniu przez tabor, dlatego też przełączenie urządzeń w tryb lokalnym może się odbyć wyłącznie

w porozumieniu z nastawniczym posterunku SPD31.

Stany awaryjne samoczynnego systemu przejazdowego (SSP)

W przypadkach, gdy tarcze manewrowe Tm1 i Tm2 wskazują sygnał Ms 1 „Jazda manewrowa zabroniona” lub są ciemne, to niezależnie od stanu SSP, przejazd składu manewrowego przez przejazd kolejowo-drogowy odbywać się może pod warunkiem zamknięcia ruchu kołowego (wstrzymanie ruchu pojazdów i pieszych), skontrolowaniem położenia wykolejnicy Wk1 (wykolejnica zdjęta z toru) i podaniu sygnału Rm 1 „Do mnie” przez drużynę manewrową.

W przypadku, gdy wykolejnica Wk1 nie jest zdjęta z toru należy ją zdjąć poprzez korbowanie napędu elektrycznego.

- 8) Podstawiane na bocznicy wagony mogą być tylko pchane, a zabierane z bocznic wagony – tylko ciągnięte.

5. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej

5.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową

- 1) Wagony podstawiane są na bocznicę przez pojazdy trakcyjne i drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych po uprzednim uzgodnieniu zasad obsługi z operatorami ustanowionymi przez ZMPSiŚ określonymi w pkt. 1.5. (zawarcie stosownych umów lub porozumień).
- 2) Wagony przeznaczone na bocznicę podstawiane na bocznicę i zabierane z niej przez przewoźników kolejowych przekazywane są na torach zdawczo – odbiorczych w rejonie manewrowym:
 - a) nr 1 Eva Stevedoring na torach nr 1031, 1032, 1033 i 1034, które jednocześnie pełnią funkcję torów ładunkowych,
 - b) nr 2 Rumuńskie na torach nr 985 i 986, przy czym:
 - torem zdawczym jest tor nr 985
 - torem odbiorczym jest tor nr 986.
 - c) w rejonie manewrowym nr 3 Rosyjskie i WOC na torach nr 902 i 903.
 - d) w rejonie manewrowym nr 4 Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne na torach nr 1202 (zdawczy) i 1205 (odbiorczy) oraz na obszarze eksploatowanym przez Cronimet PL Sp. z o.o. na torze nr 1402 i opcjonalnie na torach 1403/1404.
 - e) w rejonie manewrowym nr 5 Szczecin Bulk Terminal na torach nr 1013, 1021 i 1022.
 - f) w rejonie manewrowym nr 6 Fast Terminals na torach 1011, 1012 i 1014, przy czym:
 - torem zdawczym są tory nr 1012 i 1014 (ładunkowy)
 - torem odbiorczym jest tor nr 1011.
- 3) Ilość wagonów podstawianych jednorazowo przez przewoźników kolejowych. Jednorazowo można podstawić na tory zdawczo – odbiorcze rejonu manewrowego:
 - a) nr 1 Eva Stevedoring najwyżej 131 wagonów o długości do 17 m każdy, przy czym:
 - na tory nr 1031 – 1033 można podstawić najwyżej 121 wagonów o długości do 17 m każdy,
 - na tor nr 1034 do magazynu można podstawić najwyżej 10 wagonów o długości do 17m każdy.
 - b) nr 2 Rumuńskie na tor nr
 - 951 można podstawić najwyżej 25 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 952 można podstawić najwyżej 25 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 953 można podstawić najwyżej 14 wagonów o długości do 17 m każdy

- 954 można postawić najwyżej 17 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 981 można postawić najwyżej 17 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 982 można postawić najwyżej 12 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 983 można postawić najwyżej 16 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 984 można postawić najwyżej 29 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 985 można postawić najwyżej 27 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 986 można postawić najwyżej 30 wagonów o długości do 17 m każdy
- c) nr 3 Rosyjskie na tor nr :
- 902 można postawić najwyżej 9 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 903 można postawić najwyżej 10 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 906 można postawić najwyżej 7 wagonów o długości do 17 m każdy
 - WOC na tor nr:
 - 902 można postawić najwyżej 11 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 904 można postawić najwyżej 7 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 905,905a można postawić najwyżej 11 wagonów o długości do 17 m każdy
- d) nr 4 ZCL i Cronimet na tor nr:
- 1202 można postawić najwyżej 10 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 1402 można postawić najwyżej 13 wagonów o długości do 17 m każdy

 - 1405 można postawić najwyżej 9 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 1406 można postawić najwyżej 8 wagonów o długości do 17 m każdy
- e) nr 5 Szczecin Bulk Terminal na tor nr:
- 1013 można postawić najwyżej 20 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 1015 można postawić najwyżej 8 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 1022 można postawić najwyżej 29 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 1024 można postawić najwyżej 23 wagony o długości do 17 m każdy
 - 1025 można postawić najwyżej 22 wagony o długości do 17 m każdy
 - 1027 można postawić najwyżej 24 wagony o długości do 17 m każdy
- f) nr 6 Fast Terminals na tor nr:
- 981 można postawić najwyżej 51 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 982 można postawić najwyżej 46 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 1009 można postawić najwyżej 20 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 1010 można postawić najwyżej 6 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 1011 można postawić najwyżej 9 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 1012 można postawić najwyżej 20 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 1014 można postawić najwyżej 7 wagonów o długości do 17 m każdy
- g) nr 7 Ostrów Grabowski na tory nr:
- 1509 można postawić najwyżej 25 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 1511 można postawić najwyżej 25 wagonów o długości do 17 m każdy

5.2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.

- 1) Obsługa bocznicy dokonywana jest w oparciu o „Plan obsługi podstawiania i zabierania wagonów” opracowany przez operatorów w uzgodnieniu w przewoźnikami. Poza planem obsługi bocznicy wagony mogą być podstawione po wzajemnym uzgodnieniu w tzw. obsłudze dodatkowej.
- 2) Jednoczesne dokonywanie obsługi określonego rejonu manewrowego dwoma pojazdami trakcyjnymi w rejonach, w których operują dwaj współużytkownicy bocznic mogą się odbyć, po uzgodnieniu zainteresowanych dyspozytorów i po uzgodnieniu pomiędzy drużynami manewrowymi. Koordynację obsług na nabrzeżu ze strony bocznicy prowadzi dyspozytor właściwy dla obsługiwanego rejonu.
- 3) Wjazd na w rejon manewrowe bocznicy bez uzgodnienia dokonanego przez uprawnionego pracownika Przewoźnika z dyspozytorem właściwego do miejsca obsługi jest zabroniony.
- 4) Obsługi bocznicy przez przewoźników kolejowych uzgadniane są telefonicznie na zasadach określonych w umowie na obsługę (porozumieniu). Ze strony bocznicy obsługi uzgadniane są z dyspozytorami właściwymi dla miejsca obsługi.
- 5) Obsługa bocznicy może być dokonywana również w nocy.
- 6) Po uzgodnieniu obsługi przez wyznaczonego pracownika przewoźnika kolejowego z dysponentem nabrzeża, na 15 minut przed obsługą torów nabrzeża powinna być wstrzymana praca manewrowa wykonywana przy pomocy pojazdów trakcyjnych. Pojazdy trakcyjne użytkownika bocznicy winny być odstawione na wyznaczone miejsca:
 - a) w rejonie nr 1 Eva Stevedoring na torze nr 1034 za magazynem lub poza torami rejonu.
 - b) w rejonie nr 2 Rumuńskie na torze nr 951, 952, 953 lub 954
 - c) w rejonie nr 3 Rosyjskie i WOC na torze nr 906,
 - d) w rejonie nr 4 ZCL – pojazd szynowo – drogowy 9C 160 Orion winien być zdjęty z toru,
 - e) w rejonie nr 6 Fast Terminals pojazd trakcyjny wynajęty przez użytkownika terminala powinien znajdować się na torze poza torami zdawczo-odbiorczymi a w przypadku zlecenia pracy manewrowej na pozostałych torach terminala, pojazd trakcyjny wynajęty powinien znajdować się poza terminalem.
 - f) w rejonie nr 7 Ostrów Grabowski pojazd trakcyjny wynajęty przez użytkownika terminala powinien znajdować się na torze poza torami zdawczo – odbiorczymi

- 7) W przypadku, gdy na zlecenie operatora bocznicy przewoźnik miałby wykonywać manewry na torach ładunkowych należy wstrzymać również pracę ładunkową, a dźwigi i inny sprzęt ładunkowy oraz materiały muszą być odsunięte na bezpieczną odległość (co najmniej 1,5 m od skrajnej szyny). Z torów bezwzględnie muszą być usunięte pojazdy kołowe i wszelkie urządzenia i przedmioty takie jak: furty burtowe statków, trapy itp.
- 8) Za wstrzymanie pracy manewrowej i ładunkowej oraz usunięcie wszelkich przeszkód z torów odpowiedzialny jest dyspozytor właściwy dla miejsca obsługi.
- 9) Na bocznicy 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 zasadami z przyjętymi na liniach PKP PLK S.A. 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

- a) Rejon nr 1 do 6‰ przy prędkości max przyjmuje się wymagany procent masy hamującej wynosi 7.
- b) Pozostałe rejony-wymagany procent masy hamującej wynosi 6

5.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę

Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 22,5 T/oś

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 22,5 T/oś.
- 2) Obsługa bocznicy może odbywać się wyłącznie spalinowymi pojazdami trakcyjnymi.
- 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 boczniczy kolejowej

6.1. Podział boczniczy kolejowej na rejonny manewrowe

- 1) Bocznicza „Rejon Przeładunków Drobnicowych” podzielona została na 7 rejonów manewrowych:
 - Rejon manewrowy nr 1 Eva Stevedoring
 - Rejon manewrowy nr 2 Rumuńskie
 - Rejon manewrowy nr 3 Rosyjskie i WOC
 - Rejon manewrowy nr 4 Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne (ZCL)
 - Rejon manewrowy nr 5 Szczecin Bulk Terminal
 - Rejon manewrowy nr 6 Fast Terminals
 - Rejon manewrowy nr 7 Ostrów Grabowski
- 2) Granice i tory wchodzące w skład poszczególnych rejonów manewrowych ujęte są w pkt. 3.2.
- 3) Manewry na w jednym rejonie mogą być wykonywane dwoma pojazdami trakcyjnymi w rejonach, w których operują dwaj współużytkownicy bocznic, po uzgodnieniu zainteresowanych dyspozytorów i po uzgodnieniu pomiędzy drużynami manewrowymi.

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

- 1) Na torach boczniczy maksymalna prędkość jazd manewrowych nie może przekraczać 5 km/h z wyjątkiem:
 - a) Przy zabieraniu wagonów lub jazdy luzem z torów zdawczo – odbiorczych na stację, dla których dopuszcza się jazdy z prędkością nie przekraczającą 10 km/godz.
 - b) przypadków, gdy prędkość jazdy należy ograniczyć do 3 km/godz., tj:
 - przetaczania wagonów z przekroczona skrajnią,
 - przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru,
- 2) W przypadku braku należytej widoczności i/lub złych warunków atmosferycznych (gwałtowna ulewa, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), prędkość jazdy należy zmniejszyć tak, aby manewrujący tabor mógł być natychmiast zatrzymany w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.
- 3) Przed każdorazowym rozpoczęciem jazdy manewrowej, maszynista ma obowiązek podania sygnału „Baczność”.

6.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

- 1) Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie boczniczy wykonywana jest przez drużyny manewrowe i pojazdy trakcyjne

licencjonowanych przewoźników kolejowych i operatorów ustanowionych dla poszczególnych rejonów manewrowych (DB Port Szczecin Sp. z o.o. i Szczecin Bulk Terminal Sp. z o.o.) .

- 2) Na bocznicę dopuszcza się wykonywanie manewrów przez:
 - a) odstawianie taboru pojazdem trakcyjnym,
 - b) pojazdem szynowo – drogowym 9C 160 Orion
 - c) przy pomocy pojazdu drogowego (np. ładowarki, ciągnik rolniczy) i siłą ludzi.
- 3) Stosowanie innych sposobów wykonywania pracy manewrowej np. przez odrzucanie wagonów jest zabronione.
- 4) W czasie podstawiania wagonów na bocznicę ustawiacz lub manewrowy musi jechać na pierwszym pchanym wagonie lub pieszo poprzedzać pchany skład towarowy.
- 5) Zabrania się wskakiwania jak i zeskakiwania z manewrującego taboru będącego w ruchu.
- 6) Szczególną ostrożność należy zachować:
 - a) Podczas obsługi toru ładunkowego nr 1034, gdzie z uwagi na obniżenie niwelety toru w stosunku do placu i podłogi magazynu oraz na znajdujące się przed magazynem bariery jazda na stopniach wagonu jest zabroniona,
 - b) na torach nr 952, 953 i 984 w rejonie nr 2 Rumuńskie, nr 902 i 903 w rejonie nr 3 na obszarze Wolnego Obszaru Celnego, z uwagi na znajdującą się przy tym torze rampę boczną,
 - c) podczas manewrów na torach, które pokryte są płytami umożliwiającymi ruch pojazdów drogowych,
 - d) podczas manewrów na torach ładunkowych z uwagi na pracujące nad tymi torami dźwigi,
 - e) przy manewrowaniu przez przejazdy kolejowo-drogowe,
 - f) przy dojeżdżaniu do wagonów, przy których odbywają się czynności ładunkowe, dojazd do 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 oraz odłączeniu urządzeń ładunkowych od wagonów.
 - g) na skrajnych od strony wody torach na nabrzeżach z uwagi na możliwość znajdowania się w skrajni torów trapów i furt bocznych jednostek cumujących przy nabrzeżu,
 - h) podczas jazdy na stopniach taboru po torach nr 1025 i 1027 w rejonie nr 5 Szczecin Bulk Terminal ze względu na znajdujące się przy torach budowle i konstrukcje metalowe,
- 7) Zasady obsługi toru nr 1034 w magazynie, w rejonie nr 1 Eva Stevedoring.

- a) Na torze nr 1034 wagony podstawiane są wyłącznie na odcinku toru wewnątrz magazynu (długości 178 metrów). Odstawianie wagonów i wykonywanie czynności ładunkowych na torze nr 1034 na odcinku od ukresu rozjazdu nr 1032 do bramy wjazdowej do magazynu jest zabronione.
- b) Każdorazowy wjazd taboru do magazynu musi być uzgodniony z dyspozytorem terminala, który przed wydaniem zgody na wjazd zobowiązany jest dopilnować otwarcia obu bram magazynu na tym torze.
- c) Spychany po torze nr 1034 tabor powinien być hamowany hamulcem zespolonym z uwzględnieniem postanowień 3 niniejszego regulaminu.
- d) Długość spychanego składu nie może przekraczać 16 wagonów dwuosiowych (o długości do 10 m każdy), tj. 160 metrów, lub 9 wagonów 17 metrowych.
- e) Kierownik manewrów zobowiązany jest zatrzymać czoło spychanej jazdy przed wskaźnikiem W4 umieszczonym z prawej strony toru na początku barierek przed bramą wjazdową do magazynu, sprawdzić czy obie bramy wjazdowe są otwarte.
- f) Po stwierdzeniu braku przeszkód do jazdy kierownik manewrów kieruje manewrem poprzedzając pierwszy wagon spychanej jazdy. W razie potrzeby sygnały podawane przez kierownika manewrów przekazuje maszyniście manewrowy.
- g) Maszynista spychający skład zobowiązany jest zatrzymać jazdę w chwili, gdy wagon znajdujący się przy lokomotywie minie bramę wjazdową (nawet wtedy, gdy nie otrzyma polecenia zatrzymania jazdy). Dalsza jazda może być kontynuowana po powtórnym otrzymaniu od kierownika manewrów polecenia na uruchomienie jazdy.

6.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym

- 1) W czasie wykonywania manewrów pojazd trakcyjny powinien znajdować się na czole manewrującego składu lub na jego końcu.
- 2) Umieszczanie pojazdów trakcyjnych między wagonami jest zabronione.

6.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i pojazdów trakcyjnych.

- 1) 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.
- 2) 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.

- 3) 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 kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.

- 1) Przy wykonywaniu manewrów na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu w poziomie szyn należy zachować szczególną ostrożność.
- 2) Manewry przez przejazd kolejowo-drogowy wolno prowadzić tylko po obsłużeniu urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego, a jeśli ich nie ma, to przy zachowaniu następujących warunków:
 - a) prędkość jazdy nie powinna przekraczać 5 km/h,
 - b) zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego, maszynista obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy.
- 3) Na przejazdach kolejowo-drogowych wyposażonych w samoczynny system przejazdowy, wstrzymanie ruchu kołowego należy dokonywać poprzez uruchomienie SSP.
- 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) W czasie wykonywania manewrów związanych z obsługą, długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców zespolonych może wynosić 12 wagonów, Jeżeli liczba wagonów w składzie przekracza 12 wagonów, wówczas na każde kolejne 12 wagonów musi być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym, z wyłączeniem miejsc podanych w rozdziale 3 ust . 6 Poprawka nr 1

Jeżeli długość składu manewrowego wynosi więcej niż dozwolona liczba wagonów bez czynnych hamulców ręcznych i ma być on hamowany hamulcem zespolonym, wówczas kierownik manewrów powinien wykonać uproszczoną próbę hamulca zespolonego

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

- 1) Zwrotnice i wykolejnice 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 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.
- 3) Za prawidłowe nastawienie zwrotnic i wykolejnic 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 i wykolejnice należy nastawić w położenie zasadnicze.
- 5) 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 bocznic „RPD” i numerem kolejnym płozu i wpisane do ewidencji.
- 2) Płozy hamulcowe umieszczone są w specjalnych stojakach przy torach i na międzytorzach torów. Na terenie bocznic ZMPSiŚ mają zastosowanie płozy typu **PL1** koloru czerwonego do szyn typu S 49. Sprawdzenie płóz hamulcowych pod względem ilości i stanu należy do obowiązków drużyny manewrowej przed przystąpieniem do pracy.
- 3) Płozy uszkodzone należy wycofać i wymienić.
- 4) Płóz hamulcowych nie wolno wykladać w następujących miejscach:
 - a) bezpośrednio przed i za złączami szyn – płozę należy wykladać w odległości co najmniej 1 m za złączem,
 - b) na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, gdyż może to spowodować zacięcie się płozy i uszkodzenie iglicy; w razie konieczności płozę można zakładać przed rozjazdem zwyczajnym tylko na tej opornicy, do której nie przylega iglica,
 - c) na rozjeździe przed krzyżownicą,

- d) na zewnętrznym toku szynowym w łukach,
 - e) na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu.
- 5) Nie wolno używać płóz uszkodzonych. Płozy hamulcowe powinny być wyłączone z użycia, jeżeli mają następujące wady:
- a) nieprzepisowe wymiary,
 - b) język podeszwy jest 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,
 - i) 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 Przewoźnika kolejowego, która wagony podstawiła na dany tor.
- 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 boczniccy jest zabronione.
- 6) Zabezpieczenia przed zbiegnięciem oraz jego usunięcia dokonuje drużyna manewrowa podstawiająca lub zabierająca wagony.

7. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniccy kolejowej.

7.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej

Za pracę boczniccy i organizację obsług z ramienia współużytkownika boczniccy odpowiada Dyspozytor

7.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej

Podstawienie wagonów na tory należy do przewoźnika obsługującego bocznicę na zasadach handlowych określonych w umowie.

7.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniccy.

- 1) Czynności ładunkowe na boczniccy wykonują pracownicy współużytkownika lub operatora boczniccy.
- 2) Przed podstawieniem lub zabraniem wagonów na lub z punktu ładunkowego drużyna manewrowa przewoźnika powiadamia pracowników dokonujących czynności ładunkowych o zamierzonej obsłudze punktu ładunkowego.
- 3) 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,
- g) sprawdzanie powinno być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie

7.4. Ważenie wagonów.

Ważenie wagonów w rejonie manewrowym nr 4 odbywa się na elektronicznej, statycznej wadze wagonowej o długości 40 m i nośności 100 ton zabudowanej w torze nr 1403 w km 0,090

W pozostałych rejonach manewrowych brak wagi wagonowej

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

- 1) Przy wykonywaniu pracy manewrowej nie wolno zatrudniać kobiet i młodocianych.
- 2) W czasie wykonywania pracy manewrowej wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa, a w szczególności przestrzegać następujących postanowień:
 - a) przez tory należy przechodzić prostopadle do ich osi, po upewnieniu się, że nie ma przeszkód, przechodząc nie należy stawać na główkę szyny,
 - b) nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach,
 - c) przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z budek hamulcowych, pomostów oraz przerw między wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor przechodząc tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego wagonu,
 - d) zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do taboru będącego w ruchu,
 - e) 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,
 - f) 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,
- g) zabrania się sprzęgania i rozprzęgania pojazdów trakcyjnych z wagonami jeżeli pojazdy trakcyjne lub wagony znajdują się w ruchu,
 - h) sprzęganie i rozprzęganie taboru na przejazdach kolejowo-drogowych, rozjazdach, torach położonych na spadkach jest zabronione,
 - i) do hamowania i zabezpieczania taboru nie wolno używać płozów hamulcowych uszkodzonych,
 - j) płóz należy wykladać chwytając za uchwyt, zabronione jest chwytywanie płozu za korpus,
 - k) przy przestawianiu zwrotnicy pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica i ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza skrajnią taboru. Nie wolno przestawiać zwrotnicy tuż przed zbliżającym się taborem.

8. Organizacja obsługi punktów zdawczo – odbiorczych.

Przyjmowanie i przekazywanie wagonów odbywa się zgodnie z postanowieniami Prawa Przewozowego Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. "Prawo Przewozowe" (DZ. U. z 2017 r. poz. 1983, z późn. zm.)

8.1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych

- 1) Przekazywanie wagonów przez przewoźnika dla bocznicy odbywa się na punktach zdawczo – odbiorczych wskazanych dla każdego Rejonu manewrowego w Regulaminach pracy manewrowej stanowiących załączniki do niniejszego Regulaminu na podstawie uzgodnionych między przewoźnikami wykazów zdawczych oraz ewentualnie listów przewozowych (w zależności od ustaleń z przewoźnikiem).
- 2) W czynnościach zdawczo – odbiorczych biorą udział
 - a) Ze strony bocznicy wyznaczony przedstawiciel współużytkownika bocznicy który odpowiada za przekazanie-przyjęcie wagonów pod względem techniczno handlowym
 - b) Ze strony przewoźnika ustawiacz lub 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 bocznicy dokonuje przyjęcia wagonów wpisując na wykazie datę i godzinę przyjęcia a następnie podpisują wykaz.
- 5) W razie stwierdzenia nieprawidłowości, żąda od przedstawiciela przewoźnika odnotowania w wykazie zdawczym zauważonych braków technicznych

wagonów, ich zanieczyszczenia itp.

- 6) W przypadku stwierdzenia w przyjmowanych wagonach częściowego braku przesyłek przekazanie przesyłki odbywa się na zasadach określonych w umowie z przewoźnikiem.

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

- 1) Odbiór wagonów przez przewoźnika odbywa się na torach zdawczo - odbiorczych na zasadach określonych w umowie lub porozumieniu między przewoźnikiem i współużytkownikiem bocznic.
- 2) Stosowanie wykazów zdawczych uzależnione jest od zawartej umowy.
- 3) Tryb postępowania w przypadku uszkodzeń wagonów w czasie prac ładunkowych określa stosowna umowa (porozumienie) z przewoźnikiem.

9. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych

9.1. Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznic kolejowej.

9.1.1. Towarami niebezpiecznymi są materiały i przedmioty, których przewóz na podstawie RID jest zabroniony, albo jest dopuszczony wyłącznie na warunkach po-danych w RID.

Towary niebezpieczne zaklasyfikowane są do jednej z 13 klas, określanych na podstawie stwarzanego przez dany towar zagrożenia dominującego.

Klasy towarów niebezpiecznych:

Klasa 1 Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym

Klasa 2 Gazy

Klasa 3 Materiały ciekłe zapalne

Klasa 4.1 Materiały stałe zapalne, materiały samoreaktywne i materiały stałe wybuchowe odczulone

Klasa 4.2 Materiały samozapalne

Klasa 4.3 Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy zapalne

Klasa 5.1 Materiały utleniające

Klasa 5.2 Nadtlenki organiczne

Klasa 6.1 Materiały trujące

Klasa 6.2 Materiały zakaźne

Klasa 7 Materiały promieniotwórcze

Klasa 8 Materiały żrące

Klasa 9 Różne materiały i przedmioty niebezpieczne

Natężenie zagrożenia danego towaru niebezpiecznego określa się przyporządkowując go do określonej grupy pakowania:

- grupa pakowania I materiały stwarzające duże zagrożenie,
- grupa pakowania II materiały stwarzające średnie zagrożenie,
- grupa pakowania III materiały stwarzające małe zagrożenie.

Towary niebezpieczne klas: 1, 2, 5.2, 6.2 i 7 oraz materiały samoreaktywne klasy 4.1 nie są przyporządkowane do grup pakowania.

Na podstawie właściwości fizyko-chemicznych towarom niebezpiecznym przydzielono kody klasyfikacyjne złożone z liter o następującym znaczeniu:

- A** gazy duszące
- C** materiały żrące
- D** materiały wybuchowe odczulone
- F** materiały zapalne
- I** materiały zakaźne
- O** materiały utleniające
- P** nadtlutki organiczne
- S** materiały samozapalne
- SR** materiały samoreaktywne
- T** materiały trujące
- W** materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy zapalne
- M** różne materiały niebezpieczne.

Jeżeli towar posiada więcej właściwości niebezpiecznych, to jego kod klasyfikacyjny stanowi kombinację ww. liter, np.:

FTC – materiał ciekły zapalny, trujący, żrący.

Towary niebezpieczne wymienione są w dziale 3.2 RID:

- numerycznie – tabela A,
- alfabetycznie – tabela B.

Pod określeniem „I.N.O.” (inaczej nie określone) występują pozycje zbiorcze, do których mogą być zakwalifikowane materiały, mieszaniny, roztwory lub przedmioty, mające właściwości niebezpieczne odpowiadające określonej klasie, kodowi klasyfikacyjnemu i grupie pakowania, lecz nie wymienione z nazwy w dziale 3.2 tabela A RID.

9.1.2. Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TWR) to takie towary, które użyte niezgodnie ze swoim przeznaczeniem mogą spowodować liczne ofiary, masowe zniszczenia lub masowe zakłócenia społeczno-gospodarcze.

TWR są towary wymienione w tabeli 1.10.3.1.2 RID, przewożone w ilościach większych niż określone w tabeli poniżej.

Klasa	Pod klasa	Materiał lub przedmiot	Ilość		
			cysterna (litry) ^{c)}	luzem (kg) ^{d)}	sztuka przesyłki (kg)
1	1.1	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym	a)	a)	0
	1.2	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym	a)	a)	0
	1.3	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym grupy zgodności C	a)	a)	0
	1.4	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym UN 0104, 0237, 0255, 0267, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 i 0500	a)	a)	0
	1.5	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym	0	a)	0
2		gazy zapalne (kody klasyfikacyjne zawierające tylko literę F)	3000	a)	b)
		gazy trujące (kody klasyfikacyjne zawierające litery T, TF, TC, TO, TFC lub TOC), za wyjątkiem pojemników aerozolowych	0	a)	0
3		materiały ciekłe zapalne grupy pakowania I i II	3000	a)	b)
		materiały ciekłe wybuchowe odczulone	0	a)	0
4.1		materiały wybuchowe odczulone	a)	a)	0

4.2	materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
4.3	materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
5.1	materiały utleniające ciekłe grupy pakowania I	3000	a)	b)
	nadchlorany, azotan amonu, nawozy zawierające azotan amonu i azotan amonu jako emulsja, zawiesina lub żel	3000	3000	b)
6.1	materiały trujące grupy pakowania I	0	a)	0
8	materiały żrące grupy pakowania I	3000	a)	b)

a) nie dotyczy,

b) niezależnie od ilości, przepisów 1.10.3 RID nie stosuje się.

c) wartość podana w tej kolumnie obowiązuje tylko wtedy, jeżeli przewóz w cysternie jest dopuszczony zgodnie z działem 3.2 RID tabela A kolumna 10 lub 12; dla materiałów niedopuszczonych do przewozu w cysternie, informacja w tej kolumnie nie obowiązuje,

d) wartość podana w tej kolumnie obowiązuje tylko wtedy, jeżeli przewóz towaru luzem jest dopuszczony zgodnie z działem 3.2 RID tabela A kolumna 10 lub 17; dla materiałów niedopuszczonych do przewozu towaru luzem, informacja w tej kolumnie nie obowiązuje.

Uwaga: „0” oznacza, że dana przesyłka jest TWR również w przypadku próżnych nieoczyszczonych: wagonów, jednostek transportowych lub opakowań.

9.1.3. Na bocznicy mogą być dostarczane różne wagony lub jednostki transportowe z ładunkami stanowiącymi towary niebezpieczne klas 1-6.1 oraz 8 i 9 RID.

9.2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznicy kolejowej.

9.2.1. Czynności poprzedzające zawarcie umowy przewozu.

Użytkownik bocznicy składa przewoźnikowi „Zamówienie na wagony”, wskazując nazwę towaru zgodną z RID i numer UN, a dla towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka dodatkowo litery „TWR”.

W przypadku, gdy przewoźnikiem jest PKP CARGO S.A. numer identyfikacyjny zagrożenia i numer identyfikacyjny towaru muszą być wpisane w rubryce „Uwagi” w następujących dokumentach:

- wykazie zdawczym (druk R25/26),
- zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania (druk R27/28),

Pełna informacja o towarze niebezpiecznym zawarta jest w liście przewozowym.

Nadawca ma obowiązek ustalenia masy napełnienia gazu, załadowanego do nieoczyszczonych wagonów-cystern, z uwzględnieniem pozostałości ostatniego ładunku. W liście przewozowym podaje się jako masę towaru, sumę masy pozostałości w cysternie i masy napełnionej. Podana masa towaru powinna odpowiadać masie całkowitej cysterny po odjęciu masy własnej cysterny.

Wzmiankę „NAPEŁNIONA MASA ... kg” można wpisać do listu przewozowego: w komunikacji krajowej w rubryce 21 (zgodnie z 5.4.1.2.2 lit. c RID), a w komunikacji SMGS w rubryce 4 (zgodnie z 5.4.1.2.2 lit. c Zał. 2 do SMGS).

9.2.2. Zasady wypełniania listu przewozowego.

List przewozowy powinien być wypełniony czytelnie i wyraźnie, zgodnie z postanowieniami działu 5.4 „Dokumentacja” RID.

Zapisy o ładunku niebezpiecznym umieszcza się w rubryce 13. listu przewozowego w komunikacji krajowej, w której dla wagonów ładownych powinny być podane następujące dane:

- a) numer identyfikacyjny towaru, poprzedzony literami UN,
- b) oficjalna nazwa przewozowa, zgodna z Tabelą A działu 3.2 RID,
- c) numer nalepki ostrzegawczej,
- d) nazwa i adres nadawcy,
- e) nazwa i adres odbiorcy,
- f) wyjaśnienie, odpowiednio do postanowień umowy szczególnej,

- g) numer identyfikacyjny zagrożenia, który poprzedzi numer identyfikacyjny materiału UN.

Dozwolona jest następująca kolejność zapisu w liście przewozowym:

g) ⇒ a) ⇒ b) ⇒ c).

Przykład: **23, UN 1965 WĘGLOWODORY GAZOWE, MIESZANINA SKROPLONA, I.N.O. (mieszanina B), 2.1**

W odpowiednim polu rubryki 13. krajowego listu przewozowego należy nakreślić znak „X”.

W przypadku przewozu próżnych nie oczyszczonych wagonów-cystern w komunikacji SMGS wypełnienie listu przewozowego powinno odpowiadać takim samym wymaganiom, jak dla listu przewozowego wypełnionego dla towarów niebezpiecznych, a w rubryce „Nazwa towaru” powinny być umieszczone:

- a) nazwa próżnej jednostki transportowej (zgodnie z 5.4.1.1.6 Zał. 2 do SMGS),
- b) wyrazy „**OSTATNI ŁADUNEK**”,
- c) numer identyfikacyjny zagrożenia,
- d) numer identyfikacyjny towaru, poprzedzony literami UN,
- e) oficjalną nazwę przewozową,

f) numer nalepki ostrzegawczej lub klasę towaru,

Przykład: **PRÓŻNY WAGON-CYSTERNA, OSTATNI ŁADUNEK: 23/UN 1965
WĘGLOWODORY GAZOWE, MIESZANINA SKROPLONA, I.N.O.
(mieszanina B), 2,1.**

W odpowiednim polu rubryki 50. listu przewozowego SMGS należy nakreślić znak „X”.

W przypadku przewozu próżnych nieoczyszczonych wagonów-cystern, przesyłanych do czyszczenia lub naprawy, w liście przewozowym należy zamieścić dodatkową informację o treści: „**PRZEWÓZ ZGODNY Z 4.3.2.4.3**” lub „**PRZEWÓZ ZGODNY Z 7.5.8.1**”.

W komunikacji SMGS zapis w języku polskim należy uzupełnić o zapis w języku rosyjskim.

9.2.3. Czynności kontrolne przed nadaniem przesyłki do przewozu.

W odniesieniu do wagonów-cystern i kontenerów-cystern czynności kontrolne przed nadaniem przesyłki do przewozu polegają na sprawdzeniu:

- a) czytelności danych na tabliczce znamionowej (6.8.2.5.1 RID), w tym:
 - pojemności zbiornika w litrach lub m³,
 - daty (miesiąc i rok) badania odbiorczego i ostatniego badania okresowego,
 - stempla rzeczoznawcy przeprowadzającego badania (w Polsce Transportowego Dozoru Technicznego)
 - znaku „П” oraz numeru jednostki posiadającej certyfikat na badanie oceny zgodności (w Polsce Transportowego Dozoru Technicznego) cysterny do przewozu gazów;
- b) danych zawartych na obu stronach zbiornika lub na tablicy wagonowej (6.8.2.5.2 RID), tj.:
 - nazwy właściciela (użytkownika),
 - pojemności zbiornika w litrach,
 - masy własnej wagonu,
 - granicy obciążenia, stosownie do właściwości wagonu i kategorii linii kolejowych, po których będzie on kursował,
 - oficjalnej nazwy przewozowej towaru dopuszczonego do przewozu,
 - daty następnego badania okresowego (miesiąc i rok),
 - kodu cysterny zgodnie z 4.3.4.1.1 RID,
 - kodów przepisów specjalnych TC, TE i TA, TT (6.8.4 RID);
- c) obecności właściwej tablicy pomarańczowej (5.3 RID);
- d) obecności nalepek ostrzegawczych właściwych dla załadowanego towaru (5.2 i 5.3 RID);
- e) oznaczenia zbiornika pomarańczowym pasem dla gazów skroplonych, silnie schłodzonych, rozpuszczonych (5.3.5 RID),

- f) zabezpieczenia zaworów nalewowo-spustowych zaślepkami, w pozycji jednoznacznie zamkniętej;
- g) założenie plomb na zaworach nalewowo-spustowych (założenie plomb na zaworach próżnych nieoczyszczonych cystern jest konieczne wyłącznie po przewozie określonych towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka);
- h) stanu szczelności zbiornika i osprzętu (stwierdzonego na podstawie braku objawów wycieku lub ulatniania się gazu) oraz kompletności linek uziemiających.

W odniesieniu do wagonów krytych czynności kontrolne przed nadaniem przesyłki do przewozu polegają na sprawdzeniu:

- a) obecności właściwej tablicy pomarańczowej i nalepek ostrzegawczych.
- b) zamknięcia drzwi, luków okiennych, kłap zsypowych.
- c) plomb na wszystkich otworach,
- d) blach odiskierynych – dla przewozu towarów niebezpiecznych klasy 1.

W odniesieniu do wagonów odkrytych czynności kontrolne przed nadaniem przesyłki do przewozu polegają na sprawdzeniu:

- a) obecności właściwej tablicy pomarańczowej i nalepek ostrzegawczych.
- b) przykrycia ładunku oponami wagonowymi.

W odniesieniu do listu przewozowego czynności kontrolne przed nadaniem przesyłki do przewozu polegają na sprawdzeniu poprawności wypełnienia listu przewozowego i kompletności dokumentów towarzyszących.

9.2.4. Czynności wynikające z przepisów specjalnych.

Czynności wynikające z przepisu specjalnego TU 38 – Sposób postępowania po zadziałaniu elementów pochłaniających energię, polegają na:

Po plastycznym odkształceniu elementów pochłaniających energię, zgodnych z 6.8.4 przepis specjalny TE22 RID, wagon-cysternę po rozładowaniu i sprawdzeniu należy (w porozumieniu z właścicielem) skierować do zakładów naprawczych.

Taki wagon-cysternę należy zaopatrzyć w informację, że urządzenia pochłaniające energię nie funkcjonują.

9.2.5. Czynności ekspedycyjne i przygotowania wagonów do zabrania z bocznic.

Podczas wykonywania na bocznicach czynności ekspedycyjnych (załadunek lub rozładunek towarów niebezpiecznych) i przygotowania wagonów do zabrania z bocznic pracownicy użytkownika bocznic powinni:

- zachować szczególną ostrożność i postępować zgodnie z postanowieniami RID,

- prowadzić proces przeładowywania towarów niebezpiecznych oraz zabezpieczać prace zgodnie z opracowanymi i zatwierdzonymi wewnętrznymi procedurami eksploatacyjnymi.

Przy przewozie TWR przewoźnik kolejowy i użytkownik boczniczy zamieszczają w dokumentach zdawczo-odbiorczych stosowne informacje o przekazywanych przesyłkach tych towarów.

Wzajemne przekazywanie wagonów-cystern pomiędzy użytkownikiem boczniczy, a przewoźnikiem kolejowym powoduje także przekazanie odpowiedzialności za zabezpieczenie przesyłek TWR, jakimi są grupy ładownych wagonów ekspediowane z boczniczy.

Obowiązki i odpowiedzialność stron w tym zakresie określa „Plan zapewnienia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka”.

9.2.6. Postępowanie z próżnym nieoczyszczonym taborem po towarach niebezpiecznych.

Próżny nieoczyszczony tabor po towarach niebezpiecznych przygotowuje się do przewozu w taki sam sposób, jak w stanie ładownym, tzn. tabor ten powinien być: zamknięty i szczelny, oznakowany nalepkami ostrzegawczymi tego samego wzoru, jak dla ostatnio przewożonego towaru, oznaczony tablicą pomarańczową z numerem zagrożenia i numerem UN ostatnio przewożonego towaru (tabor).

9.3. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego.

Warunki dotyczące taboru.

Towary niebezpieczne należy przewozić z wykorzystaniem taboru odpowiedniego dla danego towaru, gwarantującego bezpieczeństwo w czasie transportu.

Wagony-cysterny przeznaczone do przewozu gazów zapalnych klasy 2 RID powinny posiadać zestawy kołowe bezobręczowe.

Zbiorniki wagonów-cystern muszą spełniać wymagania określone przez Transportowy Dozór Techniczny i być oznaczone właściwym kodem cysterny.

Wagony muszą być oznakowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Nie dopuszcza się do przewozu wagonów z przekroczonym terminem ważności rewizji okresowej zbiornika, za wyjątkiem przewozu w celu przeprowadzenia badań okresowych zbiornika.

Zasady znakowania taboru.

Tablica pomarańczowa.

Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest do umieszczenia na każdej ścianie bocznej ładownego lub próżnego nieoczyszczonego wagonu-cysterny tablicy pomarańczowej.

Tablice pomarańczowe mogą być odblaskowe i powinny mieć wymiary 40 cm w podstawie i 30 cm w pionie, a brzegi tablic powinny być obwiedzione czarnym pasem o szerokości 15 mm.

Użyty materiał powinien być odporny na warunki atmosferyczne i zapewniać długotrwałość oznakowania. Tablica pomarańczowa nie powinna odpaść z zamocowania po 15 minutach przebywania w ogniu. Powinna pozostawać mocno zamocowana niezależnie od pozycji wagonu.

Tablice pomarańczowe mogą być zastąpione przez folię samoprzylepną, malowanie lub w każdy inny równoważny sposób pod warunkiem, że to alternatywne oznakowanie będzie odpowiadało ww. wymaganiom, za wyjątkiem odporności na ogień.

Numer identyfikacyjny zagrożenia oraz numer identyfikacyjny towaru UN, powinny składać się z czarnych cyfr o wysokości 100 mm i grubości linii 15 mm. Numer identyfikacyjny zagrożenia powinien być umieszczony w górnej części, zaś numer identyfikacyjny materiału UN powinien być umieszczony w dolnej części pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej; numery te powinny być oddzielone od siebie czarną poziomą linią o szerokości 15 mm przechodzącą przez środek oznaczenia.

Wszystkie podane wyżej wymiary mogą mieć tolerancję $\pm 10\%$.

Numer identyfikacyjny zagrożenia i numer UN powinny być nieusuwalne i czytelne jeszcze po 15 minutach przebywania w ogniu.

Wymienne cyfry i litery na tablicy, przedstawiające numer zagrożenia i numer UN, powinny pozostawać na swoich miejscach podczas przewozu, niezależnie od pozycji wagonu.

Numer identyfikacyjny zagrożenia (2 lub 3 cyfry) – patrz 5.3.2.3 RID (znaczenie numerów identyfikacyjnych zagrożenia) – musi być umieszczony w górnej części,



zaś numer identyfikacyjny oznaczający dany towar (4 cyfry) – patrz dział 3.2 Tablica A RID – w dolnej części tablicy (dział 5.3.2 RID).

Jeżeli tablica pomarańczowa umieszczona jest na tablicach ruchomych, to powinna być tak wykonana i zabezpieczona, aby wykluczyć możliwość przestawienia lub poluzowania podczas przewozu (w szczególności wskutek uderzeń i niezamierzonego przemieszczania).

Znaczenie numerów zagrożenia

Numer zagrożenia dla materiałów klas 2 do 9, składa się z dwóch lub trzech cyfr. Ogólnie – cyfry wskazują na następujące zagrożenia:

- 2 - wydzielanie się gazu spowodowane ciśnieniem lub reakcją chemiczną
- 3 - zapalność materiałów ciekłych (pary) i gazów lub samonagrzewanie się materiałów ciekłych
- 4 - zapalność materiałów stałych lub samonagrzewanie się materiałów stałych
- 5 - działanie utleniające (wzmagające palenie)
- 6 - działanie trujące lub ryzyko zakażenia
- 7 - działanie promieniotwórcze
- 8 - działanie żrące
- 9 - ryzyko samorzutnej gwałtownej reakcji.

Uwaga: Ryzyko samorzutnej gwałtownej reakcji określone cyfrą 9 oznacza możliwość eksplozji, rozkładu lub polimeryzacji z wydzieleniem znacznej ilości ciepła lub gazów palnych i/lub trujących, wynikających z właściwości materiału.

Podwojenie cyfry wskazuje na nasilenie oznaczonego nią zagrożenia, natomiast jeżeli zagrożenie stwarzane przez dany materiał może być wystarczająco określone jedną cyfrą, to stawia się po tej cyfrze zero (0).

Następujące zestawienia cyfr mają specjalne znaczenie: 22, 323, 333, 362, 382, 423, 44, 446, 462, 482, 539, 606, 623, 642, 823, 842, 90 i 99 (patrz 5.3.2.3.2).

Numer zagrożenia (2 lub 3 cyfry, które w określonych przypadkach są poprzedzone literą „X”).

Numer UN (zawsze 4 cyfry).

Jeżeli numer dla oznaczenia zagrożenia jest poprzedzony literą „X”, to oznacza to, że materiał niebezpiecznie reaguje z wodą. Przy takich materiałach można stosować wodę tylko w porozumieniu z ekspertami.

Dla materiałów i przedmiotów klasy 1, jako numery zagrożenia należy stosować kody klasyfikacyjne według działu 3.2 tabela A kolumna 3b. Kod klasyfikacyjny składa się z:

- numeru podklasy według 2.2.1.1.5; i

- litery grupy zgodności według 2.2.1.16.

Znaczenie numerów zagrożenia wymienionych w dziale 3.2 tabela A kolumna 20 RID, określa 5.3.2.3.2 RID.

Znak dla materiałów o podwyższonej temperaturze

Wagony-cysterny, kontenery-cysterny, cysterny przenośne, wagony specjalne lub kontenery wielkie lub wagony specjalnie wyposażone lub kontenery wielkie, zawierające materiały przekazane do przewozu lub przewożone w stanie ciekłym w temperaturze nie niższej niż 100°C lub w stanie stałym w temperaturze nie niższej niż 240°C, powinny mieć umieszczony w przypadku wagonów na obu ścianach bocznych, a w przypadku kontenerów wielkich, kontenerów-cystern i cystern przenośnych, na obu ścianach bocznych i obu ścianach czołowych, znak pokazany na rysunku 5.3.3 RID.



Znak powinien być trójkątem równobocznym w kolorze czerwonym, o wymiarach boku nie mniejszym niż 250 mm. W przypadku kontenerów-cystern i cystern przenośnych o pojemności nie większej niż 3000 litrów, na których dostępna powierzchnia jest zbyt mała, aby nanieść wymagany znak, wymiary znaku mogą zostać zmniejszone do 100 mm.

Nalepki ostrzegawcze.

Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest umieścić na wagonach-cysternach duże nalepki ostrzegawcze (romb o boku co najmniej 250 mm) w taki sposób, aby były dobrze widoczne podczas przewozu, np.: nalepki ostrzegawcze Nr 2.1 Gazy zapalne. Symbol czarny lub biały na czerwonym tle, cyfra „2” w dolnym rogu (5.2.2.2.2 RID):



Zamiast nalepek mogą być stosowane również trwale naniesione znaki niebezpieczeństwa odpowiadające dokładnie wzorom nalepek.

Duże nalepki ostrzegawcze, które nie dotyczą przewożonych towarów lub ich pozostałości, powinny być zdjęte lub zakryte.

Jeżeli duże nalepki ostrzegawcze są umieszczone na tablicach ruchomych, to powinny być one tak wykonane i zabezpieczone, aby wykluczyć możliwość

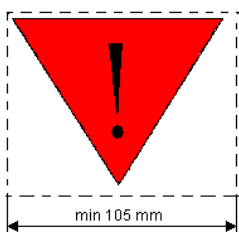
przestawienia lub poluzowania podczas przewozu (w szczególności wskutek uderzeń i niezamierzonego przemieszczania).

Duże nalepki ostrzegawcze przeznaczone na wagony mogą być zmniejszone do wymiarów 150 x 150 mm.

Znaki dotyczące manewrowania.

Przepisy ogólne dotyczące nalepek ostrzegawczych stosuje się także dla znaków dotyczących manewrowania według wzorów 13 i 15, przy czym zamiast znaków dotyczących manewrowania wolno umieszczać także nieusuwalne oznakowania dotyczące manewrowania odpowiadające dokładnie opisanym wzorom.

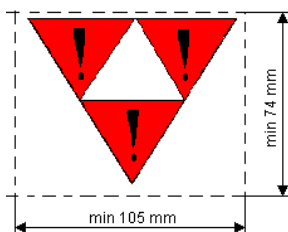
Oznakowania te powinny przedstawiać czerwony trójkąt lub czerwone trójkąty z czarnymi wykrzyknikami (linia podstawy minimum 100 mm, wysokość minimum 70 mm).



13

Ostrożnie przetaczać

Czerwony trójkąt z czarnym wykrzyknikiem na białym tle



15 Zakaz odrzutu i staczania.

Powinien być doczepiony pojazd trakcyjny. Rozrząd tylko metodą odstawczą, nie wolno najeżdżać, chronić przed najeżdżaniem innych wagonów.

Trzy czerwone trójkąty z czarnymi wykrzyknikami na białym tle

Pas barwy pomarańczowej.

Wagony-cysterny przeznaczone dla przewozu gazów skroplonych powinny być oznaczone nieodblaskowym pomarańczowym pasem szerokości około 30 cm, który otacza zbiornik na wysokości osi podłużnej zbiornika.

Znak dla materiałów zagrażających środowisku

Jeżeli zgodnie z przepisami 5.3.1 wymagane jest naniesienie dużej nalepki ostrzegawczej, to kontenery wielkie, MEGC, kontenery-cysterny, cysterny przenośne i wagony, przewożące materiały niebezpieczne zagrażające środowisku odpowiadające kryteriom 2.2.9.1.10, powinny być oznakowane znakiem dla materiałów zagrażających środowisku przedstawionym w 5.2.1.8.3.



Znak dla materiałów zagrażających środowisku, dla kontenerów wielkich, MEGC, kontenerów-cystern, cystern przenośnych i wagonów powinien być zgodny z opisem w 5.2.1.8.3 i z rysunkiem 5.2.1.8.3, z tym że jego wymiary minimalne powinny wynosić 250 × 250 mm. W przypadku kontenerów-cystern i cystern przenośnych o pojemności nie większej niż 3000 litrów, na których dostępna powierzchnia jest zbyt mała, aby nanieść wymagany znak, wymiary boków znaku mogą zostać zmniejszone do 100 mm.

B. Tabor SMGS:

Pas wyróżniający.

Na wagony-cysterny kolei 1.520 mm dla gazów skroplonych, na wysokości osi podłużnej wzdłuż zbiornika nanosi się pas o szerokości 300 mm:

- dla UN 1005 AMONIAK BEZWODNY – koloru żółtego;
- dla UN 1017 CHLOR – koloru ochronnego (ciemno-zielonego);
- dla gazów zapalnych z kodem klasyfikacyjnym 2F, 3F, 4F – koloru czerwonego.

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 55 50
 - c) Fax: +48 91 471 54 09
 - d) E-mail: iz.szczecin@plk-sa.pl
- 2) Naczelnik Sekcji Eksploatacji Szczecin Główny
 - a) Tel. 91 471-1576
 - b) E-mail: ise.szczecinglowny@plk-sa.pl

11. Postanowienia końcowe.

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

13. Spis załączników do statutu obiektu.

Załącznik 1 - Plan schematyczny bocznic kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – ZMPSiŚ Rejon Przeładunków Drobnicowych Rejon manewrowy nr 1 Eva Stevedoring, Rejon manewrowy nr 2 Rumuńskie, Rejon manewrowy nr 5 Szczecin Bulk Terminal, Rejon manewrowy nr 6 Fast Terminals

Załącznik 1a - Plan schematyczny bocznic kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - ZMPSiŚ Rejon Przeładunków Drobnicowych – Rejon manewrowy nr 3 Rosyjskie i WOC

Załącznik 1b - Plan schematyczny bocznic kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - ZMPSiŚ Rejon Przeładunków Drobnicowych Rejon manewrowy nr 4 Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne

Załącznik 1c - Plan schematyczny bocznic kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - ZMPSiŚ Rejon Przeładunków Drobnicowych Rejon manewrowy nr 7 Ostrów Grabowski



ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

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

Załącznik nr I

Do Statutu obiektu

OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH

REGULAMIN PRACY MANEWRÓWEJ REJONU MANEWRÓWEGO NR 1 Eva Stevedoring

Spis treści:

§1. Nazwa, miejsce dogążenia, usytuowanie punktów zdawczo odbiorczego, pochylenia torów.	3
§2. Wykaz torów i rozjazdów	4
§3. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	6
§4. Place ładunkowe	6
§5. Urządzenia ładunkowe.....	7
§6. Urządzenia trakcyjne.....	7
§7. Warunki techniczne obsługi rejonu manewrowego	7
§8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie manewrowym	8
§9 Skorowidz zmian i uzupełnień.	10

§1. Nazwa, miejsce dogążenia, usytuowanie punktów zdawczo odbiorczego, pochylenia torów.

1) Nazwa

Rejon manewrowy nr 1 Eva Stevedoring

2) Miejsce odgażenia

Bocznicą kolejową Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Rejon Przeładunków Drobnicowych odgażają się na stacji Szczecin Port Centralny w okręgu nastawczym SPD 31

a) od toru nr stacyjnego nr 804 rozjazdem 817 w km 4,665

b) od toru stacyjnego nr 801 od środka rozjazdu nr 875 w km 5,499

c) od toru stacyjnego nr 815 od rozjazdu nr 868 i od toru stacyjnego nr 816 od rozjazdu nr 869 w km 5,462

d) od toru stacyjnego nr 847 rozjazdem nr 804 w km 4,475

e) od toru 842 od środka rozjazdu nr 814 w km 4,616

f) od toru stacyjnego nr 843 rozjazdem nr 802 w km 4,376

Wszystkie odgażenia są od linii kolejowej nr 990 Szczecin Port Centralny SPA – Szczecin Port Centralny SPD32 zarządzanej przez PKP PLK S.A.

3) Punkty zdawczo-odbiorcze usytuowane są:

w rejonie manewrowym nr 1 Baltic Stevedoring Company na torach nr 1031, 1032, torach nr 1033 i 1034, które pełnią funkcję torów ładunkowych

4) Pochylenia torów

Lp.	Nr. toru	pochylenie toru
1	1031	Na spadku 1,7 ‰ na długości 40 m, dalej na wzniesieniu 1,0 ‰ na długości 142 m, w poziomie na długości 928 m.
2	1032	Na wzniesieniu 1,0 ‰ na długości 93 m. dalej w poziomie na długości 928 m.
3	1033	W poziomie na długości 680 m.
4	1034	Na wzniesieniu 6,0 ‰ na długości 130 m, dalej w poziomie na długości 63 m. dalej na spadku 20 ‰ na długości 40m, dalej w poziomie na długości 200m, dalej na wzniesieniu 15 ‰ na długości 15m.
5	1038	Na wzniesieniu 6,0 ‰ na długości 42 m dalej w poziomie na długości 63 m, dalej na spadku 1,9 ‰ na długości 52 m,.

Szyny na wszystkich torach są typu S 49

§2. Wykaz torów i rozjazdów

Rejon manewrowy nr 1 Eva Stevedoring

1) Tory

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność w wagonach 17 m.
		od	do	metrów	od	do	metrów	
Na terenie PKP PLK S.A.								
1031	Komunikacyjny	S 869	Granica	19				
Na terenie bocznic								
1031	Komunikacyjny	Granica	K	1091				
1031	Komunikacyjny	Granica	S 1033	89				
1031	Zdawczo – odbiorczy /ładunkowy	S 1033	S 1040	451	P. zd-od	U 1040	295	17
1031	Zdawczo – odbiorczy /ładunkowy	S 1040	S 1048	282	S 1040	U 1048	237	13
1031	Zdawczo – odbiorczy /ładunkowy	S 1048	K	288	S 1048	Z1	288	16
1032		S 1033	K	1021				
1032	Komunikacyjny	S 1033	S 1035	121				
1032	Zdawczo – odbiorczy /ładunkowy	S 1035	S1037	248	U 1035	S 1037	203	11
1032	Zdawczo – odbiorczy /ładunkowy	S 1037	S 1044	243	U 1041	S 1044	163	9
1032	Zdawczo – odbiorczy /ładunkowy	S 1044	K	409	U1047	Z1	330	19
1033		S 1035	K	901				
1033	Zdawczo – odbiorczy /ładunkowy	S 1035	S 1043	220	U 1035	U 1043	129	7
1033	Zdawczo – odbiorczy /ładunkowy	S 1043	S 1046	214	U 1043	U 1046	168	9
1033	Zdawczo – odbiorczy /ładunkowy	S 1063	K	346	S 1046	Z1	346	20
1034		Granica	K	433				
1034	Komunikacyjny	Granica	S 1032	28				
1034		S 1032	K	405	Brama	Brama	180	10
1034					Brama	Z1	-----	-----
1038	Komunikacyjny	U 1032	U 876	157				
Łącznie				3622			2339	131

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

2) Rozjazdy

Nr. Rz	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rozdaj zamknięcia nastawczego	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i ogłędzin rozjazdów
1032	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na tor nr 1034	ręczny, drużyna manewrowa	Tak na Rz zabudowana Wk 1032	Wyznaczony pracownik bocznicy
1033	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na tor nr 1031	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1035	Rz. S49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na tor nr 1032	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1037	Rz. S49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na Rz nr 1041	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1040	Rz. S49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na tor nr 1031	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1041	Rz. S49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na Rz nr.1044	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1043	Rz. S49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na tor nr 1033	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1044	Rz. S49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na Rz nr 1047	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1046	Rz. S49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na Rz nr 1043	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1047	Rz. S49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na Z1 toru nr 1032	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1048	Rz. S49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na Rz nr 1048	ręczny, drużyna manewrowa	nie	

§3. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

Rejon manewrowy nr 1

Na terenie bocznicy w torze nr 1031 znajduje się lewa, pojedyncza, ręczna wykolejnica nr 1033 z dwoma zamkami (+) i (-) niezależniona z rozjazdami. W rozjeździe 1032 zabudowana jest lewa podwójna wykolejnica z dwoma zamkami (+) i (-) niezależniona z rozjazdami. Przed przejazdem w km 0,012 kilometracji bocznicowej zabudowane są cztery tarcze manewrowe Tm841, Tm842, Tm843, Tm844 uzależnione z sygnalizatorami drogowymi. Załączenie obojętnie której z tarcz powoduje wyświetlenie się sygnału na sygnalizatorach drogowych zakazującego wjazdu na przejazd, a następnie po 30 sekundach wyświetlenie się sygnału MS2 na tarczy manewrowej zezwalającej na jazdę manewrową. Na zwrotnikach Rz. i Wk znajdują się wskaźniki położenia rozjazdu i wykolejnicy. Wskaźniki te nie są oświetlane. Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów zakończonych kozłami oporowymi na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.

Rejon manewrowy nr 1 Eva Stevedoring

Nr. wykolejnicy	Położenie zasadnicze	sposób nastawiania
Wk1032	Lewa podwójna nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa
Wk1033	Lewa nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa

§4. Place ładunkowe

Rejon manewrowy nr 1 Eva Stevedoring

Wykaz magazynów.

Przy torze	Długość frontu ładunkowego	Szerokość magazynu
1034	180	40

Wykaz ramp.

Przy torze	Rodzaj i przeznaczenie	Długość frontu ładunkowego
1034	boczna, przeladunkowa	180 m

§5. Urządzenia ładunkowe

Rejon manewrowy nr 1 Eva Stevedoring

Rodzaj dźwigu	Ilość szt.	Nad torami	Udźwig (kN)	Napęd
portalowy	6	1031,1032 i 1033	320	elektryczny
portalowy	3		160	elektryczny
bramowy	2		160	elektryczny

§6. Urządzenia trakcyjne

Na terenie bocznicy Rejon Przeładunków Drobnicowych w rejonie nr 1 dla wykonywania prac manewrowych związane z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznicy wykorzystywane są:

Pojazdy trakcyjne DB Port Szczecin Spółka z o.o.

Wykorzystywane na bocznicy 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”.

§7. Warunki techniczne obsługi rejonu manewrowego

Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową

- 1) Wagony podstawiane są na bocznicę przez pojazdy trakcyjne i drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych po uprzednim uzgodnieniu zasad obsługi z operatorami ustanowionymi przez ZMPSiŚ (zawarcie stosownych umów lub porozumień).
- 2) Wagony przeznaczone na bocznicę podstawiane na bocznicę i zabierane z niej przez przewoźników kolejowych przekazywane są na torach zdawczo – odbiorczych w rejonie manewrowym: nr 1 Eva Stevedoring na torach nr 1031, 1032, 1033 i 1034, które jednocześnie pełnią funkcję torów ładunkowych,
- 3) Ilość wagonów podstawianych jednorazowo przez przewoźników kolejowych. Jednorazowo można podstawić na tory zdawczo – odbiorcze rejonu manewrowego: nr 1 Eva Stevedoring najwyżej 131 wagonów o długości do 17 m każdy, przy czym:
 - na tory nr 1031 – 1033 można podstawić najwyżej 121 wagonów o długości do 17 m każdy,
 - na tor nr 1034 do magazynu można podstawić najwyżej 10 wagonów o długości do 17m każdy.
- 4) Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 225 kN/oś

§8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie manewrowym

Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznicy wykonywana jest przez drużyny manewrowe i pojazdy trakcyjne licencjonowanych przewoźników kolejowych i operatorów ustanowionych dla poszczególnych rejonów manewrowych w rejonie manewrowym nr 1 Eva Stevedoring prace te wykonuje DB Port Szczecin Sp. z o.o.

Jednoczesne dokonywanie obsługi określonego rejonu manewrowego dwoma pojazdami trakcyjnymi w rejonach, w których operują dwaj współużytkownicy bocznic może się odbyć, po uzgodnieniu zainteresowanych dyspozytorów i po uzgodnieniu pomiędzy drużynami manewrowymi. Klucze do wykolejnic zabezpieczających rejon manewrowy nr 1 znajdują się w pomieszczeniu Dyspozytora na Dyspozycji Głównej, ul. Hryniewieckiego 16

Szczególną ostrożność należy zachować:

Podczas obsługi toru ładunkowego nr 1034, gdzie z uwagi na obniżenie niwelety toru w stosunku do placu i podłogi magazynu oraz na znajdujące się przed magazynem barierki jazda na stopniach wagonu jest zabroniona,

Przy dojeżdżaniu do wagonów, przy których odbywają się czynności ładunkowe, dojazd do 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 oraz odłączeniu urządzeń ładunkowych od wagonów.

Zasady obsługi toru nr 1034 w magazynie, w rejonie Eva Stevedoring.

- a) Na torze nr 1034 wagony podstawiane są wyłącznie na odcinku toru wewnątrz magazynu (długości 178 metrów). Odstawianie wagonów i wykonywanie czynności ładunkowych na torze nr 1034 na odcinku od ukresu rozjazdu nr 1032 do bramy wjazdowej do magazynu jest zabronione.
- b) Każdorazowy wjazd taboru do magazynu ilość musi być uzgodniony ilość dyspozytorem terminala, który przed wydaniem zgody na wjazd zobowiązany jest dopilnować otwarcia obu bram magazynu na tym torze.
- c) Spychany po torze nr 1034 tabor powinien być hamowany hamulcem zespolonym z uwzględnieniem postanowień 3 niniejszego regulaminu.
- d) Długość spychanego składu nie może przekraczać 16 wagonów dwuosioowych (o długości do 10 m każdy), tj. 160 metrów, lub 9 wagonów 17 metrowych.
- e) Kierownik manewrów zobowiązany jest zatrzymać czoło spychanej jazdy przed wskaźnikiem W4 umieszczonym z prawej strony toru na początku barierki przed bramą wjazdową do magazynu ilość sprawdzić czy obie bramy wjazdowe są otwarte.
- f) Po stwierdzeniu braku przeszkód do jazdy kierownik manewrów kieruje manewrem poprzedzając pierwszy wagon spychanej jazdy. W razie potrzeby sygnały podawane przez kierownika manewrów przekazuje maszyniście manewrowy.

- g) Maszynista spychający skład zobowiązany jest zatrzymać jazdę w chwili, gdy wagon znajdujący się przy lokomotywie minie bramę wjazdową (nawet wtedy, gdy nie otrzyma polecenia zatrzymania jazdy). Dalsza jazda może być kontynuowana po powtórnym otrzymaniu od kierownika manewrów polecenia na uruchomienie jazdy.



ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

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

Załącznik nr II

Do Statutu obiektu

OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH

REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ REJONU MANEWROWEGO NR 2 RUMUŃSKIE

SZCZECIN 2018

Spis treści:

§1. Nazwa, miejsce dogążenia, usytuowanie punktów zdawczo odbiorczego, pochylenia torów.	3
§2. Wykaz torów i rozjazdów	4
§3. Urządzenia za bezpieczeństwa i sterowania ruchem kolejowym	7
§4. Place ładunkowe	8
§5. Urządzenia ładunkowe.....	9
§6. Urządzenia trakcyjne.....	9
§7. Warunki techniczne obsługi rejonu manewrowego	9
§8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie manewrowym	10
§9. Skorowidz zmian i uzupełnień.	11

§1. Nazwa, miejsce dogążenia, usytuowanie punktów zdawczo odbiorczego, pochylenia torów.

1) Nazwa

Rejon manewrowy nr 2 Rumuńskie

2) Miejsce odgażenia

Bocznica kolejowa Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Rejon Przeladunków Drobnicowych odgażają się na stacji Szczecin Port Centralny w okręgu nastawczym SPD 31

a) od toru nr stacyjnego nr 804 rozjazdem 817 w km 4,665

b) od toru stacyjnego nr 801 od środka rozjazdu nr 875 w km 5,499

c) od toru stacyjnego nr 815 od rozjazdu nr 868 i od toru stacyjnego nr 816 od rozjazdu nr 869 w km 5,462

d) od toru stacyjnego nr 847 rozjazdem nr 804 w km 4,475

e) od toru 842 od środka rozjazdu nr 814 w km 4,616

f) od toru stacyjnego nr 843 rozjazdem nr 802 w km 4,376

Wszystkie odgażenia są od linii kolejowej nr 990 Szczecin Port Centralny SPA – Szczecin Port Centralny SPD32 zarządzanej przez PKP PLK S.A.

3) Punkty zdawczo-odbiorcze usytuowane są: na torach nr 985 i 986, przy czym

a) torem zdawczym jest tor nr 985

b) torem odbiorczym jest tor nr 986.

4) Pochylenia torów

Lp.	Nr. toru	Pochylenie toru
1	830	Na spadku 1,7 ‰ na długości 38 m, dalej na spadku 4,8 ‰ na długości 100 m, w poziomie na długości 100 m. na spadku 0,7 ‰ na długości 50 m
2	951	W poziomie na długości 602 m,.
3	952	W poziomie na długości 602 m,.
4	953	na wzniesieniu 0,7 ‰ na długości 20 m, dalej w poziomie na długości 130 m. dalej na spadku 0,5 ‰ na długości 429
5	954	W poziomie na długości 44 m, dalej na spadku 0,5 ‰ na długości 425 m,
6	957	W poziomie na długości 262 m,.
7	981	W poziomie na długości 367 m,.
8	982	W poziomie na długości 517 m,.
9	983	W poziomie na długości 517 m,.
10	984	Na spadku 0,7 ‰ na długości 179 m. w poziomie na długości 556 m
11	985	Na spadku 0,7 ‰ na długości 179 m. w poziomie na długości 556 m
12	986	Na spadku 0,7 ‰ na długości 179 m. w poziomie na długości 556 m

13	987	W poziomie na długości 30 m. na spadku 0,7 ‰ na długości 145 m w poziomie na długości 115 m
14	988	W poziomie na długości 70 m. na spadku 0,6 ‰ na długości 180 m w poziomie na długości 62 m

Szyny na wszystkich torach są typu S 49

§2. Wykaz torów i rozjazdów

Rejon manewrowy nr 2 Rumuńskie

1) Tory

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność w wagonach 17 m.
		od	do	metrów	od	do	metrów	
Na terenie PKP PLK S.A.								
830	komunikacyjny	S 817	Granica	92				
Na terenie bocznicy ZMPSIŚ								
830	komunikacyjny	Granica	Śr 969	196	U817	U 969	214	12
951	zdawczo-odbiorczy/ładunkowy	S 970	K	602				
951	zdawczo-odbiorczy/ładunkowy	S 970	S 963	244	S 970	U 963	197	11
951	zdawczo-odbiorczy/ładunkowy	S 963	S 952	255	S 963	U 952	178	10
951	zdawczo-odbiorczy/ładunkowy	S 952	K	133	S 952	KM 0,552	83	4
951	naprawczy				KM 0,552	KM 0,596	18	1
952		S 972	K	605				
952	zdawczo-odbiorczy/ładunkowy	S 972	Śr. 965	254	U 972	U 965	170	10
952	zdawczo-odbiorczy/ładunkowy	Śr. 965	S 953	215	U 956	S 953	178	10
952	zdawczo-odbiorczy/ładunkowy	S 953	K	136	U 953	Z1	89	5
953		S 972	K	605				
953	komunikacyjny	Śr. 969	S 960	287				
953	zdawczo-odbiorczy/ładunkowy	S 960	S 951	157	S 960	U 951	110	6
953	zdawczo-odbiorczy/ładunkowy	S 951	K	144	S 951	Z1	144	8

954		S 967	K	469				
954	komunikacyjny	S 967	S 962	83				
954	zdawczo- odbiorczy/ ładunkowy	S 962	S 954	184	S 962	U 954	137	8
954	zdawczo- odbiorczy/ ładunkowy	S 954	K	202	S 954	Z1	155	9
957	komunikacyjny	S 963	Śr. 969	262				
Nabrzeże Węgierskie								
981		K	S 989	367				
981	odstawczy	K	S 985	151	Z1	U 985	87	5
981	zdawczo- odbiorczy/ ładunkowy	S 985	S 989	216	S 985	S 989	216	12
982		S 970	S 991	517				
982	odstawczy	S 970	S 981	139	U 970	U 981	93	5
982	zdawczo- odbiorczy/ ładunkowy	S 981	S 991	378	U 982	U 991	216	12
983		S 972	S 992	517				
983	odstawczy	S 972	S 983	139	S 972	U 983	92	5
983	zdawczo- odbiorczy/ ładunkowy	S 983	S 992	378	S 983	U 992	278	16
984		Śr. 969	S 995	707				
984	zdawczo- odbiorczy	Śr.969	Śr. 986	364	U 969	U 986	295	17
984	zdawczo- odbiorczy	Śr. 986	S 995	338	U 986	U 994	212	12
985		S 971	S 994	632				
985	zdawczo- odbiorczy	S 871	Śr. 987	374	U 971	U 987	294	17
985	zdawczo- odbiorczy	Śr. 987	S 996	258	U 987	U 994	173	10
986		Śr. 969	Śr.996	729				
986	zdawczo- odbiorczy	Śr. 969	S 988	454	U 971	U988	335	19
986	zdawczo- odbiorczy	S 988	Śr. 986	275	S 988	U 995	201	11
987	komunikacyjny	S 984	S 988	290				
988	komunikacyjny	S 991	S 997	312				
Połączenia rozjazdowe								
		S 970	S972	62				
		S 981	S 983	62				
		S 982	S 985	75				
		S 989	S 990	75				
Łącznie				7176			4165	235

2) Rozjazdy

Nr. Rz	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięci nastawczego	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzale- żnienie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i ogłędzin rozjazdów
951	Rz. S 49 1:9:190 zwyczajny rowkowy	Na Rz nr 960	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Wyznaczony pracownik bocznicy
952	Rz. S 49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na Rz nr. 964	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
953	Rz. S 49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na Z1 toru nr 952	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
954	Rz. S 49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na Z1 toru nr 954	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
960	Rz. S 49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na Rz nr.967	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
962	Rz. S 49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na Rz nr. 954	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
964	Rz. S 49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na Rz nr. 970	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
965 ^a / _b	Rkpd S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na Rz nr. 953	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
965 ^c / _d	Rkpd S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na Rz nr. 972	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
967	Rz. S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na tor nr. 953	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
968	Rz. S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na tor nr. 957	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
969 ^a / _b	Rkpd S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na Wk 966	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
969 ^c / _d	Rkpd S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na Rkpd 986	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
Nabrzeże Węgierskie					
970	Rz. S 49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na Rz 981	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Wyznaczony pracownik bocznicy
971	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na Rkpd nr. 987	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
972	Rz. S 49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na Rkpd nr. 965	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
981	Rz. S 49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na Rz nr. 982	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
982	Rz. S 49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na Rz nr 991	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
983	Rz. S 49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na Rz nr. 972	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
984	Rz. S 49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na tor nr. 987	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
985	Rz. S 49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na Z1 toru nr 981	ręczny, drużyna manewrowa	nie	

986 ^{a/b}	Rkpd S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na Rkpd nr. 969	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Wyznaczony pracownik boczniczy
986 ^{c/d}	Rkpd S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na Rz nr. 994	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
987 ^{a/b}	Rkpd S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na Rz nr 971	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
987 ^{c/d}	Rkpd S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na Rz nr. 994	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
988	Rz S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na Rz nr 971	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
989	Rz. S 49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na tor nr 981	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
990	Rz. S 49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na tor nr 982	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
991	Rz. S 49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na tor nr 982	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
992	Rz. S 49 1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na tor nr. 983	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
994	Rz. S 49 1+9 190 zamknięcie suwakowe	Na tor nr. 984	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
995	Rz. S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na tor nr. 986	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
996 ^{a/b}	Rkpd S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na Rz nr. 995	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
996 ^{c/d}	Rkpd S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na tor nr. 1012	ręczny, drużyna manewrowa	nie	

§3. Urządzenia za bezpieczeństwa i sterowania ruchem kolejowym

Rejon manewrowy nr 2

Na terenie boczniczy w torze nr 1009 znajduje się lewa, pojedyncza, ręczna wykolejnica nr 996 z dwoma zamkami (+) i (-) niezależna z rozjazdami, w torze nr. 830 znajduje się lewa, pojedyncza, ręczna wykolejnica nr. 966 z dwoma zamkami (+) i (-) niezależna z rozjazdami.

Na zwrotnikach Rz. i Wk znajdują się wskaźniki położenia rozjazdu i wykolejnicy. Wskaźniki te nie są oświetlane. Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów zakończonych kozłami oporowymi na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.

Rejon manewrowy nr 2 Rumuńskie

Nr. wykolejnicy	Położenie zasadnicze	sposób nastawiania
Wk966	Lewa nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa
Wk996	Lewa nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa

§4. Place ładunkowe

Rejon manewrowy nr 2 Rumuńskie

Wykaz magazynów.

Przy torze	Długość frontu ładunkowego	Szerokość magazynu
952 i 953	100	30
952 i 953	100	30
983 i 984	190	42
983 i 984	190	42
954	180	-----

Wykaz ramp.

Przy torze	Rodzaj i przeznaczenie	Długość	Obciążenie
953	Boczna, przeładunkowa	110 m	20 kN/m ²
953	boczna, przeładunkowa	110 m	20 kN/m ²
984 przy	boczna, przeładunkowa	190 m	20 kN/m ²
954 przy	boczna, przeładunkowa	190 m	20 kN/m ²

Place składowe.

Przy torze	Długość frontu ładunkowego
952 i 953	150 m
952 i 957	150 m
983 i 987	150 m

§5. Urządzenia ładunkowe

Rejon manewrowy nr 1 Rumuńskie

Rodzaj dźwigu	Nr dźwigu	Lokalizacja
portalowy	131, 374, 341, 375	Między magazynami nr 9, 10 i 11
	173, 174, 175, 132, 133, 147, 148, 149, 150, 242, 278, 429	Przy torze nr 981

Na torze nr 952 znajdują się zsypy do rozładunku grawitacyjnego towarów sypkich z wagonów samowyładowczych

§6. Urządzenia trakcyjne

Na terenie bocznic Rejon Przeładunków Drobnicowych w rejonie nr 2 dla wykonywania prac manewrowych związane z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznic wykorzystywane są pojazdy trakcyjne licencjonowanych przewoźników 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”.

§7. Warunki techniczne obsługi rejonu manewrowego

Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową

- 1) Wagony podstawiane są na bocznicę przez lokomotywy i drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych po uprzednim uzgodnieniu zasad obsługi z operatorami ustanowionymi przez ZMPSiŚ (zawarcie stosownych umów lub porozumień).
 - 2) Wagony przeznaczone na bocznicę podstawiane na bocznicę i zabierane z niej przez przewoźników kolejowych przekazywane są na torach zdawczo – odbiorczych w rejonie manewrowym: nr 2 Rumuńskie na torach nr 985 i 986, przy czym:
 - torem zdawczym jest tor nr 985
 - torem odbiorczym jest tor nr 986.
 - 3) Ilość wagonów podstawianych jednorazowo przez przewoźników kolejowych.
 - 951 można podstawić najwyżej 25 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 952 można podstawić najwyżej 25 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 953 można podstawić najwyżej 14 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 954 można podstawić najwyżej 17 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 981 można podstawić najwyżej 17 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 982 można podstawić najwyżej 12 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 983 można podstawić najwyżej 16 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 984 można podstawić najwyżej 29 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 985 można podstawić najwyżej 27 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 986 można podstawić najwyżej 30 wagonów o długości do 17 m każdy
- Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 225 kN/oś

§8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie manewrowym

Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznicy wykonywana jest przez drużyny manewrowe i pojazdy trakcyjne licencjonowanych przewoźników kolejowych i operatorów ustanowionych dla poszczególnych rejonów manewrowych w rejonie manewrowym nr 2 Rumuńskie prace te wykonuje licencjonowany przewoźnik

Jednoczesne dokonywanie obsługi określonego rejonu manewrowego dwoma pojazdami trakcyjnymi w rejonach, w których operują dwaj współużytkownicy bocznic mogą się odbyć, po uzgodnieniu zainteresowanych dyspozytorów i po uzgodnieniu pomiędzy drużynami manewrowymi. Klucze do wykolejnic zabezpieczających rejon manewrowy nr 2 znajdują się w pomieszczeniu Dyspozytora na Dyspozycji Głównej, ul. Hryniewieckiego 16

Szczególną ostrożność należy zachować:

Na torach nr 952, 953 i 984, z uwagi na znajdującą się przy tym torze rampę boczną, Przy wykonywaniu manewrów na przejeździe drogowym lub przejściu w poziomie szyn.

Przy dojeżdżaniu do wagonów, przy których odbywają się czynności ładunkowe, dojazd do 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 oraz odłączeniu urządzeń ładunkowych od wagonów.



ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

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

Załącznik nr III

Do Statutu obiektu

OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH

REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ REJONU MANEWROWEGO NR 3 Rosyjskie i WOC

SZCZECIN 2018

Spis treści:

§1. Nazwa, miejsce dogążenia, usytuowanie punktów zdawczo odbiorczego, pochylenia torów.	3
§2. Wykaz torów i rozjazdów	4
§3. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	5
§4. Place ładunkowe	6
§5. Urządzenia ładunkowe.....	6
§6. Urządzenia trakcyjne.....	6
§7. Warunki techniczne obsługi rejonu manewrowego	7
§8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie manewrowym	7
§9 Skorowidz zmian i uzupełnień.	8

§1. Nazwa, miejsce dogążenia, usytuowanie punktów zdawczo odbiorczego, pochylenia torów.

1) Nazwa

Rejon manewrowy nr 3 Rosyjskie i WOC

2) Miejsce odgażenia

Bocznicą kolejową Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Rejon Przeladunków Drobnicowych odgażają się na stacji Szczecin Port Centralny w okręgu nastawczym SPD 31

a) od toru nr stacyjnego nr 804 rozjazdem 817 w km 4,665

b) od toru stacyjnego nr 801 od środka rozjazdu nr 875 w km 5,499

c) od toru stacyjnego nr 815 od rozjazdu nr 868 i od toru stacyjnego nr 816 od rozjazdu nr 869 w km 5,462

d) od toru stacyjnego nr 847 rozjazdem nr 804 w km 4,475

e) od toru 842 od środka rozjazdu nr 814 w km 4,616

f) od toru stacyjnego nr 843 rozjazdem nr 802 w km 4,376

Wszystkie odgażenia są od linii kolejowej nr 990 Szczecin Port Centralny SPA – Szczecin Port Centralny SPD32 zarządzanej przez PKP PLK S.A.

3) Punkty zdawczo-odbiorcze usytuowane są: pomiędzy torami nr 902 i 903 w km 0,085 toru 902

4) Pochylenia torów

Lp.	Nr. toru	Pochylenie toru
1	847	Na wniesieniu 0,9 ‰ na długości 1000m, dalej na spadku 1,5 ‰ na długości 150 m, w poziomie na długości 25 m.
2	901	W poziomie na długości 349 m,
4	902	W poziomie na długości 150 m., dalej na spadku 0,5 ‰ na długości 190 m, dalej w poziomie na długości 310 m. na spadku 0,5‰ na długości 154
5	903	W poziomie na długości 250 m, dalej na wniesieniu 0,5 ‰ na długości 100 m, dalej w poziomie na długości 232m.
6	904	W poziomie na długości 218 m,
7	905	W poziomie na długości 185 m,
8	905a	W poziomie na długości 103 m,
9	905b	Na wniesieniu 0,5 ‰ na długości 193m.
10	906	W poziomie na długości 50 m, na spadku 0,5 ‰ na długości 236 m,

Szyny na wszystkich torach są typu S 49

§2. Wykaz torów i rozjazdów

Rejon manewrowy nr 3 Rosyjskie i WOC

1) Tory

"Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność w wagonach 17 m.	
		od	do	metrów	od	do	metrów		
Na terenie PKP PLK S.A.									
847	Dojazdowy	S 804	Granica	156					
Na terenie portu ZMPSIŚ									
847	Dojazdowy	Granica	S 901	119					
901		Pocz. toru	Koniec toru	349					
901	Do rozbiórki	Pocz. toru	Brama	29					
902		S 901	K	804					
902	Zdawczo odbiorczy/ładunkowy	S 901	S 913	304	P.zd-odb	Przejazd	169	9	
903		S 902	S 903	582					
903	Zdawczo odbiorczy/ładunkowy	S 902	Brama	220	P.zd-odb	Przejazd	176	10	
906		S 901	K	286					
906	Zdawczo odbiorczy/ładunkowy	S 901	Brama	242	P.zd-odb	Przejazd	127	7	
Na terenie boczniczy WOC									
901	Do rozbiórki	Brama	Koniec toru	320					
902	Zdawczo odbiorczy/ładunkowy	Brama	K	500	P.zd-odb	Z1	193	11	
903		Brama	S 913	352	U 908	U 911	169	9	
904	Zdawczo odbiorczy/ładunkowy	S 909	S 911	218	U 909	U 911	126	7	
905	Zdawczo odbiorczy/ładunkowy	S 910	S913	185	U 910	U 913	139	8	
905a	Ładunkowy	S 910	K	103	U 910	Z1	58	3	
905b	Wyciągowy	S 913	K	193	S 913	Z1	193	11	
906	Odstawczy	Brama	K	44	Brama	Z1	37	2	
Łącznie				2865				1387	77

2) Rozjazdy

Nr. Rz	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Zasadnicze położenie zwrótnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależ- nienie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i ogłędzin rozjazdów
Na terenie PKP PLK S.A.					
804	Rz S49-1:9-190	Na tor nr 846	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Wyznaczony pracownik
Na terenie bocznic ZMPSiŚ					
901	Rz S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na zwrótnicę nr 902	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Wyznaczony pracownik bocznicy
902	Rz S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na tor nr 902	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
908	Rz S49-1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na tor nr 903	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
909	Rz S49-1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na tor nr 904	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
910	Rz S49-1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na tor nr 905a	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
911	Rz S49-1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na tor nr 903	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
913	Rz S49-1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na zwrótnicę nr 911	ręczny, drużyna manewrowa	nie	

§3. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

W torze 847 zabudowana jest wykolejnica prawa, pojedyncza z dwoma zamkami wykolejnicowymi (+) i (-)

Na zwrótnikach Rz. i Wk znajdują się wskaźniki położenia rozjazdu i wykolejniczy. Wskaźniki te nie są oświetlane. Sygnały Z 1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów zakończonych kozłami oporowymi na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.

Rejon manewrowy nr 3 Rosyjskie i WOC

Nr. wykolejniczy	Położenie zasadnicze	sposób nastawiania
Wk901	Prawa nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa

§4. Place ładunkowe

Rejon manewrowy nr 3 Rosyjskie i WOC

Wykaz magazynów.

Przy torze	Długość frontu ładunkowego	Szerokość magazynu
902 i 903	218	50

Wykaz ramp:

Przy torze	Rodzaj i przeznaczenie	Długość	Obciążenie
902	boczna, przeładunkowa	218 m	40 kN/m ²
903	boczna, przeładunkowa	44 m	40 kN/m ²
		68 m	
		68 m	
905a	czołowa, przeładunkowa	27 m	2,2 kN/m ²

Z prawej strony torów nr 902 i 903 bezpośrednio za bramami wjazdowymi do WOC znajdują się pomosty umożliwiające sprawdzanie zawartości wagonów.

§5. Urządzenia ładunkowe

Rejon manewrowy nr 3 Rosyjskie i WOC

Rodzaj dźwigu	Ilość szt.	Nad torami	Napęd
Portalowy	6	901, 902	elektryczny

§6. Urządzenia trakcyjne

Na terenie bocznicy Rejon Przeładunków Drobnicowych w rejonie nr 3 dla wykonywania prac manewrowych związane z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznicy wykorzystywane są pojazdy trakcyjne licencjonowanych przewoźników. Wykorzystywane na bocznicy 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”.

§7. Warunki techniczne obsługi rejonu manewrowego

Podstawianie wagonów na bocznice kolejową

- 1) Wagony podstawiane są na bocznice przez lokomotywy i drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych po uprzednim uzgodnieniu zasad obsługi z operatorami ustanowionymi przez ZMPSiŚ (zawarcie stosownych umów lub porozumień).
- 2) Wagony przeznaczone na bocznice podstawiane na bocznice i zabierane z niej przez przewoźników kolejowych przekazywane są na torach zdawczo – odbiorczych w rejonie manewrowym: nr w rejonie manewrowym nr 3 Rosyjskie i WOC na torach nr 902 i 903 Ilość wagonów podstawianych jednorazowo przez przewoźników kolejowych.
 902 można podstawić najwyżej 9 wagonów o długości do 17 m każdy
 903 można podstawić najwyżej 10 wagonów o długości do 17 m każdy
 906 można podstawić najwyżej 7 wagonów o długości do 17 m każdy
 WOC na tor nr :
 902 można podstawić najwyżej 11 wagonów o długości do 17 m każdy
 904 można podstawić najwyżej 7 wagonów o długości do 17 m każdy
 905,905a można podstawić najwyżej 11 wagonów o długości do 17 m każdy
 Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 225 kN/oś

§8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie manewrowym

Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznic wykonywana jest przez drużyny manewrowe i pojazdy trakcyjne licencjonowanych przewoźników kolejowych i operatorów ustanowionych dla poszczególnych rejonów manewrowych w rejonie manewrowym nr 3 Rosyjskie i WOC prace te wykonuje licencjonowany przewoźnik

Jednoczesne dokonywanie obsługi określonego rejonu manewrowego dwoma pojazdami trakcyjnymi w rejonach, w których operują dwaj współużytkownicy bocznic może się odbyć, po uzgodnieniu zainteresowanych dyspozytorów i po uzgodnieniu pomiędzy drużynami manewrowymi. Klucze do wykolejnic zabezpieczających rejon manewrowy nr 3 WOC i Nabrzeże Rosyjskie są w pomieszczeniu na posterunku ochronnym przy bramie nr 10.

Szczególnością ostrożność należy zachować:

Na torach nr 902 i 903, z uwagi na znajdującą się przy tym torze rampę boczną,

Przy wykonywaniu manewrów na przejeździe drogowym lub przejściu w poziomie szyn.

Przy dojeżdżaniu do wagonów, przy których odbywają się czynności ładunkowe, dojazd do 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 oraz odłączeniu urządzeń ładunkowych od wagonów.



ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

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

Załącznik nr IV

Do Statutu obiektu

OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH

REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ REJONU MANEWROWEGO NR 4 Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne

SZCZECIN 2018

Spis treści:

§1. Nazwa, miejsce dogążenia, usytuowanie punktów zdawczo odbiorczego, pochylenia torów.	3
§2. Wykaz torów i rozjazdów	4
§3. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	5
§5. Urządzenia ładunkowe.....	6
§6. Urządzenia trakcyjne.....	6
§7. Warunki techniczne obsługi rejonu manewrowego	7
§8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie manewrowym	8
§9 Skorowidz zmian i uzupełnień.	10

§1. Nazwa, miejsce dogążenia, usytuowanie punktów zdawczo odbiorczego, pochylenia torów.

1) Nazwa

Rejon manewrowy nr 4 Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne

2) Miejsce odgażlenia

Bocznicą kolejową Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Rejon Przeladunków Drobnicowych odgażlenia się na stacji Szczecin Port Centralny w okręgu nastawczym SPD 31

a) od toru nr stacyjnego nr 804 rozjazdem 817 w km 4,665

b) od toru stacyjnego nr 801 od środka rozjazdu nr 875 w km 5,499

c) od toru stacyjnego nr 815 od rozjazdu nr 868 i od toru stacyjnego nr 816 od rozjazdu nr 869 w km 5,462

d) od toru stacyjnego nr 847 rozjazdem nr 804 w km 4,475

e) od toru 842 od środka rozjazdu nr 814 w km 4,616

f) od toru stacyjnego nr 843 rozjazdem nr 802 w km 4,376

Wszystkie odgażlenia są od linii kolejowej nr 990 Szczecin Port Centralny SPA – Szczecin Port Centralny SPD32 zarządzanej przez PKP PLK S.A.

3) W rejonie manewrowym nr 4 Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne na torach nr 1202 i 1203 oraz dla obszaru, dla którego ustanowionym operatorem jest Cronimet PL Sp. z o.o. tor nr 1402 i 1403. W km 0,126

4) Pochylenia torów

Lp.	Nr. toru	Pochylenie toru
1	1201	Na wzniesieniu 5,0‰ na długości 25 m, na wzniesieniu 1,0 ‰ na długości 69 m,.
2	1202	Na wzniesieniu 1,0 ‰ na długości 109 m, dalej w poziomie na długości 275 m.
3	1203	W poziomie na długości 269 m.
4	1205	W poziomie na długości 271 m,
Na terenie bocznic Cronimet		
1	1401	Na wzniesieniu 1,0‰ na długości 40m, na wzniesieniu 1,5 ‰ na długości 43 m,.
2	1402	Na wzniesieniu 1,5‰ na długości 57m, dalej w poziomie na długości 277 m,.
3	1403	Na wzniesieniu 1,5‰ na długości 36m, dalej w poziomie na długości 157 m.
4	1404	W poziomie na długości 120m.

Szyny na wszystkich torach są typu S 49

§2. Wykaz torów i rozjazdów

Rejon manewrowy nr 4 Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne i Cronimet

1) Tory

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność w wagonach 17 m.
		od	do	metrów	od	do	metrów	
Na terenie boczniczy - Tor PKP PLK S.A.								
1201	Dojazdowo-wyciągowy	Wk 1201	Km 1,142	25	-----	-----		
Na terenie boczniczy -Tory ZMPSiŚ								
1201	Dojazdowo-wyciągowy	Km 1,142	S 1401	69	-----	-----	-----	
1202	zdawczy	S 1401	S 1206	386	P. zd-od	U 1403	182	10
1203	objazdowy	S 1203	S 1205	384	-----	-----	-----	
1205	odbiorczy	S 1204	K	271	U 1404	Z 1	221	13
1401	Dojazdowo-wyciągowy	S 1401	Brama	77				
Na terenie boczniczy Cronimet								
1401	Dojazdowo-wyciągowy	Brama	S 1402	6				
1402	Zdawczo - odbiorczy	S 1402	K	334	P zd-odb	Z1	227	13
1403	Wagowo - dojazdowy	S 1402	S 1403	193	U 1402	U 1403	113	6
1404	Wyciągowy	S 1404	K	120	S 1404	Z1	110	6
1405	Ładunkowy	S 1404	K	213	U 1404	Z1	168	9
1406	Ładunkowy	S 1404	K	213	U 1403	Z1	139	8
Łącznie				2291			1160	65

2) Rozjazdy

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 oględzin rozjazdów
1401	Rz. S49 1:9 190 zamknięcie suwakowe	Na Rz nr 1201	ręczny, drużyna manewrowa	Tak z Wk 1401	Wyznaczony pracownik boczniczy
1201*)	Rz. S49 1:7,5 190 zamknięcie suwakowe	Na zwrotnicę nr 1202	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1202	Rz. S49 1:7,5 190 zamknięcie suwakowe	Na tor nr 1202	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1203	Rz. S49 1:7,5 190 zamknięcie suwakowe	Na tor nr 1203	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1204	Rz. S49 1:7,5 190 zamknięcie suwakowe	Na tor nr 1205	ręczny, drużyna manewrowa	nie zamknięty w (+)	
1206	Rz. S49 1:7,5 190 zamknięcie suwakowe	Na tor 1203	ręczny, drużyna manewrowa		
Na terenie boczniczy Cronimet					
1205	Rz. S49 1:7,5 190 zamknięcie suwakowe	Na Rz nr.1402	ręczny, drużyna manewrowa	nie zamknięty w (+)	Wyznaczony pracownik boczniczy
1402	Rz. S49 1:7,5 190 zamknięcie suwakowe	Na Rz nr. 1205	ręczny, drużyna manewrowa		
1403	Rz. S49 1:9 190 zwyczajny rowkowy	Na tor 1403	ręczny, drużyna manewrowa		
1404	Rz. S49 1:9 190 zwyczajny rowkowy	Na Rz nr.1403	ręczny, drużyna manewrowa		

*)-Rozjazd zamknięty na stałe zamkiem i sponą iglicową

§3. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

Na terenie boczniczy znajdują się ręczne, mechaniczne urządzenia sterowania ruchem kolejowym.

Tarcze manewrowe stałe Tm1201 i Tm1201A, Tm1301 Wk12011 z zamkiem plusowym (+). Wykolejnica Wk1401 z zamkami: plusowym i minusowym, powiązany z zamkiem trzpieniowym na Rz1401(+).

WkZCL z zamkami (+) i (-) uzależniona z Wk1301.

Na zwrotnikach Rz. i Wk znajdują się wskaźniki położenia rozjazdu i wykolejnicy. Wskaźniki te nie są oświetlane.

Rz1205 położenie zasadnicze (+) na tor nr 1402, i Rz 1205 w położeniu zasadniczym (+) na Rz 1402 zamknięte na stałe zamkami trzpieniowymi.

Sygnaly Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów zakończonych kozłami oporowymi na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnaly Z1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.

Rejon manewrowy nr 4 „Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne”

Nr. wykolejnicy	Położenie zasadnicze	sposób nastawiania
Wk1201	Prawa nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa
WkZCL	Prawa nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa
Wk1401 Wk Cronimet	Lewa nałożona na tor, pomiędzy Rz 1401 a 1402	ręczny, drużyna manewrowa

§4. Place ładunkowe

ZCL w granicach torów nr 1201-1205 jest w trakcie rozbudowy i nie posiada magazynów, ramp i placów, które powstaną w późniejszych etapach budowy. Istnieje możliwość przeładunku towarów z torów nr 1405 i 1406 ładunkowych nabrzeżnych eksploatowanych przez Cronimet PL Sp. z o.o.

Bocznica posiada plac składowy z zasiekami z płyt betonowych, o szczelnej nawierzchni przy którym zabudowany jest młyn do kruszenia złomu i paczkarką.

Kierunki przeładunku: Wagony kolejowe i samochody » plac magazynowy, zasieki » statek » eksport

Rodzaj	Ilość szt.	przy torach
Stanowisko rozładunkowe	2	1405 i 1406

§5. Urządzenia ładunkowe

Rejon manewrowy nr 4 ZCL i CRONIMET

Bocznica wyposażona jest w specjalistyczne urządzenia ładunkowe (samobieżne spalinowe koparko-ładowarki) Liebherr LH 50 5Mt, Liebherr LH 80 6Mt, dwa Sennebogeny 825 4Mt pozwalające na równoczesny załadunek i rozładunek różnego rodzaju towarów.

§6. Urządzenia trakcyjne

Na terenie bocznic Rejon Przeładunków Drobnicowych w rejonie nr 4 dla wykonywania prac manewrowych związane z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznic wykorzystywane są pojazdy trakcyjne licencjonowanych przewoźników.

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”.

Ponadto na terenie CRONIMET i ZCL może być wykorzystywany pojazd szynowo drogowy 9C 160 Orion

§7. Warunki techniczne obsługi rejonu manewrowego

Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową

- 1) Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznicy wykonywana jest przez drużyny manewrowe i pojazdy trakcyjne licencjonowanych przewoźników kolejowych lub firmy nie będącej przewoźnikiem lub własnym pojazdem szynowo – drogowym 9C 160 Orion
- 2) Na bocznicach dopuszcza się wykonywanie manewrów za pomocą pojazdu trakcyjnego,
- 3) Stosowanie innych sposobów wykonywania pracy manewrowej np. odrzucanie wagonów jest zabronione.
- 4) W czasie podstawiania wagonów na bocznicę ustawiacz lub manewrowy musi znajdować się na pierwszym pchanym wagonie lub poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy.
- 5) Zabrania się wskakiwania i zeskakiwania z manewrującego taboru będącego w ruchu.
- 6) Szczególną ostrożność należy zachować:
 - a) podczas manewrów na torach, które pokryte są płytami umożliwiającymi ruch pojazdów drogowych, składowanie materiałów manewrów inne przeszkody,
 - b) przy manewrowaniu przez przejazdy kolejowe,
 - c) przy dojeżdżaniu do wagonów, przy których odbywają się czynności ładunkowe, dojazd do 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 oraz odłączeniu urządzeń ładunkowych od wagonów.
 - d) na skrajnych od strony wody torach na nabrzeżach z uwagi na możliwość znajdowania się w skrajni torów trapów i furt bocznych jednostek cumujących przy nabrzeżu,
 - h) Wagony przeznaczone na bocznicę podstawiane na bocznicę i zabierane z niej przez przewoźników kolejowych przekazywane są na torach zdawczo – odbiorczych w rejonie manewrowym: w rejonie manewrowym nr 4 „Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne” na torach nr 1202 (zdawczy) i 1205 (odbiorczy) oraz na obszarze eksploatowanym przez Cronimet PI Sp. z o.o. na torze nr 1402 i opcjonalnie na torach 1403/1404.
- 7) Ilość wagonów podstawianych jednorazowo przez przewoźników kolejowych.
 - 1202 można podstawić najwyżej 10 wagonów o długości do 17 m każdy

- 1402 można podstawić najwyżej 13 wagonów o długości do 17 m każdy
- 1405 można podstawić najwyżej 9 wagonów o długości do 17 m każdy
- 1406 można podstawić najwyżej 8 wagonów o długości do 17 m każdy

Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 225 kN/oś

§8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie manewrowym

Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznic wykonywana jest przez drużyny manewrowe i pojazdy trakcyjne licencjonowanych przewoźników kolejowych i operatorów ustanowionych dla poszczególnych rejonów manewrowych w rejonie manewrowym nr 4 prace te wykonuje licencjonowany przewoźnik, lub własna obsługa pojazdem szynowo drogowym 9C 160 Orion

Manewry na w jednym rejonie mogą być wykonywane wyłącznie jednym pojazdem trakcyjnym.

Klucz od wykolejnic Wk1/2/3/1201+posiada ten sam rejestr i znajduje się na nastawni SPD 31. Klucz Wk1401 i WkZCL(+) posiadają ten sam rejestr i znajdują się u kierownika magazynu Cronimet.

Szczegółowy opis postępowania przy wjeździe w rejon nr 4 ZCL, Cronimet: Wjazd na bocznicę uzależniony jest od uprzedniego uzgodnienia, kierownika manewrów z kierownikiem magazynu „CRONIMET”, tel. 7839987

Kierownik manewrów lub osoba przez niego wyznaczona pobiera za pokwitowaniem w R-142 klucz czynny Wk1/2/3/1201(+) z nastawni SPD 31. Jest to klucz z tym samym rejestrem dla WK1201(+) oraz klucze plusowe (+), Wk1 bocznicy HL, Wk2, Wk3 bocznicy BALTCHEM

Na polecenie kierownika manewrów torem dojazdowym nr 842 jazda manewrowa dojeżdża i zatrzymuje się przed Wk 1201, pobranym kluczem z nastawni SPD 31 otwiera Wk1201 z położenia (+). Na Wk1201 znajduje się tylko zamek plusowy (+).

Obsługa bocznicy CRONIMET może się odbyć gdy Wk1401, Wk CL i Wk 1301 bocznicy PRCiP są zamknięte w położeniu (+), nałożone na szynę.

Klucz Wk1401(+) z bocznicy CRONIMET znajduje się u kierownika bocznicy, i obsługa jazdy manewrowej pobiera klucz od zamka wykolejnicy Wk1401(+), otwiera ją z położenia (+) i zamyka ją w położeniu (-) i z wyjętym kluczem udaje się do Rz. 1401.

Otwiera zamek na rozjeździe nr 1401 i przekłada rozjazd do położenia minusowego (-), możliwa jest obsługa tej bocznicy to jest grupy torów 1401, 1402, 1403, 1404, 1405 i 1406.

Klucze Wk1401(+) CRONIMET i WkZCL(+) **posiadają ten sam rejestr**. Klucze znajdują się u Kierownika magazynu VA CRONIMET. Klucz (-) WkZCL znajduje się w zamku Wk i jest tego samego rejestru co klucz Wk1301(+) bocznicy PRCiP

Posiadanie kluczy plusowych Wk1401 i WkZCL, umożliwia właścicielom bocznic manewrowanie do Wk1201 na swoim terenie pomimo obsługi w tym samym czasie jednej z bocznic BALTCHEM, HL.

W km 1,117, przy torze kolejowym dojazdowym nr 842 dla obydwu kierunków są ustawione tarcze manewrowe Tm1201 i T1201A wskazujące sygnał M1 – „Jazda manewrowa zabroniona”

Tarcza manewrowa Tm1201A nakazuje zatrzymać się pomimo otwarcia jednej lub drugiej wykolejnicy na bocznicy (ZCL lub CRONIMET). Obsługa manewrowa dojeżdżając do Wk 1201 w porozumieniu z kierownikiem ZCL, CRONIMET lub PRCiP decyduje o obsłudze wybranej bocznicy.

Tarcza Tm1201 nakazuje obsłudze manewrowej zatrzymać się przed tarczą i dopiero po uzgodnieniu z nastawniczym SPD31 opuścić teren bocznicy CRONIMET lub ZCL.

Po wykonaniu obsługi bocznicy kierujący manewrami wykonuje czynności związane z zabezpieczeniem drogi manewrowej w kolejności odwrotnej do przygotowania

Szczególną ostrożność należy zachować:

Przy wykonywaniu manewrów na przejeździe drogowym

Przy dojeżdżaniu do wagonów, przy których odbywają się czynności ładunkowe, dojazd do 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 oraz odłączeniu urządzeń ładunkowych od wagonów.



ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

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

Załącznik nr V

Do Statutu obiektu

OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH

REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ REJONU MANEWROWEGO NR 5 Szczecin Bulk Terminal

SZCZECIN 2018

Spis treści:

§1. Nazwa, miejsce dogążenia, usytuowanie punktów zdawczo odbiorczego, pochylenia torów.	3
§2. Wykaz torów i rozjazdów	4
§3. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	5
§4. Place ładunkowe	6
§5. Urządzenia ładunkowe.....	6
§6. Urządzenia trakcyjne.....	7
§7. Warunki techniczne obsługi rejonu manewrowego	7
§8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie manewrowym	9
§9 Skorowidz zmian i uzupełnień.	10

§1. Nazwa, miejsce dogalementa, usytuowanie punktów zdawczo odbiorczego, pochylenia torów.

1) Nazwa

Rejon manewrowy nr 5 Szczecin Bulk Terminal

2) Miejsce odgałozienia

Bocznicza kolejowa Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Rejon Przeładunków Drobnicowych odgałozia się na stacji Szczecin Port Centralny w okręgu nastawczym SPD 31

a) od toru nr stacyjnego nr 804 rozjazdem 817 w km 4,665

b) od toru stacyjnego nr 801 od środka rozjazdu nr 875 w km 5,499

c) od toru stacyjnego nr 815 od rozjazdu nr 868 i od toru stacyjnego nr 816 od rozjazdu nr 869 w km 5,462

d) od toru stacyjnego nr 847 rozjazdem nr 804 w km 4,475

e) od toru 842 od środka rozjazdu nr 814 w km 4,616

f) od toru stacyjnego nr 843 rozjazdem nr 802 w km 4,376

Wszystkie odgałozienia są od linii kolejowej nr 990 Szczecin Port Centralny SPA – Szczecin Port Centralny SPD32 zarządzanej przez PKP PLK S.A.

3) Punkty zdawczo-odbiorcze usytuowane są w rejonie manewrowym nr 5 w Szczecin Bulk Terminal na torach przed nabrzeżnych nr 1013, 1021 i 1022.

4) Pochylenia torów

Lp.	Nr. toru	Pochylenie toru
1	1013	Na spadku 1,9‰ na długości 50 m, dalej w poziomie na długości 80 m, na wzniesieniu 1,6 ‰ na długości 140 m, w poziomie na długości 195 m.
2	1015	W poziomie na długości 195 m,
3	1021	Na spadku 1,9‰ na długości 50 m. dalej na wzniesieniu 1,6 ‰ na długości 240 m, dalej na spadku 2,5‰ na długości 100 m. dalej w poziomie na długości 172 m,
4	1022	Na spadku 1,9‰ na długości 170 m, dalej na wzniesieniu 1,6 ‰ na długości 240 m, dalej na spadku 2,5‰ na długości 100 m. dalej w poziomie na długości 172m.
5	1024	W poziomie na długości 21 m, dalej na wzniesieniu 1,5 ‰ na długości 187 m, dalej w poziomie na długości 225 m.
6	1025	W poziomie na długości 64 m. dalej na wzniesieniu 2,5 ‰ na długości 144m. dalej w poziomie na długości 225 m.

Szyny na wszystkich torach są typu S 49

§2. Wykaz torów i rozjazdów

Rejon manewrowy nr 5 Szczecin Bulk Terminal

1) Tory

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność w wagonach 17 m.
		od	do	metrów	od	do	metrów	
Na terenie PKP PLK S.A.								
1022	komunikacyjny	Śr. 875	Granica	11				
Na terenie bocznicy ZMPSiŚ								
1013		Śr. 876	śr. 1020	493				
1013	Komunikacyjny	Śr 876	S 878	113				
1013	Odstawczy	S 878	Śr.1020	380	S 878	U 1020	344	20
1015	Odstawczy	Śr 1020	K	195	U 1020	Z1	145	8
1021		S 877	Śr 1021	515	U 877	U 1021	434	25
1022		Granica	Śr 1022	681	U 876	U 1022	536	31
1022	Komunikacyjny	Granica	Śr 876	109	-----	-----	-----	
1022	Odstawczy	Śr 876	Śr 1022	572	U 876	U 1022	495	29
1024	Zdawczo odbiorczy /ładunkowy	Śr 1024	K	433	U 1021	Z 1	396	23
1025	Zdawczo odbiorczy /ładunkowy	Śr 1022	K	393	U 1022	Z 1	375	22
1027	Zdawczo odbiorczy /ładunkowy	S 1019	K	477	U 1022	Z 1	411	24
Łącznie				3307			3136	182

2) Rozjazdy

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 oględzin rozjazdów
876 a/b	Rkpd S49-1:6,6-190 zamknięcie suwakowe	Na tor nr 1022	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Wyznaczony pracownik boczniczy
876 c/d	Rkpd S49-1:6,6-190 zamknięcie suwakowe	Na Rkpd nr. 875 c/d	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
877	Rz S49-1:7-190 zamknięcie suwakowe	Na Rz nr.878	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
878	Rz S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na Rz nr. 877	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1020 a/b	Rkpd S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na tor nr 1015	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1020 c/d	Rkpd S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na tor nr 1013	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1021 a/b	Rkpd S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na tor nr 1024	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1021 c/d	Rkpd S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na tor nr 1021	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1022 a/b	Rkpd S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na tor nr 1025	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1022 c/d	Rkpd S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na tor nr 1022	ręczny, drużyna manewrowa	nie	

§3. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

Rejon manewrowy nr 5

Pomiędzy rozjazdami Rkpd 876 i Rkpd 875 zabudowana jest wykolejnica lewa, pojedyncza z dwoma zamkami wykolejnicowymi (+) i (-)

Na zwrotnikach Rz. i Wk znajdują się wskaźniki położenia rozjazdu i wykolejnicy.

Wskaźniki te nie są oświetlane. Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów zakończonych kozłami oporowymi na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.

Rejon manewrowy nr 5 Szczecin Bulk Terminal

Nr. wykolejnicy	Położenie zasadnicze	sposób nastawiania
Wk876	Lewa nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa

§4. Place ładunkowe

Rejon manewrowy nr 5 Szczecin Bulk Terminal

a) Magazyny

- Do składowania towarów zbożowych służy elewator posiadający:
- 158 komór operacyjnych o pojemności od 50 – 500 ton każda,
- 10 płaskich magazynów podłogowych,
- 12 komór fumigacyjnych służących do fumigacji i aktywnego wietrzenia zbóż porażonych szkodnikami,
- 3 kondygnacje piwnic służących do długoterminowego składowania zbóż twardych.

Ogólna zdolność składowa elewatora, liczona dla zbóż twardych wynosi ca 46000 ton, w tym:

- w komorach operacyjnych - ca 38000 ton
- na podłogach - ca 5000 ton
- w piwnicach - ca 1600 ton
- w komorach fumigacyjnych - ca 1600 ton.

Zdolność ładunkowa urządzeń ładunkowych wynosi:

- 300 ton/godz. dla prac wyładunkowych,
- 200 ton/godz. dla prac załadunkowych.

b) Rampy

Wzdłuż budynku elewatora znajdują się 2 rampy magazynowe, boczne o obciążeniu roboczym 2000 kg/m².

§5. Urządzenia ładunkowe

Elewator wyposażony jest w specjalistyczne urządzenia ładunkowe pozwalające na równoczesny załadunek i rozładunek różnego rodzaju środków transportu zarówno lądowego jak i wodnego.

- a) 6 teleskopów do załadunku i wyładunku, z czego wszystkie (nr 1 – 6 licząc od strony nabrzeża) wykorzystywane są do czynności ładunkowych w relacji statek – elewator, a 3 sztuki (nr 4,5 i 6) przystosowane są również do prac ładunkowych przy wagonach różnych serii.
- b) Urządzenie usytuowane wzdłuż elewatora na międzytorzu torów nr 1024 i 1025 do rozładunku grawitacyjnego wagonów z zsyków bocznych wagonów,

- c) 2 stanowiska do rozładunku grawitacyjnego wagonów (zsypy) jedno stanowisko jest na torach nr 1024 i 1025, drugie na torze nr 1027.
- d) 2 dźwigi wyposażone w specjalistyczne urządzenia, jeden dźwig wyposażony jest w urządzenie zasysające, drugi w urządzenie ślimakowe usytuowane przy torach 1024 i 1025.

Zdolność ładunkowa dla wagonów kolejowych wynosi:

- a) Załadunek
 - zboża i nasiona- do 3600 ton/dobę,
 - pasze - do 1500 ton/dobę,
- b) Wyładunek wagonów samowyładowczych
 - zboża i nasiona- do 3600 ton/dobę,
 - pasze - do 2000 ton/dobę,
- c) Wagony kryte
 - zboża i nasiona- do 1500 ton/dobę,
 - pasze - do 900 ton/dobę.

§6. Urządzenia trakcyjne

Na terenie bocznic Rejon Przeładunków Drobnicowych w rejonie nr 5 dla wykonywania prac manewrowych związane z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznic wykorzystywane są pojazdy trakcyjne licencjonowanych przewoźników

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”.

§7. Warunki techniczne obsługi rejonu manewrowego

Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową

- 1) Wagony podstawiane są na bocznicę przez pojazdy trakcyjne i drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych po uprzednim uzgodnieniu zasad obsługi z operatorami ustanowionymi przez ZMP SiŚ (zawarcie stosownych umów lub porozumień).
- 2) Na bocznicach dopuszcza się wykonywanie manewrów przez:
 - a) Odstawianie taboru pojazdem trakcyjnym,

Z uwagi na występujące na torach dojazdowych spadki w granicach siły pociągowej pojazdu trakcyjnego długość składu manewrowego bez czynnych hamulców zespolonych może wynosić: 10 wagonów dla jazdy do rejonu Szczecin Bulk Terminal. Przy większej liczbie wagonów powinien być obsługiwany 1 hamulec wagonowy ręczny lub 2 zespolone na każde rozpoczęte 12 wagonów

- b) Bez czynnych hamulców zespolonych wolno przetaczać w jednej grupie nie więcej niż 2 ładowne wagony czteroosiowe lub 4 próżne wagony czteroosiowe. Na każde następne rozpoczęte 2 wagony muszą być czynne dwa wagonowe hamulce zespolone, a przed wykonaniem ruchu manewrowego kierujący manewrami powinien wykonać uproszczoną próbę hamulców wagonowych i sprawdzić działanie czynnych hamulców.
 - c) Wagony przeznaczone na bocznice podstawiane na bocznice i zabierane z niej przez przewoźników kolejowych przekazywane są na torach zdawczo – odbiorczych w rejonie manewrowym: w rejonie manewrowym nr 5 torach przed nabrzeżnych nr 1013, 1021 i 1022.
- 3) Ilość wagonów podstawianych jednorazowo przez przewoźników kolejowych.
- 1013 można podstawić najwyżej 20 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 1015 można podstawić najwyżej 8 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 1022 można podstawić najwyżej 29 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 1024 można podstawić najwyżej 23 wagony o długości do 17 m każdy
 - 1025 można podstawić najwyżej 22 wagony o długości do 17 m każdy
 - 1027 można podstawić najwyżej 24 wagony o długości do 17 m każdy
- 4) Przetaczanie wagonów przy pomocy przeciągarek z liną nawijaną na bęben na torach Szczecin Bulk Terminal
- a) Manewry przy pomocy przeciągarek wykonują linowcy oraz operatorzy przeciągarek.
 - b) Nadzór nad manewrami wykonywanymi przy pomocy przeciągarek sprawuje brygadzysta.
 - c) Manewrami kieruje linowcy bez polecenia, którego operatorowi nie wolno rozpocząć przeciągania.
 - d) Zwrotnice wchodzące w drogę przebiegu przeciąganego taboru nastawia linowcy, który jest odpowiedzialny za prawidłowe ich nastawienie.
 - e) Prędkość przetaczania wagonów nie może być większa niż 3 km/godz.
 - f) Tabor przetaczany przy pomocy przeciągarki powinien być sprzęgnięty ze sobą na sprzęgi śrubowe.
 - g) Przetaczany tabor powinien być hamowany przez linowego wagonowym hamulcem ręcznym lub za pomocą specjalnych klinów.
 - h) Po zakończeniu przetaczania tabor należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulców ręcznych, a w przypadku braku hamulców ręcznych przez podklinowanie płozem hamulcowym.
 - i) Zabrania się używania przeciągarek do przetaczania wagonów z ładunkiem niebezpiecznym.

Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 225 kN/oś

§8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie manewrowym

Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznicy wykonywana jest przez drużyny manewrowe i pojazdy trakcyjne licencjonowanych przewoźników kolejowych i operatorów ustanowionych dla poszczególnych rejonów manewrowych w rejonie manewrowym nr 5 prace te wykonuje licencjonowany przewoźnik.

Jednoczesne dokonywanie obsługi określonego rejonu manewrowego dwoma pojazdami trakcyjnymi w rejonach, w których operują dwaj współużytkownicy bocznicy może się odbyć, po uzgodnieniu zainteresowanych dyspozytorów i po uzgodnieniu pomiędzy drużynami manewrowymi.

Klucze do wykolejnic zabezpieczających rejon manewrowy nr 5 znajdują się w pomieszczeniu Dyspozytora na Dyspozycji Głównej ul. Hryniewieckiego 16,

Szczególną ostrożność należy zachować:

Przy wykonywaniu manewrów na przejeździe drogowym. Podczas jazdy na stopniach taboru po torach nr 1025 i 1027 w rejonie Szczecin Bulk Terminal ze względu na znajdujące się przy torach budowle i konstrukcje metalowe

Przy dojeżdżaniu do wagonów, przy których odbywają się czynności ładunkowe, dojazd do 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 oraz odłączeniu urządzeń ładunkowych od wagonów.



ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

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

Załącznik nr VI

Do Statutu obiektu

OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH

REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ REJONU MANEWROWEGO NR 6 Fast Terminals

SZCZECIN 2018

Spis treści:

§1. Nazwa, miejsce dogążenia, usytuowanie punktów zdawczo odbiorczego, pochylenia torów.	3
§2. Wykaz torów i rozjazdów	4
§3. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	5
§4. Place ładunkowe	6
§5. Urządzenia ładunkowe.....	6
§6. Urządzenia trakcyjne.....	6
§7. Warunki techniczne obsługi rejonu manewrowego	6
§8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie manewrowym	7
§9 Skorowidz zmian i uzupełnień.	8

§1. Nazwa, miejsce dogalementa, usytuowanie punktów zdawczo odbiorczego, pochylenia torów.

1) Nazwa

Rejon manewrowy nr 6 Fast Terminals

2) Miejsce odgałozienia

Bocznicza kolejowa Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Rejon Przeładunków Drobnicowych odgałozia się na stacji Szczecin Port Centralny w okręgu nastawczym SPD 31

a) od toru nr stacyjnego nr 804 rozjazdem 817 w km 4,665

b) od toru stacyjnego nr 801 od środka rozjazdu nr 875 w km 5,499

c) od toru stacyjnego nr 815 od rozjazdu nr 868 i od toru stacyjnego nr 816 od rozjazdu nr 869 w km 5,462

d) od toru stacyjnego nr 847 rozjazdem nr 804 w km 4,475

e) od toru 842 od środka rozjazdu nr 814 w km 4,616

f) od toru stacyjnego nr 843 rozjazdem nr 802 w km 4,376

Wszystkie odgałozienia są od linii kolejowej nr 990 Szczecin Port Centralny SPA – Szczecin Port Centralny SPD32 zarządzanej przez PKP PLK S.A.

3) Punkty zdawczo-odbiorcze usytuowane są w rejonie manewrowym nr 6 Fast Terminals na torach 1012 i 1014

4) Pochylenia torów

Lp.	Nr. toru	Pochylenie toru
1	981	W poziomie na długości 1035 m,
2	982	W poziomie na długości 947m
3	991	Na wzniesieniu 1,0‰ na długości 220m, dalej poziomie na długości 31 m,
4	1009	Na spadku 1,9 ‰ na długości 70 m., dalej w poziomie na długości 130 m., dalej na wzniesieniu 1,0‰ na długości 150m., dalej w poziomie na długości 385m.
5	1010	W poziomie na długości 170m.
6	1011	Na wzniesieniu 1,0‰ na długości 150m., w poziomie na długości 373 m.
7	1012	W poziomie na długości 110m., dalej na wzniesieniu 1,6‰ na długości 140m., dalej na spadku 2,5‰ na długości 100m., dalej w poziomie na długości 79m.,
8	1014	W poziomie na długości 245m.

Szyny na wszystkich torach są typu S 49

§2. Wykaz torów i rozjazdów

Rejon manewrowy nr 6 Fast Terminals

1) Tory

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność w wagonach 17 m.
		od	do	metrów	od	do	metrów	
Na terenie bocznicy ZMPSiŚ								
Nabrzeże Polskie, Angielskie								
981	Zdawczo-odbiorczy /ładunkowy	S 989	S 1007	767	U 989	U 1007	682	36
982	Zdawczo-odbiorczy /ładunkowy	S 991	S 1006	611	U 991	U 1005	526	30
Połączenia rozjazdowe								
		S 1006	S 1007	72				
Nabrzeża Belgijskie, Holenderskie								
981	zdawczo-odbiorczy /ładunkowy	S 1007	K	286	U 1007	Z1	258	15
982	zdawczo-odbiorczy /ładunkowy	S 1006	K	336	U 1006	Z1	287	16
991	komunikacyjny	S 1000	S 1005	251				
1009		S 875	K	735				
1009	komunikacyjny	Śr.875	S 1000	278				
1009	odstawczy	S 1000	S 1004	394	U 1000	U 1004	259	15
1009	ładunkowy	S 1004	K	108	U 1004	Z1	99	5
1010	ładunkowy	S 1003	K	170	U 1003	Z1	115	6
1011		S 999	K	523				
1011	odstawczy	S 999	S 1002	303	U 999	S 1002	233	13
1011	ładunkowy	S 1002	K	220	U 1002	Z1	166	9
1012	odstawczy	Śr. 996	S 1019	429	U 997	S 1019	352	20
1014	ładunkowy	S 1019	K	195	U 1019	Z1	135	7
Połączenia rozjazdowe								
		S 1003	S 1004	62				
		S 1002	S 1003	58				
Łącznie				4495			3058	172

2) Rozjazdy

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 oględzin rozjazdów
Na terenie PKP PLK S.A.					
875	Rkpd S49-1÷9-190 zamknięcie suwakowe	Na Wk 876 i na Wk 996	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Pracownik PKP PLK S.A.
Na terenie bocznicy					
Nabrzeże Belgijskie i Holenderskie					
997*)	Rz S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na tor 1012	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Wyznaczony pracownik bocznicy
998	Rz S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na Rkpd 996	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
999	Rz S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na Rz nr. 1002	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1000	Rz S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na tor nr 1004	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1002	Rz S49-1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na tor nr 1011	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1003	Rz S49-1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na tor nr 1010	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1004	Rz S49-1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na Rz nr. 1000	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1005	Rz S49-1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na tor nr 991	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1006	Rz S49-1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na Z1 toru nr 982	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1007	Rz S49-1:9-190 zwyczajny rowkowy	Na tor nr 981	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1019*)	Rz S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	Na tor nr 1014	ręczny, drużyna manewrowa	nie	

*) Dla uniemożliwienia niezamierzonego wjazdu na tory nabrzeża Szczecin Bulk Terminal lokomotywy przewoźnika kolejowego, lokomotywy DB Port Szczecin Spółka z o.o. lub innego operatora wykonującego manewry na torach Fast Terminals, zwrotnice rozjazdów nr 997 i 1019 są zamknięte na zamki trzpieniowe w położeniu zasadniczym. Klucze czynne i zapasowe od zamków znajdują się u dyspozytora Terminala Szczecin Bulk Terminal.

§3. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

Pomiędzy rozjazdami Rkpd 996 i Rkpd 875 torze nr 1009 zabudowana jest wykolejnica lewa, pojedyncza z dwoma zamkami wykolejnicowymi (+) i (-)

Na zwrotnikach Rz. i Wk znajdują się wskaźniki położenia rozjazdu i wykolejnicy. Wskaźniki te nie są oświetlane. Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów zakończonych kozłami oporowymi na początku podsypki

piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.

Rejon manewrowy nr 6 Szczecin Fast Terminals

Nr. wykolejnicy	Położenie zasadnicze	sposób nastawiania
Wk996	Lewa nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa

§4. Place ładunkowe

Magazyn drobnicy i tarcicy o powierzchni 8184 m² usytuowany jest pomiędzy torami nr 982 i 1009. Od strony toru nr 1009 wzdłuż magazynu ciągnie się kryty wiatą plac ładunkowy, długość frontu ładunkowego wynosi 220 m.

Wykaz placów składowych.

Określenie placu	Usytuowanie	Powierzchnia m ²
Plac nr 1	między torami nr 982 i 1014	3500
Plac nr 2	między torami nr 1011 i 1014	2000
Plac nr 3	między torami nr 982 i 1009	8500

§5. Urządzenia ładunkowe

Brak stałych urządzeń ładunkowych.

Prace ładunkowe na torach w poszczególnych rejonach manewrowych mogą być wykonywane przez samojezdne kołowe urządzenia ładunkowe.

§6. Urządzenia trakcyjne

Na terenie bocznicy Rejon Przeładunków Drobnicowych w rejonie nr 6 dla wykonywania prac manewrowych związane z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznicy wykorzystywane są pojazdy trakcyjne licencjonowanych przewoźników

Wykorzystywane na bocznicy 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”.

§7. Warunki techniczne obsługi rejonu manewrowego

Podstawianie wagonów na bocznice kolejową

- 1) Wagony podstawiane są na bocznice przez lokomotywy i drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych po uprzednim uzgodnieniu zasad

obsługi z operatorami ustanowionymi przez ZMPSiŚ (zawarcie stosownych umów lub porozumień).

- 2) Na bocznicę dopuszcza się wykonywanie manewrów przez:
 - a) Odstawianie taboru pojazdem trakcyjnym,
 - b) Wagony przeznaczone na bocznicę podstawiane na bocznicę i zabierane z niej przez przewoźników kolejowych przekazywane są na torach zdawczo – odbiorczych w rejonie manewrowym: w rejonie manewrowym nr 6 „Fast Terminals” na torach 1011, 1012 i 1014, przy czym:
 - torem zdawczym są tory nr 1012 i 1014
 - torem odbiorczym jest tor nr 1011.
- 3) Ilość wagonów podstawianych jednorazowo przez przewoźników kolejowych.
 - 981 można podstawić najwyżej 51 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 982 można podstawić najwyżej 46 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 1009 można podstawić najwyżej 20 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 1010 można podstawić najwyżej 6 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 1011 można podstawić najwyżej 9 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 1012 można podstawić najwyżej 20 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 1014 można podstawić najwyżej 7 wagonów o długości do 17 m każdy

Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 225 kN/oś

§8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie manewrowym

Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznic wykonywana jest przez drużyny manewrowe i pojazdy trakcyjne licencjonowanych przewoźników kolejowych i operatorów ustanowionych dla poszczególnych rejonów manewrowych w rejonie manewrowym nr 6 prace te wykonuje licencjonowany przewoźnik.

Jednoczesne dokonywanie obsługi określonego rejonu manewrowego dwoma pojazdami trakcyjnymi w rejonach, w których operują dwaj współużytkownicy bocznic może się odbyć, po uzgodnieniu zainteresowanych dyspozytorów i po uzgodnieniu pomiędzy drużynami manewrowymi. Klucze do wykolejnic zabezpieczających rejon manewrowy nr 6 znajdują się w pomieszczeniu Dyspozytora na Dyspozycji Głównej ul. Hryniewieckiego 16,

Szczególną ostrożność należy zachować:

Przy wykonywaniu manewrów na przejeździe drogowym.

Przy dojeżdżaniu do wagonów, przy których odbywają się czynności ładunkowe, dojazd do 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 oraz odłączeniu urządzeń ładunkowych od wagonów.

Siłą ludzi, pojazdami drogowymi lub za pomocą innych urządzeń mechanicznych wolno przetaczać tylko taką ilość wagonów i z taką prędkością, aby wagony te w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane. Zabrania się przetaczania wagonów na torach, na których pochylenia przekraczają 2,5‰.



ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

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

Załącznik nr VII

Do Statutu obiektu

OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH

REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ REJONU MANEWROWEGO NR 7 Ostrów Grabowski

SZCZECIN 2018

Spis treści:

§1. Nazwa, miejsce dogążenia, usytuowanie punktów zdawczo odbiorczego, pochylenia torów.	3
§2. Wykaz torów i rozjazdów	4
§3. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	5
§4. Place ładunkowe	6
§5. Urządzenia ładunkowe.....	6
§6. Urządzenia trakcyjne.....	7
§7. Warunki techniczne obsługi rejonu manewrowego	7
§8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie manewrowym	7
§9 Skorowidz zmian i uzupełnień.	8

§1. Nazwa, miejsce dogążenia, usytuowanie punktów zdawczo odbiorczego, pochylenia torów.

1) Nazwa

Rejon manewrowy nr 7 Ostrów Grabowski

2) Miejsce odgażenia

Bocznica kolejowa Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Rejon Przeładunków Drobnicowych odgażają się na stacji Szczecin Port Centralny w okręgu nastawczym SPD 31

a) od toru nr stacyjnego nr 804 rozjazdem 817 w km 4,665

b) od toru stacyjnego nr 801 od środka rozjazdu nr 875 w km 5,499

c) od toru stacyjnego nr 815 od rozjazdu nr 868 i od toru stacyjnego nr 816 od rozjazdu nr 869 w km 5,462

d) od toru stacyjnego nr 847 rozjazdem nr 804 w km 4,475

e) od toru 842 od środka rozjazdu nr 814 w km 4,616

f) od toru stacyjnego nr 843 rozjazdem nr 802 w km 4,376

Wszystkie odgażenia są od linii kolejowej nr 990 Szczecin Port Centralny SPA – Szczecin Port Centralny SPD32 zarządzanej przez PKP PLK S.A.

3) Punkty zdawczo-odbiorcze usytuowane są w rejonie manewrowym nr 7 Ostrów Grabowski przy torach 1509 i 1503 w km 0,683

4) Pochylenia torów

Lp.	Nr. toru	Pochylenie toru
1	1501	Na spadku 2 ‰ na długości 81 m, dalej na spadku 02,4 ‰ na długości 85 m, na spadku 9,2 ‰ na długości 188 m, na spadku 0,5 ‰ na długości 95 m dalej na wzniesieniu 2,6 ‰ na długości 106 m,
2	1503	Na wzniesieniu 2,6 ‰ na długości 54 m, dalej poziomie na długości 696 m,
3	1509	Na wzniesieniu 2,6 ‰ na długości 54 m, dalej poziomie na długości 579 m,
4	1511	W poziomie na długości 651 m,
5	1513	W poziomie na długości 75 m,

Szyny na wszystkich torach są typu S 49

§2. Wykaz torów i rozjazdów

1) Rejon manewrowy nr 7 Ostrów Grabowski

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność w wagonach 17 m.
		od	do	metrów	od	do	metrów	
Na terenie bocznic- Tor PKP PLK S.A.								
1501	Dojazdowy	S 802	Granica	365	-----	-----		
Na terenie bocznicy ZMPSiŚ								
1501	Dojazdowy	Granica	S 1501	165	-----	-----	-----	
1503	Komunikacyjny	S 1501	S 1508	750				
1509	Zdawczo-odbiorczy/ładunkowy	S 1501	S 1505	633	P. zd-od	U 1505	425	25
1511	Zdawczo-odbiorczy/ładunkowy	S 1502	S1505	651	P. zd-od	U 1505	425	25
1513	Żeberkowy	S 1508	K	75	S 1508	Z1	65	3
Łącznie				2639			915	53

2) Rozjazdy

Nr. Rz	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rozdzaj zamknięcia nastawczego	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
Na terenie PKP PLK S.A.					
802	Rz. S60 1:9 300 zamknięcie suwakowe	Na Rz 803	Nastawniczy SPD 31	Zgodnie tablicą zależności	Pracownik PKP PLK S.A.
2	Skrzyżowanie toru Nr2 S 49 1:4,444	Od Rz 802 pod Tm1 i od 1079 na Wk 801			
Na terenie bocznicy					
1501	Rz. S49 1:9 300 zamknięcie suwakowe	Na tor 1503	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Wyznaczony pracownik bocznicy
1502	Rz. S491:9 300 zamknięcie suwakowe	Na tor 1509	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1505	Rz. S49 1:9 300 zamknięcie suwakowe	Na tor 1509	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
1508	Rz. S49 1:9 300 zamknięcie suwakowe	Na tor 1503	ręczny, drużyna manewrowa	nie	

§3. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

Wykolejnica z napędem EEA4 Wk801 zabudowane przed przejazdem w km 0,378 w położeniu zasadniczym (+) nałożona na szynę. Sterowana z nastawni SPD 31, zdjęcie tej wykolejnicy z toru oraz zajęcie odcinka J TC przez tabor, powoduje załączenie świateł na sygnalizatorach drogowych przejazdu. W następnej kolejności po opóźnieniu 30 sekund następuje podanie sygnału zezwalającego na Tm2. Jest to równoznaczne dla obsługi manewrowej o prawidłowym zabezpieczeniu przejazdu od strony drogi.

Na terenie bocznicy w km 0,378 znajduje się przejazd użytku publicznego kategorii C (w ciągu ulicy Hryniewieckiego) osygnalizowany znakami G3 „Krzyż św. Andrzeja” oraz B20 „Stop” osłonięty od strony drogi sygnalizatorami drogowymi S1, S2, S3 i S4 a od strony toru tarczami manewrowymi Tm1 i Tm2. Dodatkowo od strony torów bocznicy w km 0,410 zabudowana jest wykolejnica Wk1 zabezpieczająca przejazd przed ewentualnym zbiegnięciem taboru na przejazd z torów bocznicy, nastawiana z pulpitu nastawni SPD31 dla jazd na i z bocznicy.

Wyżej wymienione urządzenia są wzajemnie uzależnione i wchodzi w skład urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej. W stanie zasadniczym wykolejnica Wk1 jest nałożona na tor, sygnalizatory drogowe S1, S2, S3 i S4 są ciemne a tarcze manewrowe Tm1 i Tm2 wskazują sygnał Ms1 „Jazda manewrowa zabroniona”.

Włączenie urządzeń sygnalizacji przejazdowej następuje poprzez:

- najechanie taboru na czujnik torowy przejazdowy (pętla indukcyjna) - dla jazd od strony posterunku SPD31 na bocznice,
- obsłużenie jednego z dwóch przycisków HET dla jazd od strony bocznicy:
- pierwszy zabudowany jest na wysokości punktu zdawczo - odbiorczego i obsługiwany przez drużynę manewrową,
- drugi zabudowany jest na nastawni SPD31 (przy urządzeniu zdalnej kontroli UZK) i obsługiwany przez nastawniczego.

Po zdjęciu z toru wykolejnicy Wk1 nastawianej elektrycznie przez nastawniczego posterunku SPD31 w momencie wjazdu taboru na czujnik torowy przejazdowy (pętla indukcyjna) lub obsłużeniu przycisku HET przez drużynę manewrową następuje wyświetlenie na sygnalizatorach drogowych S1, S2, S3 i S4 sygnałów zabraniających jazdy dla pojazdów drogowych (światło czerwone migające), a następnie wyświetlenie na odpowiedniej dla kierunku jazdy tarczy manewrowej Tm1 lub Tm2 sygnału Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona”.

Po zjechaniu taboru za przejazd (po zjechaniu z odpowiedniego czujnika) następuje przywrócenie stanu zasadniczego urządzeń.

Urządzenia umożliwiają lokalną ich obsługę poprzez przejście do trybu ręcznego. W tym celu należy otworzyć skrzynkę obsługi lokalnej zabezpieczonej zamkiem patentowym. Po przekręceniu stacyjki pulpitu obsługi lokalnej z pozycji „obsługa automatyczna” w położenie „obsługa lokalna” urządzenia przechodzą do trybu sterowania ręcznego. Tylko w tym trybie działają przyciski „otwórz” i „zamknij”.

Naciśnięcie przycisku „zamknij” przy bezusterkowej pracy urządzeń przejazdowych powoduje przejście ich do stanu ostrzegania nie różniącym się niczym od pracy w stanie ostrzegania w trybie automatycznym.

Naciśnięcie przycisku „otwórz” przy bezusterkowej pracy urządzeń przez tabor w stanie automatycznym.

Uwaga !!! W trybie lokalnym urządzenia nie ulegają załączeniu przez tabor, dlatego też przełączenie urządzeń w tryb lokalny może się odbyć wyłącznie w porozumieniu z nastawniczym posterunku SPD31.

Stany awaryjne samoczynne sygnalizacji przejazdowej (SSP)

W przypadkach, gdy tarcze manewrowe Tm1 i Tm2 wskazują sygnał Ms 1 „Jazda manewrowa zabroniona” lub są ciemne, to niezależnie od stanu SSP, przejazd składu manewrowego przez przejazd odbywać się może pod warunkiem zamknięcia ruchu kołowego (wstrzymanie pojazdów), skontrolowaniem położenia wykolejniczy Wk1 i podaniu sygnału Rm1 „Do mnie” przez drużynę manewrową. W przypadku, gdy wykolejnica Wk1 nie jest zdjęta z toru należy ją zdjąć poprzez korbowanie napędu elektrycznego.

Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.

Czyszczenie żłobków na przejazdach i utrzymanie znaków drogowych oraz urządzeń ssp należy do wyznaczonych pracownika użytkownika bocznicy.

Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.

Rejon manewrowy nr 7 Ostrów Grabowski

Nr. wykolejniczy	Położenie zasadnicze	sposób nastawiania
Na terenie PKP PLK S.A.		
Wk802	Lewa nałożona na tor	Elektryczny z nastawni SPD41
Na terenie bocznicy		
Wk801	Lewa nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa

§4. Place ładunkowe

Przy torze	Długość frontu ładunkowego
1511	425 m

§5. Urządzenia ładunkowe

Brak stałych urządzeń ładunkowych.

Prace ładunkowe na torach w poszczególnych rejonach manewrowych mogą być wykonywane przez samojezdne kołowe urządzenia ładunkowe.

§6. Urządzenia trakcyjne

Na terenie bocznic Rejon Przeładunków Drobnicowych w rejonie nr 7 dla wykonywania prac manewrowych związane z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznic wykorzystywane są pojazdy trakcyjne licencjonowanych przewoźników

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”.

§7. Warunki techniczne obsługi rejonu manewrowego

Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową

- 1) Wagony podstawiane są na bocznicę przez lokomotywy i drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych po uprzednim uzgodnieniu zasad obsługi z operatorami ustanowionymi przez ZMPSiŚ (zawarcie stosownych umów lub porozumień).
- 2) Na bocznicach dopuszcza się wykonywanie manewrów przez:
 - a) Odstawianie taboru pojazdem trakcyjnym,
 - b) Wagony przeznaczone na bocznicę podstawiane na bocznicę i zabierane z niej przez przewoźników kolejowych przekazywane są na torach zdawczo – odbiorczych w rejonie manewrowym: nr 7 Ostrów Grabowski na tory nr:
 - 1509 można podstawić najwyżej 25 wagonów o długości do 17 m każdy
 - 1511 można podstawić najwyżej 25 wagonów o długości do 17 m każdy
 Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 225 kN/oś

§8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie manewrowym

Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznic wykonywana jest przez drużyny manewrowe i pojazdy trakcyjne licencjonowanych przewoźników kolejowych i operatorów ustanowionych dla poszczególnych rejonów manewrowych w rejonie manewrowym nr 7 prace te wykonuje licencjonowany przewoźnik.

Jednoczesne dokonywanie obsługi określonego rejonu manewrowego dwoma pojazdami trakcyjnymi w rejonach, w których operują dwaj współużytkownicy bocznic może się odbyć, po uzgodnieniu zainteresowanych dyspozytorów i po uzgodnieniu pomiędzy drużynami manewrowymi. Szczególną ostrożność należy zachować: Przy wykonywaniu manewrów na przejeździe drogowym.

Przy dojeżdżaniu do wagonów, przy których odbywają się czynności ładunkowe, dojazd do 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 oraz odłączeniu urządzeń ładunkowych od wagonów.

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU			DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU		
	Nr	od	do	Nr	od	do
NABRZEŻE RUMIŃSKIE						
NA TERENIE PKP PLK S.A.						
Komunikacyjny	830	S	817	GRANICA	92	830
951	S	970	K	---	---	---
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	951	S	970	S	970	U
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	951	S	964	S	964	U
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	951	S	952	S	954	U
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	951	S	952	S	952	U
Naprawczy	952	S	972	K	---	---
952	S	972	K	---	---	---
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	952	S	972	S	965	U
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	952	S	965	S	965	U
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	952	S	953	K	---	---
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	952	S	963	K	---	---
953	S	969	K	---	---	---
Komunikacyjny	953	S	969	S	960	U
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	953	S	960	S	951	U
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	953	S	951	K	---	---
954	S	967	K	---	---	---
Komunikacyjny	954	S	967	S	962	U
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	954	S	962	S	954	U
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	954	S	954	K	---	---
Komunikacyjny	957	S	964	S	968	U
981	K	---	989	---	---	---
Komunikacyjny	981	K	---	985	151	981
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	981	S	985	S	989	216
982	S	970	S	991	517	---
Odstawczy	982	S	970	S	981	93
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	982	S	981	S	970	216
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	982	S	972	S	992	517
Odstawczy	983	S	972	S	983	92
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	983	S	983	S	972	278
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	983	S	983	S	972	278
Zdawczo-odbiorczy	984	S	969	S	995	702
Zdawczo-odbiorczy	984	S	969	S	986	295
Zdawczo-odbiorczy	984	S	986	S	984	212
Zdawczo-odbiorczy	985	S	971	S	994	632
Zdawczo-odbiorczy	985	S	971	S	987	294
Zdawczo-odbiorczy	985	S	987	S	994	173
Zdawczo-odbiorczy	985	S	987	S	985	173
Zdawczo-odbiorczy	988	S	969	S	996	729
Zdawczo-odbiorczy	988	S	969	S	988	335
Zdawczo-odbiorczy	988	S	988	S	995	275
Komunikacyjny	987	S	984	S	988	290
Komunikacyjny	988	S	991	S	997	312
Komunikacyjny	988	S	991	S	997	312
POLĄCZENIA ROZJAZDOWE						
S	970	S	972	62	---	---
S	981	S	983	62	---	---
S	982	S	985	75	---	---
S	989	S	990	75	---	---
NABRZEŻE POLSKIE, ANielskie						
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	981	S	989	S	1007	682
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	982	S	991	S	1008	526
Komunikacyjny	991	S	1000	S	1005	251
POLĄCZENIA ROZJAZDOWE						
S	1006	S	1007	72	---	---
NABRZEŻE BELGJSKIE, HOLENDERSKIE						
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	981	S	1007	S	1007	258
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	982	S	1006	S	1008	287
1009	S	875	K	---	---	---
Komunikacyjny	1009	S	875	S	1000	278
Odstawczy	1009	S	1000	S	1004	259
Ladunkowy	1009	S	1004	K	---	---
Ladunkowy	1010	S	1003	K	---	---
Odstawczy	1011	S	999	S	1002	303
Ladunkowy	1011	S	1002	K	---	---
Odstawczy	1012	S	996	S	1019	349
Ladunkowy	1014	S	1019	K	---	---
POLĄCZENIA ROZJAZDOWE						
S	1003	S	1004	62	---	---
S	1002	S	1003	58	---	---

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU			DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU		
	Nr	od	do	Nr	od	do
NABRZEŻE RUMIŃSKIE						
NA TERENIE PKP PLK S.A.						
Komunikacyjny	1022	Sr	875	GRANICA	11	1022
1013	Sr	876	Sr	1020	493	---
Obslawczy	1013	Sr	876	Sr	1020	380
1015	Sr	1020	K	---	---	---
1021	S	877	Sr	1021	515	1021
1022	GRANICA	Sr	1022	681	---	---
Komunikacyjny	1022	GRANICA	Sr	878	109	1022
Odstawczy	1022	Sr	876	Sr	1022	572
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	1024	Sr	1021	K	---	---
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	1025	Sr	1022	K	---	---
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	1027	S	1019	K	---	---
NABRZEŻE CZESKIE, SŁOWACKIE						
NA TERENIE PKP PLK S.A.						
Komunikacyjny	1031	Sr	869	GRANICA	19	1031
Komunikacyjny	1034	Sr	968	GRANICA	28	1034
NA TERENIE BOCZNYCH ZPMŚS						
Komunikacyjny	1031	GRANICA	S	1091	---	---
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	1031	S	1033	S	1040	451
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	1031	S	1040	S	1048	282
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	1031	S	1048	K	---	---
1032	S	1043	K	---	---	---
1032	S	1033	K	---	---	---
1032	S	1033	S	1035	121	1032
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	1032	S	1035	S	1037	248
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	1032	S	1037	S	1044	243
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	1032	S	1044	K	---	---
1033	S	1035	K	---	---	---
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	1033	S	1035	S	1043	341
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	1033	S	1043	S	1046	214
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	1033	S	1046	K	---	---
1034	GRANICA	S	1032	28	1034	---
Komunikacyjny	1034	S	1032	S	1045	180
Zdawczo-odbiorczy/hadunkowy	1034	S	1032	S	1045	180
Komunikacyjny	1038	S	1032	Sr	876	157
1020	0.483, 0.120	(5.499)	1613	---	---	---
1021	0.515, 0.018, 0.120	(5.499)	1653	---	---	---
1022	0.141	1043	88	---	---	---
1023	0.056	(5.482)	1019	---	---	---
1033	0.089	(5.462)	1052	---	---	---
1035	0.121, 0.089	(5.462)	1173	---	---	---

NR LEGENDA	Objekty	Semafory i torce manewrowe	
		Nr	od osi nast. SPD 31 [m]
1	Nastawnia wykonawcza "SPD 31"	Tm 841	0.020 (5.462) / 983
2	Magazyń	Tm 842	0.012 (5.462) / 975
3	Badynek chłodni	Tm 843	0.049 (5.462) / 1012
4	Magazyń drobnicy i farcy	Tm 844	0.060 (5.462) / 1023
5	Dispozycja Główna DB	---	---
6	Blewarator zbożowy	---	---
7	Magazyń zbożowy	---	---
8	Rac składowy	---	---

NR LEGENDA	Objekty	Objasnienia skrótów	
		Rozjazdy widzowe i wyjazdowe	km/od. od osi nast. SPD 31 [m]
S	Sygnalizacyjny	817	0.000 (4.666) / 167
Sr	Srodek rozjazdu krzyżowego	875	0.120 (5.499) / 1020
Z1	Sygnal Z1 (pocz. zasypki)	876	0.120 (5.499) / 1120
K	Koział oporowy	877	0.018, 0.120 (5.499) / 1138
U	Ukier. rozjazdu	878	0.113, 0.120 (5.499) / 1233
P 2x-od	Punkt Zawczo-Odbiorczy	888	0.000 (5.462) / 983
869	0.000 (5.462) / 983	---	---
969	0.288 (4.666) / 455	---	---
968	0.027; 0.288 (4.666) / 482	---	---
967	0.106; 0.288 (4.666) / 561	---	---
960	0.287; 0.288 (4.666) / 742	---	---
990	0.189; 0.288 (4.666) / 644	---	---
963	0.211; 0.027; 0.288 (4.666) / 693	---	---
965	0.262; 0.027; 0.288 (4.666) / 744	---	---
996	0.134 (5.499) / 1134	---	---
997	0.030; 0.134 (5.499) / 1184	---	---
998	0.166 (5.499) / 1166	---	---
999	0.206 (5.499) / 1206	---	---
1000	0.278 (5.499) / 1278	---	---
1020	0.483, 0.120	(5.499) / 1613	---
1021	0.515, 0.018, 0.120	(5.499) / 1653	---
1022	0.141	1043	88
1023	0.056	(5.482) / 1019	---
1033	0.089	(5.462) / 1052	---
1035	0.121, 0.089	(5.462) / 1173	---

NR ROZJAZDU	TYP	SKOS	PROMIEN	RODZAJ	KIERUNEK	PODROZJAZDOWICE	PODSYPKA
817	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
868	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
869	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
875	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Podwójny	Drewniane	Tuczniowa
NABRZEŻE RUMIŃSKIE							
951	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
952	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
953	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
954	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
960	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
962	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
964	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
965	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Podwójny	Drewniane	Tuczniowa
967	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
968	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
969	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Podwójny	Drewniane	Tuczniowa
NABRZEŻE WĘGERSKIE							
970	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
971	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
972	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
981	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
982	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
983	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
984	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
985	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
986	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Podwójny	Drewniane	Tuczniowa
987	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
988	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
989	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
990	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
991	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
992	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Lewy	Drewniane	Tuczniowa
994	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
995	S 49	1,9	190	Zwycząpny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tuczniowa
NABRZEŻE POLSKIE, ANielskie							
997	S 49						

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU					DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU					LEGENDA		Semafony i tarcze manewrowe km/odl. od osi nast. SPD 31 [m]			
	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m		Nr	Obiekty	
NA TERENIE PKP PLK S.A.													1	Nastawnia wykonawcza "SPD 31"	Tm 894 0,095; (4,475) / 119	
Dojazdowy	847	S	804	GRANICA	156	847	—	—	—	—	—	2	Magazyn			
NA TERENIE PORTU ZMPSIŚ													3	Posterunek ochronny		
Dojazdowy	847	GRANICA	S	901	119	847	—	—	—	—	—					
	901	POCZ. TORU	KON. TORU	349												
Do rozbiórki	901	POCZ. TORU	BRAMA	29	901	—	—	—	—	—	—					
	902	S	901	K	—	804										
Zdawczo-odbiorczy/ładunkowy	902	S	901	BRAMA	304	902	P. Zd-Od	PRZEJAZD	169							
	903	S	902	S	913	582										
Zdawczo-odbiorczy/ładunkowy	903	S	902	BRAMA	220	903	P. Zd-Od	PRZEJAZD	176							
	906	S	901	K	—	286										
Zdawczo-odbiorczy/ładunkowy	906	S	901	BRAMA	242	906	P. Zd-Od	PRZEJAZD	127	OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW		Rozjazdy wjazdowe i wyjazdowe km/odl. od osi nast. SPD 31 [m]				
NA TERENIE BOCZNICZY WOC													S	Slyk przedglicowy	804	0,000 (4,475) / 24
Do rozbiórki	901	BRAMA	KON. TORU	320	901	—	—	—	—	—	—	Z 1	Sygnal Z 1 (pocz.zasypki)	901	0,275 (4,475) / 229	
Zdawczo-odbiorczy/ładunkowy	902	BRAMA	K	—	500	902	P. Zd-Od	Z 1	—	193		K	Kozioł oporowy	902	0,027; 0,275 (4,475) / 326	
Zdawczo-odbiorczy/ładunkowy	903	BRAMA	S	913	362	903	U	908	U	911	169	U	Ukres rozjazdu	908	0,287; 0,027; 0,275 (4,475) / 613	
Zdawczo-odbiorczy/ładunkowy	904	S	909	S	911	218	904	U	909	U	911	126	P.Zd-Od	Punkt Zdawczo - Odbiorczy		
Zdawczo-odbiorczy/ładunkowy	905	S	910	S	913	185	905	S	910	U	913	139				
Ładunkowy	905a	S	910	K	—	103	905a	U	910	Z 1	—	58				
Wyciągowy	905b	S	913	K	—	193	905b	S	913	Z 1	—	193				
Odstawczy	906	BRAMA	K	—	44	906	BRAMA	Z 1	—	37						
POŁĄCZENIA ROZJAZDOWE																
	S	908	S	909	56											
	S	909	S	910	56											

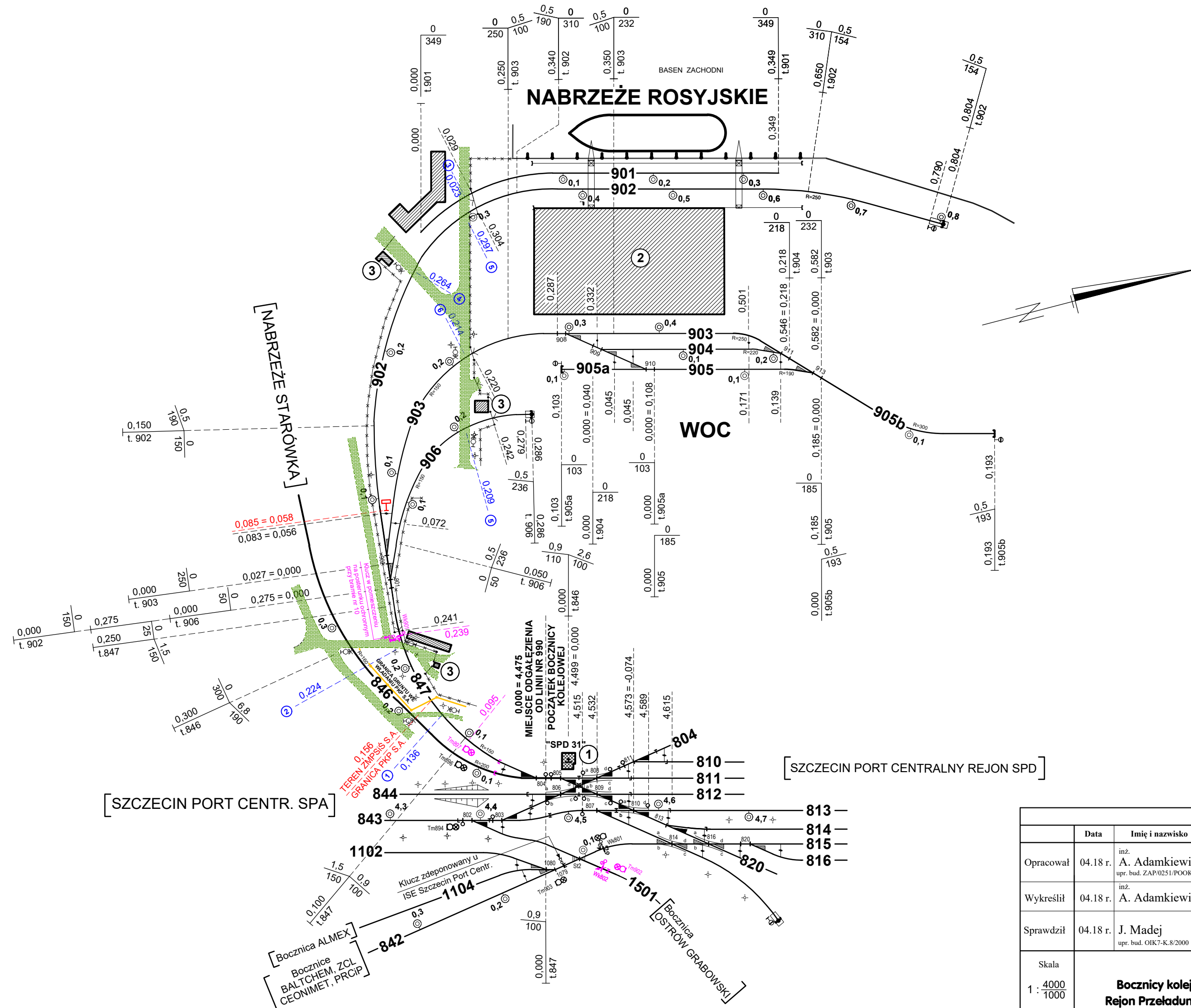
- + słupy oświetleniowe
- ≡ stojak na płoży hamulcowe
- I styk izolowany

WYKAZ ROZJAZDÓW

NR ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIEN	RODZAJ	KIERUNEK	PODROZJAZ-DNICE	PODSYPKA
NA TERENIE PKP PLK S.A.							
804	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
NA TERENEM BOCZNICZY ZMPSIŚ							
901	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
902	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
NA TERENIE BOCZNICZY WOC							
908	S 49	1:9	190	Zwyczajny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
909	S 49	1:9	190	Zwyczajny rowkowy	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
910	S 49	1:9	190	Zwyczajny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
911	S 49	1:9	190	Zwyczajny rowkowy	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
913	S 49	1:9	190	Zwyczajny rowkowy	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa

WYKAZ PRZEJAZDÓW

NR PRZEJAZDU	NR TORU	KILOMETR PRZEJAZDU
1	847	0,136
2	847	0,224
3	901	0,023
4	902	0,264
5	902	0,297
6	903	0,214
7	906	0,209



				Stan z dnia 20.04.2018 r.	
Opracował	04.18 r.	inż. A. Adamkiewicz upr. bud. ZAP.0251/POOKU/13	Podpis		
Wykreślił	04.18 r.	inż. A. Adamkiewicz			
Sprawdził	04.18 r.	J. Madej upr. bud. OIK7-K.8/2000	Uzgodniono	.04.18 r.	Z-ca Dyrektora
Skala	Plan schematyczny Bocznicy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - ZMPSIŚ Rejon Przeladunków Drobnicowych - Rejon manewrowy nr 3 Rosyjskie i WOC				
1 : 4000 1000					

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU					DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU					LEGENDA		Semafony i tarcze manewrowe				
	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	Obiekty	km/odl. od osi nast. SPD 31 [m]		
NA TERENIE PKP PLK S.A.																	
Dojazdowy	1501	S	802	GRANICA	365	1501	—	—	—	—	—	—	1	Nastawnia wykonawcza "SPD 31"	Tm 902	0,164 / 41	
														2			Kontener SRK
NA TERENIE BOCZNICY																	
Dojazdowy	1501	GRANICA	S	1501	165	1501	—	—	—	—	—	—	3	Kontener SSP	Tm 2	0,410 / 287	
Komunikacyjny	1503	S	1501	S	1508	750	1503	—	—	—	—	—	4	Plac składowy			
Zdawczo-odbiorczy/ladunkowy	1509	S	1501	S	1505	633	1509	P. Zd-Od	U	1505	425	OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW		Rozjazdy wjazdowe i wyjazdowe		km/odl. od osi nast. SPD 31 [m]	
Zdawczo-odbiorczy/ladunkowy	1511	S	1502	S	1505	651	1511	P. Zd-Od	U	1505	425						
Zerberkowy	1513	S	1508	K	—	75	1513	S	1508	Z	—	65	S	Slyk przedglicowy	802	0,000 (4,376) / 123	
													Z 1	Sygnal Z 1 (pocz.zасыpki)	1501	0,530 / 407	
													K	Kozioł oporowy	1502	0,629 / 506	
													U	Ukres rozjazdu	1505	1,163 / 1040	
													P.Zd-Od	Punkt Zdawczo - Odbiorczy	1508	1,280 / 1157	

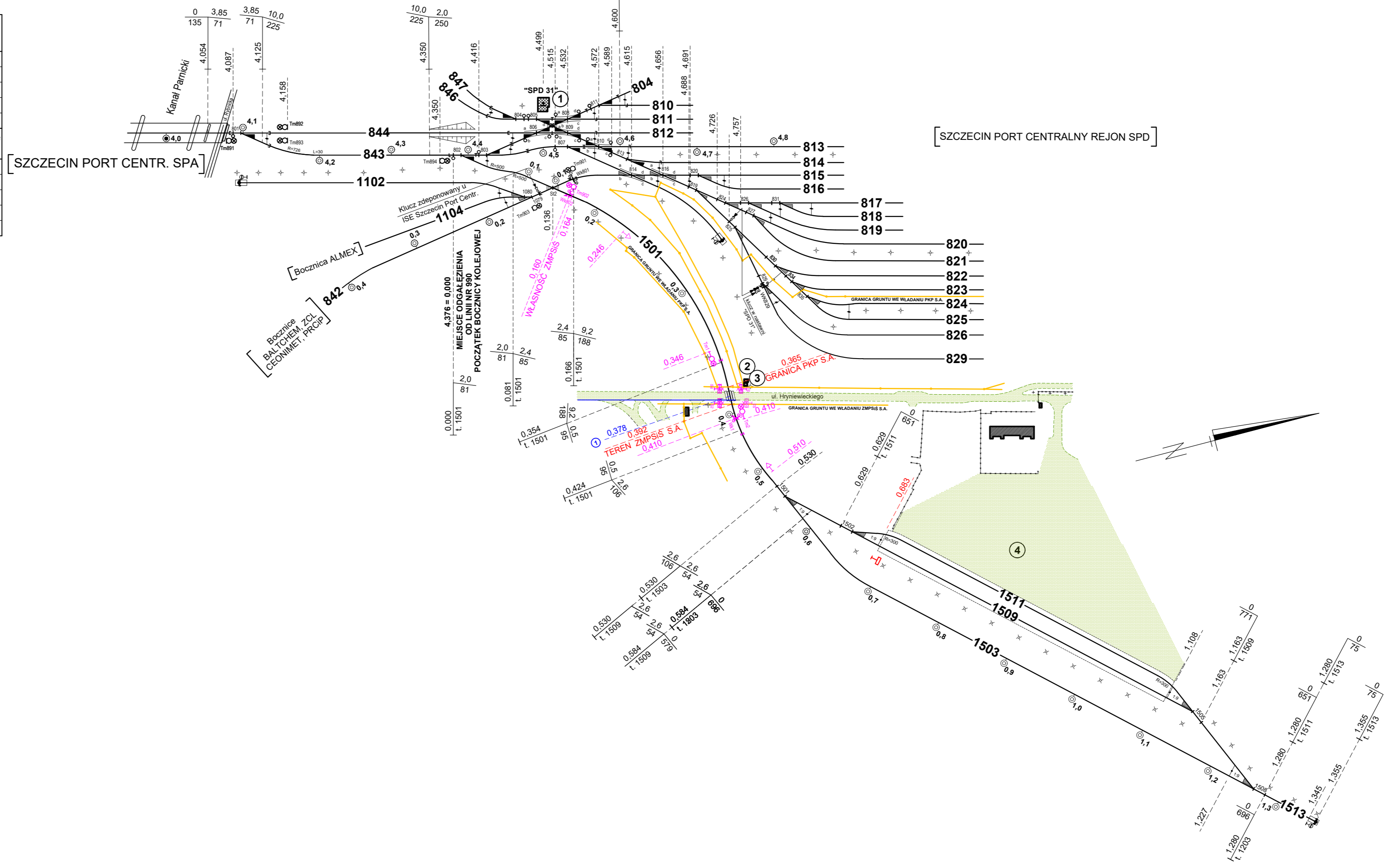
WYKAZ ROZJAZDÓW

NR ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIEN	RODZAJ	KIERUNEK	PODROZJAZD-NICE	PODSYPKA
NA TERENIE PKP PLK S.A.							
802	S 60	1:9	300	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
2	S 49	1:4,444		Skrzyżowanie		Drewniane	Tłuczniowa
NA TERENIE BOCZNICY							
1501	S 49	1:9	300	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
1502	S 49	1:9	300	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
1505	S 49	1:9	300	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
1508	S 49	1:9	300	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa

WYKAZ PRZEJAZDÓW

NR PRZEJAZDU	NR TORU	KILOMETR PRZEJAZDU
1	1501	0,378

- ⊕ słupy oświetleniowe
- ⊖ stojak na płozы hamulcowe
- ⊞ styk izolowany



				Stan z dnia 20.04.2018 r.	
	Data	Imię i nazwisko	Podpis		
Opracował	04.18 r.	inż. A. Adamkiewicz upr. bud. ZAP0251/POK01/13			
Wykreślił	04.18 r.	inż. A. Adamkiewicz			
Sprawdził	04.18 r.	J. Madej upr. bud. OIK7-K.8/2000		Uzgodniono	.04.18 r.
				Z-ca Dyrektora	
Skala	Plan schematyczny				
1 : 4000 1000	Bocznicy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - ZMPŚ Rejon Przeladunków Drobnicowych - Rejon manewrowy nr 7 Ostrów Grabowski				