



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  
TERMINAL PROMOWY ŚWINOUJŚCIE**

Statut obiektu, zawierający 36 ponumerowane karty,  
sporządzony został w 2 jednobrzmiących egzemplarzach.

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

PREZES ZARZĄDU

*Dariusz Słaboszewski*

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

WICEPREZES  
ds. Infrastruktury

*Kazimierz Drzazga*

SZCZECIN 2017

Spis treści:

1. Postanowienia ogólne, dotyczące: .....	5
1.1. Zarządcy infrastruktury kolejowej – użytkownika bocznic kolejowej: Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A Rejon Terminal Promowy Świnoujście .....	5
1.2. Współużytkowników bocznic kolejowej .....	5
1.3. Podstawy prawnej i celu opracowania statutu obiektu.....	5
1.4. Prawnej eksploatacji bocznic .....	6
1.5. Przeznaczenie bocznic kolejowej.....	6
2. Wykaz obiektów podlegających udostępnieniu .....	7
2.1. Drogi kolejowe (bocznic) podlegające udostępnieniu.....	7
3. Opis techniczny bocznic kolejowej.....	7
3.1. Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznic jest połączona.....	7
3.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada. ....	7
3.3. Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych.....	7
3.4. Tory bocznicowe - ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od – do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne....	8
3.5. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów. ....	10
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 kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn. ....	14
3.12. Oświetlenie bocznic kolejowej. ....	14
3.13. Punkty ładunkowe.....	15
3.14. Urządzenia ładunkowe.....	15
3.15. Wagi wagonowe.....	15
3.16. Bramy kolejowe.....	15

	3
3.17. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.....	15
3.18. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajna budowli.....	16
3.19. Sygnały, wskaźniki i tablice.....	16
3.20. Urządzenia i środki trakcyjne.....	16
3.21. Środki łączności.....	17
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.....	17
5. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej.....	18
5.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.....	18
5.2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.....	18
5.3. Masa hamująca składów manewrowych.....	18
5.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.....	19
5.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.....	19
6. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.....	19
6.1. Podział bocznicy kolejowej na rejony manewrowe.....	19
6.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy kolejowej.....	19
6.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.....	20
6.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym.....	20
6.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i pojazdów trakcyjnych.....	20
6.6. Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn. ....	21
6.7. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych.....	21
6.8. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.....	22
6.9. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.....	24
6.10. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.....	26
7. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.....	27
7.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.....	27

	4
7.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.....	27
7.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy .....	27
7.4. Ważenie wagonów.....	28
7.5. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych .....	28
8. Organizacja obsługi punktów zdawczo – odbiorczych. ....	29
8.1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych.....	29
8.2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkty zdawczo-odbiorcze.....	29
9. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych. ....	30
9.1. Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznic kolejowej. ....	30
9.2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznic kolejowej. ....	31
10. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznic kolejowa jest połączona oraz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę kolejową.....	34
11. Postanowienia końcowe.....	35
13. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu. ....	36
14. Spis załączników do regulaminu.....	37

## **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 Terminal Promowy Świnoujście**

1. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna  
ul. Bytomska 70 - 603 Szczecin  
  
XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, KRS 0000033768  
NIP: 955-18-89-161, Kapitał zakładowy: 15.326.050,00 PLN
2. ZMPSiŚ S.A działa – wykonując zadania zarządcy infrastruktury kolejowej na zarządzanych przez siebie bocznicach kolejowych na terenie Szczecina i Świnoujścia – w oparciu o nadany statut, przepisy Ustawy, ustawy z dnia 15 września 2000 r. kodeks spółek handlowych (Dz.U. z 2016 r. poz.1578 ze zm.) ustawy o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 r (Dz.U z 2010 r. poz.179 oraz z 2015 r. poz. 1569 i 1642)
3. ZMPSiŚ S.A. jest w trakcie przygotowania dokumentów do złożenia wniosku do Prezesa UTK Warszawa, o uzyskanie Świadectwa bezpieczeństwa dla bocznic kolejowej Rejon Terminal Promowy Świnoujście,

### **1.2. Współużytkowników bocznic kolejowej**

Współużytkownikiem bocznic, ustanowionym operatorem infrastruktury portowej jest Terminal Promowy Świnoujście Sp. z o.o. ul. Dworcowa 1, 72-602 Świnoujście zwany dalej w skrócie Terminal Promowy.

### **1.3. Podstawy prawnej i celu opracowania statutu obiektu**

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

Obowiązujące akty prawne dotyczące użytkowanej bocznic:

- 1) Ustawa o Transporcie Kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity Dz.U.2016.1727);
- 2) Ustawa o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 r (Dz.U z 2010 r. poz.179 oraz z 2015 r. poz. 1569 i 1642)
- 3) Przepisów wewnętrznych ZMPSiŚ S.A.
  - a) Instrukcja Utrzymania Infrastruktury Kolejowej Na Bocznicach ZMPSiŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznic.

- b) Instrukcja Sygnalizacji Kolejowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy.
- c) Instrukcja o Technice Pracy Manewrowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy.
- d) Instrukcja Utrzymania Urządzeń Sterowania Ruchem Kolejowym Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy.
- e) Instrukcja Obsługi Przełącznikowych Urządzeń Sterowania Ruchem Kolejowym Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy.
- f) Instrukcja Zasady i Wymagania Organizacyjne Związane z Powiadomieniem o Poważnych Wypadkach, Wypadkach i Incydentach Oraz Działalnością Komisji Kolejowej na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. – opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy.

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

#### **1.4. Prawnej eksploatacji bocznicy**

- 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 współużytkownikiem
  - a) Terminal Promowy Świnoujście

#### **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 współużytkownika bocznicy i włączanych do ruchu po sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A.

- 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 Terminal Promowy drugiej strony, (DZ. U. z 2012 r. poz. 1173, 1529 z późniejszymi zmianami).

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

### **2.1. Drogi kolejowe (bocznicę) podlegające udostępnieniu**

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

## **3. Opis techniczny bocznicę kolejowej**

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

Bocznicę kolejową Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Terminal Promowy Świnoujście – odgałęzia się w stacji Świnoujście od toru stacyjnego nr 3 rozjazdem nr 82 w km 10,936 linii kolejowej nr 996.

Jest to początek linii kolejowej nr 997. Koniec linii kolejowej nr 997 położony jest w km 0,142. Linia 996 i 997 jest zarządzana przez PKP PLK S.A.

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

- 1) Bocznicę stanowi jeden okręg nastawczy.
- 2) Na bocznicę brak jest posterunków technicznych.

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

Bocznicę nie posiada punktu zdawczo – odbiorczego.

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

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność w wagonach 17 m.
		Od	do	metrów	od	do	metrów	
Poza terenem boczniczy								
60	dojazdowy	S 82	Brama	141				
Na terenie boczniczy								
60	dojazdowy	Brama	S 61/62	8				
61	Przedpromowy	S 63/64	S 99	292	U 63/64	U 105	155	9
62	Przedpromowy	S 63/64	S 99	304	U 63/64	U 106	156	9
63	Przedpromowy	S 61/62	S 99	371	U 61/62	Tm8	260	15
64	Przedpromowy	S 61/62	Śr 80	400	U 61/62	Tm7	228	13
65	Przedpromowy	S 65	S83/84	331	U 66	Tm6	198	11
66	Przedpromowy	S 66	S 83/84	302	U 67	Tm5	168	9
67	Odstawczy-ładunkowy	S67	K	190	Wk67	Z 1	120	7
68	Dojazdowy do stanowiska promowego nr 3	Śr 80	S 91/94	57	-----	-----	-----	-----
69	Dojazdowy do stanowiska promowego nr 3	Śr 80	S 95/98	229	-----	-----	-----	-----
81	Tor do likwidacji	S 83/84	S 105	269				
82	Tor do likwidacji	S 76	K	215				
83	Tor do likwidacji	S 75	K	263				
Łącznie				2484			1285	73

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie torów

Z 1 - sygnał zamknięcia toru      K - koniec toru      U - ukres rozjazdu  
S - styk przed iglicowy rozjazdu      Śr. - środek rozjazdu      Tm - tarcza manewrowa



Pochylenia podłużne torów bocznicy:

Lp.	Nr. toru	Pochylenie toru
1	60	Na spadku 0,5 ‰ na długości 30 m, dalej na wzniesieniu 0,8 ‰ na długości 50 m, na spadku 1,4 ‰ na długości 50 m, w poziomie na długości 19 m.
2	61	W poziomie na długości 51 m, dalej na wzniesieniu 0,7 ‰ na długości 150 m, dalej w poziomie na długości 211 m.
3	62	W poziomie na długości 24 m, dalej na wzniesieniu 0,7 ‰ na długości 150 m, dalej w poziomie na długości 130 m.
4	63	W poziomie na długości 51 m, dalej na wzniesieniu 0,7 ‰ na długości 150 m, dalej w poziomie na długości 170 m.
5	64	W poziomie na długości 51 m, dalej na wzniesieniu 0,7 ‰ na długości 150 m, dalej w poziomie na długości 199 m.
6	65	W poziomie na długości 13 m, dalej na wzniesieniu 0,7 ‰ na długości 150 m, dalej w poziomie na długości 168 m
7	66	Na wzniesieniu 0,7 ‰ na długości 136 m, dalej w poziomie na długości 166 m.
8	67	Na wzniesieniu 0,7 ‰ na długości 109 m, dalej w poziomie na długości 71 m.
9	68	W poziomie na długości 16 m, dalej na wzniesieniu 2,1‰ na długości 36 m, dalej wjazd na pomost na długości 62 m, z rozjazdem pięciokierunkowym o regulowanym przez obsługę, wzniesieniu lub spadku 25‰
10	69	W poziomie na długości 35 m, dalej na spadku 4,4‰ na długości 30 m., dalej na spadku 1,8‰ na długości 30 dalej na wzniesieniu 3,6 ‰ na długości 85 m, dalej na wzniesieniu 1,8 ‰ na długości 17 m, dalej wjazd na pomost na długości 62 m, z rozjazdem pięciokierunkowym o regulowanym przez obsługę, wzniesieniu lub spadku 25‰

Minimalny promień łuku toru

Najmniejszy promień łuku toru na bocznicy wynosi 150 m i występuje w torach nr 60 i 69. W pozostałych torach promienie łuków poziomych wynoszą ;  
 $R=170\div 300$ .

Ze względu na promienie łuków na terenie bocznicy nie ma ograniczeń w kursowaniu pojazdów trakcyjnych.

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

Nr. Rz	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzale- żnienie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i ogłędzin rozjazdów
61/62	Rpd. S49 1:9/1:9 190/190 zamknięcie suwakowe	Na tor nr 63	ręczny, drużyna manewrowa	Nie	Wyznaczony pracownik bocznicy
63/64	Rpd. S49 1:9/1:9 190/190 zamknięcie suwakowe	Na tor 61	ręczny, drużyna manewrowa	Nie	
65	Rz. S49 1÷9 190 zamknięcie suwakowe	Na tor 64	ręczny, drużyna manewrowa	Nie	
66	Rz. S49 1÷9 190 zamknięcie suwakowe	Na tor 65	ręczny, drużyna manewrowa	Nie	
67	Rz. S49 1÷9 190 zamknięcie suwakowe	Na tor 66	ręczny, drużyna manewrowa	Tak z Wk67	
75	Rz. S49 1÷9 190 zamknięcie suwakowe	Na Wk75	ręczny, drużyna manewrowa	Tak z Wk75	
76	Rz. S49 1÷9 190 zamknięcie suwakowe	Na tor 83	ręczny, drużyna manewrowa	Nie	
80	Rkpd S49 1÷9 190 zamknięcie suwakowe	80 a/b (+)na stanowisko promowe nr2 80 a/b (-) na stanowisko promowe nr3	ręczny, drużyna manewrowa	Tak(+) z 91/94 lub (-) z 95/97	
83/84	Rpj S49 1÷9 190 zamknięcie suwakowe	83 na tor 64 84 na tor 65	ręczny, drużyna manewrowa	Nie	
99	Rz. S49 1÷9 190 zamknięcie suwakowe	Na tor 63	ręczny, drużyna manewrowa	Nie	

105	Rz. S49 1÷9 190 zamknięcie suwakowe	Na tor 61	ręczny, drużyna manewrowa	Nie	Wyznaczony pracownik boczniczy
106	Rz. S49 1÷9 190 zamknięcie suwakowe	Na tor 62	ręczny, drużyna manewrowa	Nie	
91/94	SJ50 1÷5,4, 1÷5,8, 1÷1,7, 1÷7,75, 1÷15,8	na 80 <sup>c</sup> / <sub>d</sub> (+)	ręczny, drużyna manewrowa	z 80 <sup>a</sup> / <sub>b</sub> (+)	
95/97	SJ50 1÷5,4, 1÷5,8, 1÷1,7, 1÷7,75, 1÷15,8	na 80 <sup>c</sup> / <sub>d</sub> (-)	ręczny, drużyna manewrowa	z80 <sup>a</sup> / <sub>b</sub> (-)	

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

Nr. wykolejnicy	Położenie zasadnicze	sposób nastawiania
Wk2	Prawa nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa manewrowa
Wk3	Lewa nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa
Wk67	Prawa nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa

### 3.7. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.

Wykolejnice Wk2 i Wk3 zabudowane przed Rkpd 80<sup>a</sup>/<sub>b</sub> w położeniu zasadniczym (+) zamknięte na zamki wykolejnicowe nałożone na szyny. Zdjęcie tych wykolejnic z szyny możliwe jest po otrzymaniu zgody od obsługującego pulpit w galerii a następnie wyjęciu klucza plusowego z zamka elektromagnetycznego.

Otwarcie wykolejnic i zamknięcie ich w położeniu otwartym (-), zwrócenie klucza (-) do zamka elektromagnetycznego umożliwia wjazd na Rkpd nr 80.

Na rozjeździe nr 80<sup>a/b</sup> po obydwu stronach zabudowane są zamki trzpieniowe. Po zamknięciu rozjazdu 80<sup>a/b</sup> w położeniu (+) i wyjęciu klucza możliwe jest przełożenie jednej z czterech zwrotnic rozjazdu 91/94 przy stanowisku promowym nr 2.

Po zamknięciu rozjazdu 80<sup>a/b</sup> w położeniu (-) i wyjęciu klucza możliwe jest przełożenie jednej z czterech zwrotnic rozjazdu 95/98, przy stanowisku promowym nr 3.

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

Zwrotnice ręczne nastawiane przez obsługę manewrową przyporządkowane są do jednego okręgu nastawczego.

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

Na terenie bocznicy Terminal Promowy zabudowanych jest kilka rodzajów urządzeń zabezpieczenia:

a) tarcze manewrowe świetlne sterowane przez obsługę manewrową.

Nr tarczy	Przez kogo obsługiwana	Miejsce ustawienia
Tm1	Przez drużynę manewrową	Tor nr 69
Tm2	Przez drużynę manewrową	Tor nr 69
Tm3	Przez drużynę manewrową	Tor nr 68
Tm4	Przez drużynę manewrową	Tor nr 69
Tm5	Przez drużynę manewrową	Tor nr 66
Tm6	Przez drużynę manewrową	Tor nr 65
Tm7	Przez drużynę manewrową	Tor nr 64
Tm8	Przez drużynę manewrową	Tor nr 63
Tm9	Przez drużynę manewrową	Tor nr 62

Stanowisko promowe Nr 2		
Tm1L	Przez operatora pomostu	Przed rozjazdem nr 95/98 dla wyjazdu z pomostu
Tm3L	Przez operatora pomostu	Przed rozjazdem nr 95/98 dla wjazdu na pomostu
Tm4L	Przez operatora pomostu	Za rozjazdem nr 95/98 dla wjazdu na pokład promu
Stanowisko promowe Nr 3		
Tm1L	Przez operatora pomostu	Przed rozjazdem nr 91/94 dla wyjazdu z pomostu
Tm3L	Przez operatora pomostu	Przed rozjazdem nr 91/94 dla wjazdu na pomost
Tm4L	Przez operatora pomostu	Za rozjazdem nr 91/94 dla wjazdu na pokład promu

- b) Tarcze manewrowe Tm1L, Tm3L, Tm4L na stanowiskach promowych nr 2 i 3 sterowane przez operatora pomostu promowego.
- c) Odcinki torowe klasyczne.  
W torach nr 69 i 68 zabudowane są klasyczne odcinki torowe It69 oraz It68
- d) Urządzenia mechaniczne kluczowe - uzależnienia rozjazdu 67 z Wk67 lub rozjazdu Rkpd 80 z rozjazdami 91÷ 94 lub 95÷98.
- e) Dla zabezpieczenia pomostów promowych przed ukresem rozjazdu krzyżowego zabudowane są dwie wykolejnice Wk2 i Wk3; Klucze(+) od tych wykolejnic uwieszone są w zamkach elektromagnetycznych zabudowanych w szafce obok wykolejnic. Zdjęcie wykolejnic z toru zamknięcie ich w położeniu (-). Włożenie klucza (-) minusowego do drugiego zamka elektromagnetycznego umieszczonego poniżej oraz lekkie przekręcenie go w zamku powoduje uwięzienie klucza w zamku oraz w obwodach zależnościowych. Następuje elektryczne stwierdzenie, że wykolejnica została zdjęta z toru i zamknięta w tym położeniu.
- f) Napędy rogatek na przejeździe w km 0,330 toru nr 64.  
Zamknięcie tych rogatek, zdjęcie Wk2 i Wk3 z toru umożliwia podanie tarcz manewrowych od Tm5 ÷ Tm9. Sterowanie tarczami możliwe jest z pulpitu galerii lub z miejsca przez obsługę manewrową.

- g) Sygnalizatory drogowe na placach dojazdowych i przed przejazdem w km 0,035 toru 68 i 69. Brak sygnału zabraniającego upoważnia kierowcę pojazdu drogowego do dalszej jazdy.

### **3.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.**

Na terenie bocznicy brak jest kolejowych obiektów inżynieryjnych.

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

Przejazd kat D w km 0,289 toru nr 64 wyposażony jest w znaki G-4, B-20

Przejazd kat A w km 0,330 toru nr 64 skrzyżowanie torów z droga wewnętrzną wyposażony jest w znaki G-4, B-20 i rogatki obsługiwane przez pracownika bocznicy. Pracownik bocznicy strzeże na miejscu przejazdu w przypadku awarii rogatek.

Przejazd kat C w km 0,035 skrzyżowanie torów 68 i 69 z droga wewnętrzną, wyposażony jest w znaki G-4, B-20 i sygnalizację świetlną uzależnioną od wskazań tarcz manewrowych Tm3 ÷ Tm9. Pracownik bocznicy strzeże na miejscu przejazdu w przypadku awarii sygnalizatorów.

W przypadku uszkodzenia sterowania urządzeniami rogatkowymi, sygnalizacji przejazdowej i niemożności wyświetlenia sygnału „jazda manewrowa dozwolona” Ms 2 na tarczy manewrowej, strzeżenie przejazdu należy do obowiązków kierownika manewrów. Wjazd manewrującego taboru na przejazd może nastąpić po otrzymaniu sygnału ręcznego Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie” oraz wstrzymaniu ruchu kołowego i pieszego. Czyszczenie żłobków na wszystkich przejazdach na bocznicy należy do obowiązków wyznaczonego pracownika bocznicy. Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.

### **3.12. Oświetlenie bocznicy kolejowej.**

Tory bocznicy oświetlone światłem elektrycznym, którego punkty świetlne umieszczone wzdłuż torów na masztach metalowych:

- Po 6 punktów w torach 60÷67.
- Po 1 punkcie świetlnym w torach 68 i 69, oraz na pomostach promowych. Kontrola i nadzór nad oświetleniem należy do współużytkownika bocznicy. Oświetlenie umożliwia wykonywanie manewrów, odpraw celnych i granicznych oraz sprawdzanie wagonów również w porze nocnej i może być włączone niezależnie od pory dnia.

### **3.13. Punkty ładunkowe.**

Na boczniczy znajduje się plac ładunkowy o długości 120 m usytuowany przy torze nr 67.

Kolejnymi punktami ładunkowymi są 2 pomosty ruchome z rozjazdami pięciokierunkowymi

- jeden łączący tor 68 z pokładem promu na stanowisku nr 3.
- drugi łączący tor 69 z pokładem promu na stanowisku nr 2.

### **3.14. Urządzenia ładunkowe.**

Bocznica wyposażona jest w 2 ruchome pomosty z rozjazdami pięciokierunkowymi. Jeden pomost łączący tor 68 z pokładem promu na stanowisku promowym nr 3. Drugi łączący tor nr 69 z pokładem promu na stanowisku promowym nr 2.

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

Bocznica nie posiada wagi wagonowej.

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

Na torze nr 60 znajduje się kolejowa brama wjazdowa w km 0,142 na teren Terminalu Promowego. Brama wyposażona jest w urządzenie do zdalnego otwierania i zamykania, przez Dyspozytora Terminalu który obserwuje bramę przez urządzenia telewizji przemysłowej. W czasie otwarcia bramy wejścia na teren Terminalu Promowego strzeżone jest przez pracownika ochrony.

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

- 1) Na boczniczy obowiązuje skrajnia budowli według PN - EN 15273-3/2010 Kolej normalnotorowe.
- 2) Bocznica nie posiada skrajnika.
- 3) Wagony z przekroczoną skrajnią ładunkowa mogą być przyjmowane na bocznicę tylko warunkowo, a ich przetaczanie może się odbywać z prędkością nie większą niż 3 km/h.
- 5) Wielkość przekroczenia skrajni ładunkowej na boczniczy jest ograniczona wzniesieniem spodu konstrukcji estakady nad torem nr 69, oraz zarysem obwiedni przeciwwagi ruchomej części pomostu estakady.
- 6) Analiza możliwości przyjęcia do przewozu wagonu z przekroczoną skrajnią ładunkowa powinna uwzględniać:
  - a) Długość wagonu i przesyłki,
  - b) Łuk pionowy w torze pod estakadą,
  - c) Zarys obwiedni przeciwwagi części ruchomej pomostu estakady
- 7) Przed uruchomieniem jazdy manewrowej z wagonami z przekroczoną skrajnią ładunkową należy tabor na sąsiednich torach odsunąć od ukresu na długość 20 metrów.

### **3.18. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajna budowli.**

Na boczniczy 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 taborem kolejowym.

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

Z prawej strony toru nr 67 na początku zasypki piaskowej przed kozłem oporowym znajduje się tarcza zaporowa wskazująca sygnał **Z 1**. „Stój”.

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

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

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



### **3.21. Środki łączności**

Współużytkownik boczniczy korzysta z sieci telefonicznej portowej, ogólnieeksploatacyjnej TP S.A. oraz z bezprzewodowej łączności manewrowej urządzeniami typu MOTOROLA DM 3600 i RADMOR 3036/1 współpracującymi z przenośnymi radiotelefonami typu PW 302 i GP 300

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

- 1) Ruch kolejowy pomiędzy bocznicą Terminal Promowy a stacją kolejową Świnoujście prowadzony jest na zasadach jazdy manewrowych określonych w regulaminie technicznym posterunków ruchu Świnoujście SiA i SiB.
- 2) Podstawiane na bocznicę wagony mogą być tylko pchane, a zabierane z boczniczy tylko ciągnięte.
- 3) Kierujący manewrami każdorazowy wjazd na bocznicę uzgadnia z Dyspozytorem Terminalu Promowego. Droga przebiegu dla jazdy na bocznicę układana jest przez dyżurnego ruchu nastawni SiB, po otrzymaniu zgłoszenia od kierującego jazdą manewrową.
- 4) Ułożenie drogi przebiegu obejmuje otwarcie wykolejnicy Wk1 przełożenie Rz. 82 (wykolejnica i rozjazd sprzężone), włączenie świateł sygnalizacji drogowej na przejeździe przez tor nr 60 w km 0,097 oraz wyświetlenie sygnału Ms 2 na tarczy Tm26.
- 5) Tor nr 60 jest izolowany na całej długości. Po zjeździe taboru z toru droga przebiegu ulega automatycznemu rozwiązaniu (łącznie z wygaszeniem świateł sygnalizacji drogowej na przejeździe w km 0,097).
- 6) Po wjeździe na bocznicę kierujący manewrami pobiera za pokwitowaniem. potrzebne klucze do obsługi boczniczy, od kierownika zmiany.
- 7) Droga przebiegu dla jazdy z boczniczy jest układana na żądanie kierownika manewrów tak samo, jak dla jazdy na bocznicę z tym, że sygnał Ms 2 wyświetlany jest na Tm27.
- 8) W razie dłuższego zajmowania przejazdu przez tor nr 60 (dzielenie składu wagonów na poszczególne tory przedpromowe lub łączenie wagonów stojących na torach przedpromowych w jeden skład) należy umożliwić przepuszczenie pojazdów stojących i pieszych w odstępach czasu nie większych niż 10 minut.

- 9) Po zakończeniu manewrów kierujący manewrami zobowiązany jest zwrócić klucze kierownikowi zmiany za pokwitowaniem.

## 5. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej

### 5.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową

- 1) Wagony przeznaczone na bocznicę Terminal Promowy przyjmowane są w pociągach na torach stacji Świnoujście w rejonie SiA, skąd Przewoźnik kolejowy podstawia je na bocznicę.
- 2) Maksymalna pojemność użyteczna bocznicy wynosi 73 wagony 17 metrowe.

Pojemność (17 metrowych)	Ilość wagonów 17 metrowych
torów przedpromowych 61÷66	66
toru odstawczo-przeładunkowego nr.67	7

- 3) Jazda ze stacji w kierunku bocznicy winna być spychana.
- 4) Jazda z bocznicy w kierunku stacji winna być ciągniona.

### 5.2. Liczba obsługa i czas ich wykonywania.

- 1) Obsługa bocznicy dokonywana jest w uzgodnieniu z posiadaczem bocznicy i armatorem przez licencjonowanego przewoźnika przy uwzględnieniu rozkładu rejsów promów kolejowo-samochodowych.
- 2) Obsługa bocznicy może być dokonywana również w nocy.
- 3) Podstawianie wagonów i zabieranie wagonów z bocznicy dokonywane jest przez pojazd trakcyjny i drużynę manewrowa licencjonowanego przewoźnika kolejowego.
- 4) Każdorazowy wjazd na bocznicę wymaga zgody Dyspozytora Terminalu Promowego.

### 5.3. Masa hamująca składów manewrowych

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

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

gdzie:

$M_o$  – masa ogólna [t];

$P_w$  – procent wymaganej masy hamującej.

Wynik obliczenia należy zaokrąglić wzwyż do pełnej tony.

Przyjmując długość drogi hamowania 400 - 500 m oraz uwzględniając max. pochylenie na torach bocznic do 4,4‰ przy prędkości max na dojeździe do promu przyjmuje się wymagany procent masy hamującej wynosi 6.

#### **5.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę**

Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 196 kN/oś

#### **5.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych**

- 1) Na bocznic brak jest ograniczeń w kursowaniu pojazdów kolejowych jeżeli największy dopuszczalny nacisk osi pojazdu kolejowego na szynę wynosi do 196 kN/oś.
- 2) Bocznic nie posiada możliwości i warunków technicznych do przyjmowania i nadawania przesyłek nadzwyczajnych.
- 3) Na bocznic mogą kursować pojazdy trakcyjne spalinowe dopuszczone przez UTK z uwzględnieniem dopuszczonego na bocznic nacisku na oś.

### **6. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznic kolejowej**

#### **6.1. Podział bocznic kolejowej na rejony manewrowe**

- 1) Bocznic Terminal promowy stanowi jeden rejon manewrowy.
- 2) Manewry na bocznic mogą być wykonywane wyłącznie jednym pojazdem trakcyjnym.

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

- 1) Na torach bocznic Terminal Promowy maksymalna prędkość jazd manewrowych nie może przekraczać 15 km/h .
- 2) Jeżeli przetaczane są wagony z towarami niebezpiecznymi, wyjątkowo ciężkimi lub z przekroczoną skrajnią, o czym powinien być powiadomiony maszynista, prędkość jazd manewrowych nie powinna przekraczać 10 km/h .
- 3) Przy przetaczaniu wagonów z towarami niebezpiecznymi oznaczonymi nalepkami ostrzegawczymi nr 8 i 15 oraz wagonów-cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego zgodnie z Regulaminem dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), prędkość jazd manewrowych nie powinna przekraczać 5 km/h .
- 4) W przypadku braku należytej widoczności i/lub złych warunków atmosferycznych (gwałtowna ulewa, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), prędkość jazdy należy zmniejszyć do 5 km/h tak, aby manewrujący tabor mógł być natychmiast zatrzymany w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy .

- 5) Prędkość jazd manewrowych na pomostach ruchomych łączących tory 68 i 69 z pokładem promu oraz przy dojeżdżaniu do wagonów szybkość jazd manewrowych ograniczyć należy do 3km/h .
- 6) Przed każdorazowym rozpoczęciem jazdy manewrowej, maszynista ma obowiązek podania sygnału „Bacność”.

### **6.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej**

- 1) Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznic wykonywana jest przez drużyny manewrowe i pojazdy trakcyjne licencjonowanych przewoźników kolejowych.
- 2) Na bocznicę dopuszcza się wykonywanie manewrów przez odstawianie taboru pojazdem trakcyjnym.
- 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) Wszystkie jazdy manewrowe tak na torach przedpromowych jak i na pokładzie promu mogą odbywać się wyłącznie na hamulcu zespolonym.
- 6) Zabrania się wskakiwania jak i zeskakiwania z manewrującego taboru będącego w ruchu.

### **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. Sprzęgnięcie i rozprzęgnięcie 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) Sprzęgnięcie i rozprzęgnięcie 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 i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.**

- 1) Przy wykonywaniu manewrów na przejeździe drogowym lub przejściu w poziomie szyn należy zachować szczególną ostrożność.
- 2) Manewry przez przejazd wolno prowadzić tylko po zamknięciu rogatek a jeśli ich nie ma, to przy zachowaniu następujących warunków:
  - a) prędkość jazdy nie powinna przekraczać 5 km/h,
  - b) zbliżając się do przejazdu, maszynista obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy.
- 3) Na przejazdach wyposażonych w sygnalizację przejazdową wstrzymanie ruchu kołowego należy dokonywać poprzez uruchomienie sygnalizacji.
- 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.  
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) Drogi przebiegu nastawiane są przez:
  - a) Dla jazd po torze nr 60 (wjazd na bocznice i wyjazd z bocznicy) – dyżurnego ruchu nastawni SiB,
  - b) Dla jazd po torach przedpromowych nr 61÷ 67 ograniczonych z jednej strony tarczą manewrową Tm27 i tarczami manewrowymi Tm5 ÷ Tm9 – przez drużynę manewrową przewoźnika kolejowego
  - c) Dla jazd poza Tm5 ÷ Tm9 - przez drużynę manewrową przewoźnika kolejowego przy udziale kierownika zmiany lub Dyspozytora Terminala Promowego
    - Klucze czynne od Wk67, Rkpd 80<sup>a</sup>/<sub>b</sub>(+), Rkpd 80<sup>a</sup>/<sub>b</sub>(-), szafy zamków elektromagnetycznych Wk2, Wk3, drużyna manewrowa pobiera od kierownika zmiany za pokwitowaniem
    - Rogatki na przejeździe w km 0,330 zamykane są elektrycznie nastawnikiem lokalnym zabudowanym na obudowie napędu, a w razie zaniku napięcia przy pomocy korby.
- 2) Kolejność czynności przy nastawianiu drogi przebiegu poza Tm5 ÷ Tm9 dla jazdy na tor 69 stanowisko promowe nr 2
  - a) Zamknięcie rogatek na przejeździe w km 0,330 przez pracownika Terminala Promowego
  - b) Kierownik zmiany lub dyspozytor Terminala Promowego wciskając zielony przycisk DzDB na galerii nr 4 powoduje danie zgody na obsługę Wk2 i Wk3, jest to sygnalizowane lampką zieloną pod przyciskiem
  - c) W szafce umieszczonej na przeciwko wykolejnic Wk2 i Wk3 znajdują się 4 sztuki zamków elektromagnetycznych UZE-01. Po otrzymaniu zgody, i wyjęciu 2 kluczy plusowych (+) można przystąpić do obsługi wykolejnic.
  - d) Kluczami plusowymi otwieramy wykolejnice Wk2 i Wk3, następnie kluczami minusowymi zamykamy otwarte wykolejnice. Uwolnione klucze minusowe wkładamy do dolnych zamków elektromagnetycznych, przekręcając je lekko w prawo powodujemy uwięzienie kluczy (-) w zamkach minusowych od Wk2 i Wk3.
  - e) Pozostawienie kluczy minusowych (-) w zamkach elektromagnetycznych powoduje elektryczne stwierdzenie, że wykolejnice zostały zdjęte z toru co z kolei umożliwia podanie sygnału zezwalającego Ms2 na jednej z wybranych tarcz manewrowych Tm3, Tm4, Tm5÷Tm9
  - f) Naciśnięcie zielonego przycisku umieszczonego na boku wybranej tarczy manewrowej Tm3 ÷ Tm9 powoduje wyświetlenie się świateł czerwonych na sygnalizatorach drogowych nr S4,S5,S7,S8, zakazujący wjazd pojazdów drogowych na przejazd w km 0.035 przez tory nr. 68 i 69 po upływie 30

- sekund nastąpi zaświecenie się sygnału zezwalającego na tarczy manewrowej.
- g) Istnieje możliwość zmiany sygnału Ms2 na Ms1 poprzez naciśnięcie czerwonego przycisku na tarczy manewrowej
- 3) Po wykonaniu czynności opisanych w pkt 5.1. ppkt 1 i 2 obsługa manewrowa kontynuuje układanie drogi przebiegu na stanowisko promowe nr.2
- a) Zamkiem trzpieniowym należy zamknąć Rkpd 80<sup>a/b</sup> w położeniu (+) wyjmujemy klucz do późniejszej obsługi rozjazdu pięciokierunkowego na pomoście przed promowym nr 2
  - b) Jadąc składem towarowym torem nr 69 zatrzymujemy się przed Tm2
  - c) Wciśnięcie przycisku zielonego na tarczy Tm2 powoduje zaświecenie się światła czerwonego na sygnalizatorach drogowych S1 i S3 a następnie sygnału Ms2 na Tm2
  - d) Drużyna manewrowa kontynuuje jazdę do tarczy manewrowej 3L
  - e) Pobranym wcześniej kluczem z Rkpd 80<sup>a/b</sup> (+) można otworzyć zamek plusowy lub minusowy na jednej z przeciwwag rozjazdu od 95÷98 i ułożyć drogę na jeden z torów na promie
  - f) O dalszej jeździe spod tarczy 3L do 4L oraz dalej na prom decyduje dyspozytor na pomoście promowym, po uzgodnieniu z obsługą promu, on osobiście podaje sygnały na tych tarczach
  - g) Przejazd ostatniego wagonu poza Tm3L powoduje wygaszenie Tm2 oraz wygaszenie światła czerwonych na sygnalizatorach drogowych S1 i S3
- 4) Wyjazd ze stanowiska promowego nr 2:
- a) Podanie tarczy manewrowej 1L przez dyspozytora pomostu promowego może nastąpić po wcześniejszym ułożeniu przez drożynę manewrową drogi na rozjeździe 95÷98, umożliwia to jazdę pod Tm1
  - b) Kierownik manewrów podając Tm1 powoduje zmianę światła na sygnalizatorach drogowych S1 i S3 i umożliwia jazdę pod Tm4
  - c) Jazda z pod Tm4 i dalej za Tm5 lub Tm9 możliwa jest gdy Wk2 i Wk3 są otwarte, drągi rogatek w km 0,330 zamknięte.
  - d) Podanie Tm4 powoduje wyświetlenie się czerwonego światła na sygnalizatorach drogowych S4, S5, S7, S8
  - e) Zjazd składu manewrowego poza odcinek torowy nr Jt69 w stronę Rkpd 80 powoduje wygaszenie Tm4 oraz sygnalizatorów drogowych S4, S5, S7, S8
- 5) Kolejność czynności przy nastawianiu drogi przebiegu poza Tm5 ÷ Tm9 dla jazdy na tor 68 terminal promowy nr 3
- a) Obsługa manewrowa wykonuje czynności takie same jak opisane w pkt 5.11 ppkt 2 od a) do g)

- b) Zamkiem trzpieniowym należy zamknąć Rkpd 80<sup>a/b</sup> w położeniu (-) wyjmujemy klucz do późniejszej obsługi rozjazdu pięciokierunkowego na pomoście przed promowym.
  - c) Drużyna manewrowa kontynuuje jazdę do tarczy manewrowej Tm3L
  - d) Pobranym wcześniej kluczem z Rkpd 80<sup>a/b</sup> (-) można otworzyć zamek plusowy lub minusowy na jednej z przeciwwag rozjazdu od 91÷94 i ułożyć drogę na jeden z torów na promie
  - e) O dalszej jeździe spod tarczy 3L do 4L oraz dalej na prom decyduje dyspozytor na pomoście promowym, po uzgodnieniu z obsługą promu, on osobiście podaje sygnały na tych tarczach
  - f) Przejazd ostatniego wagonu poza Tm3L powoduje wygaszenie podanej tarczy oraz wygaszenie świateł czerwonych na sygnalizatorach drogowych S4, S5, S7, S8
- 6) Wyjazd ze stanowiska promowego nr 3:
- a) Podanie tarczy manewrowej 1L przez dyspozytora pomostu promowego może nastąpić po wcześniejszym ułożeniu przez drożynę manewrową drogi na rozjeździe 91÷94 umożliwia jazdę pod Tm3
  - b) Kierownik manewrów podając Tm3 powoduje wyświetlenie światła czerwonego na sygnalizatorach drogowych S4, S5, S7, S8
  - c) Zjazd składu manewrowego poza odcinek torowy nr Jt68 w stronę Rkpd 80 powoduje wygaszenie Tm3 oraz sygnalizatorów drogowych S4, S5, S7, S8
- 7) Zwrotnice nastawiane ręcznie na bocznicy obsługiwane są przez drużynę manewrową wykonującą manewry (współużytkownika bocznicy lub Przewoźnika).
- 8) 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.
- 9) Za prawidłowe nastawienie zwrotnic wchodzących w drogę przebiegu odpowiedzialny jest pracownik, który te zwrotnice obsługiwał. Przed podaniem sygnału na uruchomienie jazdy manewrowej kierownik manewrów zobowiązany jest do upewnienia się o prawidłowym nastawieniu zwrotnic.
- 10) Po zakończeniu manewrów zwrotnice należy nastawić w położenie zasadnicze.
- 11) W czasie obsługi torów zdawczo-odbiorczych dokonywanej przez drużynę manewrową Przewoźnika, zwrotnice nastawiane są przez tę drużynę.

#### **6.9. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.**

- 1) Płozy hamulcowe umieszczone są w specjalnych stojakach znajdujących się na międzytorzach torów. Płozy hamulcowe powinny być opisane



- umieszczonym na korpusie skrótem nazwy bocznicy „TPŚ” i numerem kolejnym płozy i wpisanie do ewidencji.
- 2) Płozy hamulcowe umieszczone są w specjalnych stojakach przy torach i na międzytorzach torów nr:
    - 61 i 81 za ukresem rozjazdu 195 – 2 płozy
    - 61 i 62 za ukresem rozjazdu nr 64 – 2 płozy
    - 63 i 64 za ukresem rozjazdu nr 62 i przed przejazdem po 2 płozy na każdym stojaku
    - 64 i 65 za ukresem rozjazdu nr 65 – 2 płozy
    - 65 i 66 za przejazdem – 2 płozy
    - 66 i 67 za ukresem rozjazdu nr 67 – 2 płozy
  - 3) Na terenie bocznicy Terminalu Promowego mają zastosowanie płozy typu **PL1** koloru czerwonego do szyn typu S 49. Sprawdzenie płoż hamulcowych pod względem ilości i stanu należy do obowiązków drużyny manewrowej przed przystąpieniem do pracy.
  - 4) Płozy uszkodzone należy wycofać i wymienić.
  - 5) Płoż hamulcowych nie wolno wykładać w następujących miejscach:
    - a) bezpośrednio przed i za złączami szyn – płożę należy wykładać w odległości co najmniej 1 m za złączem,
    - b) na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, gdyż może to spowodować zacięcie się płozy i uszkodzenie iglicy; w razie konieczności płożę 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.
  - 6) Nie wolno używać płoż 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) płoż 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 połączanego taboru nie przekracza 10 pojazdów,
    - dwa skrajne pojazdy – gdy grupa połączanego taboru przekracza 10 pojazdów.
- 4) Dodatkowe zabezpieczenie przed zbiegnięciem lub w przypadku braku wagonowych hamulców ręcznych stanowią płozy hamulcowe, wyłożone od strony spadku, na obu tokach szynowych, pod koła skrajnych osi stojących wagonów.
- 5) Odkręcanie wagonowych hamulców ręcznych oraz zdejmowanie płóz hamulcowych przez nieuprawnionych pracowników użytkownika bocznicy jest zabronione.
- 6) Zabezpieczenia przed zbiegnięciem oraz jego usunięcia dokonuje drużyna manewrowa podstawiająca lub zabierająca wagony.
- 7) **Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem na torach promu (umocowanie do pokładu promu) należy do obowiązków obsługi promu.**

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

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

Planowanie i organizowanie pracy manewrowej na bocznicach i na promie należy do :

- a) Dyspozytora Terminalu Promowego - w przypadku wykonywania na bocznicach manewrów na torach dojazdowych do stanowisk promowych
- b) Oficera odpowiedzialnego z załadunek promu - w przypadku wykonywania manewrów na pokładzie promu.

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

Podstawienie wagonów na tory Terminalu Promowego na prom lub na tor ładunkowy należy do przewoźnika obsługującego bocznicę na zasadach handlowych określonych w umowie.

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

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

- 1) Przed dojechaniem pojazdu trakcyjnego lub składu manewrowego do stojącego taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe kierownik manewrów powinien:
  - a) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się na wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów
  - b) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych
  - c) zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych przy czynnościach ładunkowych
  - d) sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie
  - e) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, płozów hamulcowych, klinów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykolejenie taboru
  - f) sprawdzić czy składowany przy torze ładunek znajduje się poza skrajnią taboru oraz nie grozi obsunięciem się podczas ruchu taboru,
  - g) sprawdzanie powinno być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie
- 2) Czynności związane z podstawianiem wagonów na prom lub zabieranie ich z promu wykonywane są przy udziale oficera wchodzącego w skład promu.

#### **7.4. Ważenie wagonów.**

Na bocznicy nie odbywa się ważenie wagonów na wagach wagonowych.

#### **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:
    - wychylanie się poza skrajnię taboru,
    - przebywania na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają znajdowanie się pracownika w skrajni taboru, na stopniach bez uchwytu, z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych,
    - przebywania na zderzakach, sprzęgach śrubowych, dachach wagonów i ładunkach,
    - przebywanie na stopniach wejściowych pojazdów trakcyjnych,
  - 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, 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 chwytanie 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” (tekst jednolity . Dz.U.2017.1983)

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

- 1) Przekazywanie wagonów przez przewoźnika dla bocznicy odbywa się na podstawie uzgodnionych między przewoźnikami wykazów zdawczych oraz ewentualnie listów przewozowych (w zależności od ustaleń z przewoźnikiem).
- 2) Odprawa wagonów pod względem handlowymi celno-granicznym dokonywana jest przez przewoźnika kolejowego, przy udziale służby celnej i służby granicznej, na podstawie planu załadunku wagonów (tzw. sztauplanu), raportu promowego i dokumentów przewozowych.
- 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 bocznicy.
- 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.**

Na bocznic Terminal Promowy, na promy i z promów dostarczane są wagonowe przesyłki towarów wysokiego ryzyka zarówno w wagonach krytych zawierających sztuki przesyłki jak i w wagonach-cysternach (ładownych oraz próżnych nieoczyszczonych po tych towarach).

Towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka (TWR) są materiały:

**CHLOREK ALILU; UN 1100; kod zagrożenia 336, GP I**

**Identyfikacja zagrożeń:** Wysoce łatwopalna: **F+, R12, R1**

Toksyczna: **T, R20/21**

#### **Zagrożenia toksykologiczne**

Chlorek alilu działa trująco, a jego pary mogą wywoływać zawroty głowy i trudności w oddychaniu. Połknięcie, wdychanie lub bezpośredni kontakt ze skórą może powodować zagrożenie życia.

#### **Zagrożenia pożarowe:**

Chlorek alilu jest substancją skrajnie łatwopalną. Pary tworzą z powietrzem mieszaniny wybuchowe. Pary mogą przemieszczać się w kierunku źródła zapłonu i po zapaleniu cofnąć się, są cięższe od powietrza i ścielą się przy powierzchni gruntu, zbierając się w zagłębieniach terenu i nisko zlokalizowanych pomieszczeniach zamkniętych (kanalizacja, piwnice, zbiorniki) – niebezpieczeństwo wybuchu.

**OCTANY BUTYLU; UN 1123; kod zagrożenia 33; GP II**

**Identyfikacja zagrożeń:** Wysoce łatwopalna: **F**

Toksyczna: **R10**

#### **Zagrożenia toksykologiczne:**

Octan butylu przedostaje się do organizmu ludzkiego drogami oddechowymi, poprzez przewód pokarmowy i przez skórę. Wywołuje podrażnienia skóry i błon śluzowych oraz uczulenia. Działa narkotyczne. Uszkadza nerki i wątrobę.

#### **Zagrożenia pożarowe:**

Ciecz łatwo palna. Z powietrzem tworzy mieszaniny wybuchowe. Pary są cięższe od powietrza – gromadzą się przy powierzchni i w dolnych partiach pomieszczeń.

**TOLUEN; UN 1294; kod zagrożenia 33; GP II**

**Identyfikacja zagrożeń:**

Wysoce łatwopalna: **F, Xn, R11**

Toksyczna: **R38, R48/20, R63, R65, R67**

**Zagrożenia toksykologiczne:**

Działa drażniąco na skórę i szkodliwie przez drogi oddechowe, stwarzając poważne zagrożenie zdrowia w przypadku długotrwałego narażenia. Może powodować uszkodzenie płuc w przypadku połknięcia. Możliwe ryzyko szkodliwego działania na dziecko w łonie matki. Pary mogą wywoływać uczucie senności i zawroty głowy.

**Zagrożenia pożarowe:**

Toluen jest substancją wysoce łatwopalną.

**Chlor; UN 1017; kod zagrożenia 268;**

**Zagrożenia toksykologiczne:**

Gaz działający toksycznie przez drogi oddechowe. Działa drażniąco na oczy, drogi oddechowe i skórę. Działa bardzo toksycznie na organizmy wodne.

**Zagrożenia pożarowe:**

Gaz niepalny. Stwarza zagrożenie pożarowe w kontakcie z substancjami i materiałami palnymi. Tworzy mieszaniny wybuchowe z wodorem.

**"Zapalniki elektryczne"; UN 0030; kod 1,1B;**

**Zagrożenia toksykologiczne:**

Wyrób nie może być niszczone w środowisku naturalnym, lecz zebrany i dostarczony w odpowiednie miejsce, zgodnie z lokalnymi przepisami.

**Zagrożenia pożarowe:**

Ryzyko detonacji w wyniku tarcia, uderzenia, ognia lub innych źródeł inicjacji.

Karty charakterystyki substancji niebezpiecznych stanowią integralną część Planu Zabezpieczenia Bezpieczeństwa (PZB).

## **9.2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznicach kolejowej.**

Terminal Promowy nie uczestniczy bezpośrednio w przekazywaniu TWR przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego – PKP CARGO S.A. w Warszawie, licencja na przewóz rzeczy WPR/012/2003 z dnia 24 listopada 2003 r. na promy morskie oraz odbierania z nich TWR do przewozu po liniach kolejowych kraju. Pracę manewrową na bocznicach kolejowej Terminalu Promowego wykonują wyłącznie pojazdy trakcyjne i drużyny manewrowe przewoźnika kolejowego.

- 1) Podstawianie na bocznice wagonów z towarami niebezpiecznymi jest dozwolone pod warunkiem wcześniejszego uzgodnienia ich przesyłki najbliższym promem z:
  - a) Kapitanatem Portu Świnoujście,
  - b) Armatorem,
  - c) Dyspozytorem Terminalu Promowego.
- 2) Podstawianie wagonów z towarami niebezpiecznymi powinno następować najwcześniej na 3 godziny i najpóźniej na 2 godziny przed planowaną obsługą kolejową promu.
- 3) Podczas podstawiania lub zabierania z bocznic wagonów załadowanych towarami niebezpiecznymi (próżnych nieoczyszczonych po tych towarach) pracownicy przewoźnika kolejowego powinni zachować szczególną ostrożność i postępować zgodnie z postanowieniami :
  - Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych(RID)
  - Przepisów wewnętrznych przewoźnika kolejowego,
  - Przepisów wewnętrznych użytkownika bocznicy
- 4) Współużytkownik bocznicy ma opracowany Plan zapewnienia bezpieczeństwa towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR).
- 5) Czynności poprzedzające zawarcie umowy przewozu.
  - a) Jeżeli obowiązujące klienta przepisy wewnętrzne (np. RPT) obsługującego bocznicę przewoźnika kolejowego tego wymagają, numer identyfikacyjny (kod) zagrożenia oraz numer identyfikacyjny towaru niebezpiecznego muszą być wpisane w odpowiednie rubryki dokumentów przewozowych (np. wykazu zdawczego, zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania, wykazu wagonów w składzie pociągu itp.).
  - b) Pełna informacja o towarze niebezpiecznym zawarta jest w liście przewozowym
- 6) Zasady wypełniania listu przewozowego.
  - a) List przewozowy w komunikacji krajowej i międzynarodowej CIM powinien być wypełniony czytelnie i wyraźnie, zgodnie z postanowieniami działu 5.4 „Dokumentacja” RID.
  - b) Dla wagonów ładownych w liście przewozowym powinny być podane następujące dane:
    - numer identyfikacyjny towaru, poprzedzony literami UN,
    - oficjalna nazwa przewozowa, zgodna z Tabelą A działu 3.2 RID,
    - numer nalepki ostrzegawczej ,
    - grupę pakowania (jeżeli jest przyporządkowana w Tabeli A w kolumnie 4), którą mogą poprzedzać litery „GP” skrótu wyrazów „grupa pakowania”,



(w komunikacji międzynarodowej: w języku niemieckim „VG”, w języku francuskim „GE”),

- nazwa i adres nadawcy,
  - nazwa i adres odbiorcy,
  - wyjaśnienie odpowiednio do postanowień umowy szczególnej,
  - numer identyfikacyjny zagrożenia.
- c) Dozwolona jest następująca kolejność zapisu w liście przewozowym:  
a) ⇒ b) ⇒ c) ⇒ d) ⇒ h) lub h) ⇒ b) ⇒ c) ⇒ a) ⇒ d)  
W odpowiednim polu listu przewozowego należy nakreślić znak „X”.
- d) Dla wagonów próżnych nieoczyszczonych w liście przewozowym powinny być podane następujące dane:
- nazwę próżnej jednostki transportowej (zgodnie z pkt. 5.4.1.1.6 RID),
  - wyrazy „OSTATNI ŁADUNEK”,
  - numer identyfikacyjny zagrożenia,
  - numer identyfikacyjny towaru, poprzedzony literami UN,
  - oficjalną nazwę przewozową, numer nalepki ostrzegawczej lub klasę towaru,
  - grupę pakowania, którą mogą poprzedzać litery „GP” skrótu wyrazów „grupa pakowania”.
  - W odpowiednim polu listu przewozowego należy nakreślić znak „X”.
- 7) Postępowanie z próżnymi, nieoczyszczonymi opakowaniami i taborem po towarach niebezpiecznych:
- a) Próżne, nieoczyszczone opakowania i tabor po towarach niebezpiecznych przygotowuje się do przewozu w taki sam sposób, jak w stanie ładownym, tzn. opakowania i tabor powinny być:
- tak samo zamknięte i szczelne,
  - oznakowane nalepkami ostrzegawczymi tego samego wzoru, jak dla ostatnio przewożonego towaru,
  - oznaczone tablicą identyfikacyjną koloru pomarańczowego z numerem zagrożenia i numerem UN ostatnio przewożonego towaru (tabor),
  - oznaczone numerem UN ostatnio przewożonego towaru (opakowania).
- 8) Czynności kontrolne przed przyjęciem przesyłki do przewozu polegają na sprawdzeniu w odniesieniu do wagonów - cystern:
- a) czytelności następujących danych na tabliczce znamionowej (pkt. 6.8.2.5.1 RID), a w tym między innymi:
- pojemności zbiornika w litrach lub m<sup>3</sup>,
  - daty (miesiąc i rok) badania odbiorczego i ostatniego badania okresowego,
  - stempla rzeczoznawcy przeprowadzającego badania;
- b) danych zawartych na obu stronach zbiornika lub na tablicy wagonowej (pkt. 6.8.2.5.2 RID):
- nazwy właściciela (użytkownika),
  - pojemności zbiornika w litrach,

- masy własnej wagonu,
  - granicy obciążenia stosownie do właściwości wagonu i kategorii linii kolejowych, po których będzie on kursował,
  - oficjalnej nazwy przewozowej towaru dopuszczonego do przewozu,
  - data następnego badania okresowego (miesiąc i rok),
  - kod cysterny zgodnie z 4.3.4.1.1 RID,
  - jeżeli są konieczne, kody przepisów specjalnych TC, TE i TA (6.8.4 RID),
  - kody przepisów specjalnych TT (6.8.4 RID);
- c) obecności właściwej pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej (dział 5.3RID i Załącznika 2 do SMGS),
- d) obecności nalepek ostrzegawczych właściwych dla załadowanego towaru (dział 5.2 i 5.3 RID i Załącznika 2 do SMGS),
- e) zabezpieczenia zaworów nalewowo-spustowych zaślepkami, w pozycji jednoznacznie zamkniętej,
- f) plomb na zaworach nalewowo-spustowych (założenie plomb na zaworach próżnych, nie oczyszczonych cystern jest konieczne wyłącznie po przewozie towarów wysokiego ryzyka ),
- g) stanu szczelności zbiornika i osprzętu (stwierdzonego na podstawie braku objawów wycieku, ulatniania lub wysypywania substancji), kompletności linek uziemiających.

## **10. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznicą kolejowa jest połączona oraz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę kolejową.**

- 1) Bocznicą odgałęzia się od torów zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie:
- a) Adres: ul. Korzeniowskiego 1, 70-211 Szczecin
  - b) Tel.: +48 91 471 55 50
  - c) Fax: +48 91 471 54 09
  - d) E-mail: [iz.szczecin@plk-sa.pl](mailto:iz.szczecin@plk-sa.pl)
- 2) Naczelnik Sekcji Eksploatacji Świnoujście
- a) Tel.: 91 471 46 58
  - b) E-mail: [ise.swinoujscie@plk-sa.pl](mailto:ise.swinoujscie@plk-sa.pl)

## **11. Postanowienia końcowe.**

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



## **14. Spis załączników do regulaminu.**

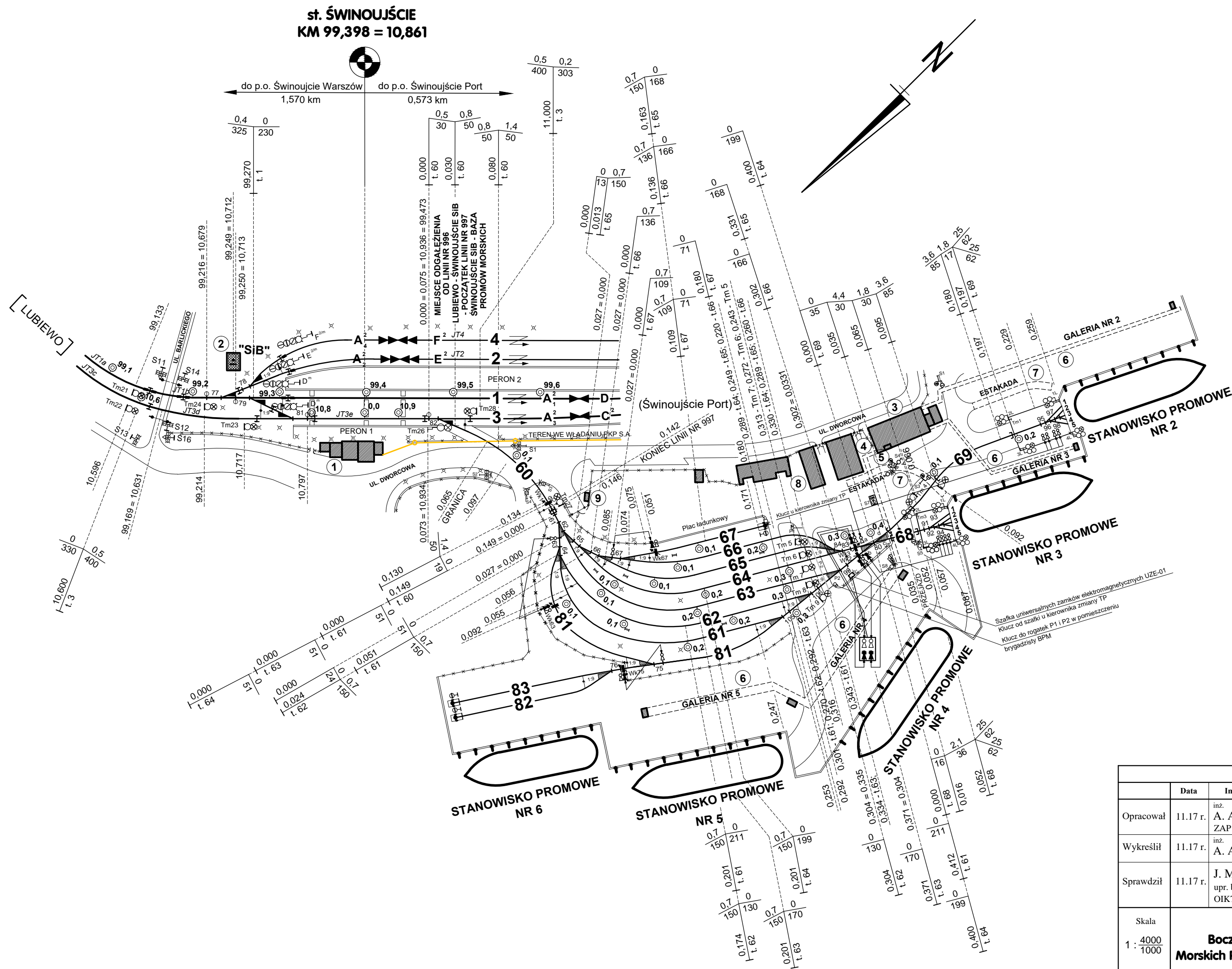
Załącznik 1 Plan schematyczny boczniczy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Terminal Promowy Świnoujście.

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU					DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU					LEGENDA	Semafony i tarcze manewrowe km/odl. od osi st. Świnoujście [m]			
	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	od	rozj.	do			rozj.	m	Nr
<b>POZA TERENEM BOCZNICY</b>															
Dojazdowy	60	S	82	BRAMA	141	60	—	—	—	—	—	1	Budynek stacyjny	⊗ Tm 26 10,934 (0,073) / 73	
<b>NA TERENIE BOCZNICY</b>															
Dojazdowy	60	BRAMA	S	61/62	8	60	—	—	—	—	—	2	Nastawnia SIB	⊗ Tm 27 0,124 (0,075) / 199	
Przedpromowy	61	S	61/62	S	99	412	61	U	63/64	U	105	155	5	Stanowisko dysponenta BPM	
Przedpromowy	62	S	63/64	S	99	304	62	U	63/64	U	106	198	6	Galeria dla pieszych	
Przedpromowy	63	S	61/62	S	99	371	63	U	61/62	Tm	8	260	7	Estakada samochodowa	
Przedpromowy	64	S	61/62	śr.	80	400	64	U	65	Tm	7	228	8	Magazyn	
Przedpromowy	65	S	65	S	83/84	331	65	U	66	Tm	6	198	9	Portiernia	
Przedpromowy	66	S	66	S	83/84	302	66	U	67	Tm	5	168			
Odstawczo - ładunkowy	67	S	67	K	—	180	67	WK	67	Z 1	—	120			
Dojazdowy do stan. promowego nr 3	68	śr.	80	S	91/94	57	68	—	—	—	—	—	S	Styk przedgigicowy	82 0,000 (0,075) / 75
Dojazdowy do stan. promowego nr 2	69	śr.	80	S	95/98	229	69	—	—	—	—	—	śr.	Środek rozjazdu krzyżowego	61/62 0,149 (0,075) / 224
Tor nieczynny - do rozbiórki	81	S	63/64	S	105	269	81	—	—	—	—	—	Z 1	Sygnal Z 1 (pocz.zасыпки)	63/64 0,027 (0,149; 0,075) / 251
Tor nieczynny - do rozbiórki	82	S	76	K	—	215	82	—	—	—	—	—	K	Koziół oporowy	65 0,038 (0,149; 0,075) / 262
Tor nieczynny - do rozbiórki	83	S	75	K	—	263	83	—	—	—	—	—	U	Ukres rozjazdu	66 0,027 (0,038; 0,149; 0,075) / 289
													Tm	Tarcza manewrowa	67 0,027 (0,027; 0,038; 0,149; 0,075) / 316

OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW		Rozjazdy wjazdowe i wyjazdowe km/odl. od osi st. Świnoujście [m]
+	stupy oświetleniowe	
≡	stojak na płozы hamulcowe	
⊥	styk izolowany	

**WYKAZ ROZJAZDÓW**

NR ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIEN	RODZAJ	KIERUNEK	PODROZJAZD-NICE	PODSYPKA
<b>POZA TERENEM BOCZNICY</b>							
86	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
<b>NA TERENIE BOCZNICY</b>							
61/62	S 49	1:9/1:9	190/190	Podwójny dwustronny	Prawy / Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
63/64	S 49	1:9/1:9	190/190	Podwójny dwustronny	Prawy / Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
65	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
66	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
67	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
75	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
76	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
80	S 49	1:9	190	Krzyżowy podwójny		Drewniane	Tłuczniowa
83/84	S 49	1:9/1:9	190/190	Podwójny jednostronny	Prawy / Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
99	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
105	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
106	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
91/94	SJ 50	1:5,4; 1:5,8 1:7; 1:7,5 1:15,8	150/170	Pięciokierunkowy na pomoście promowym	Pięciokierunkowy		
95/98	SJ 50	1:5,4; 1:5,8 1:7; 1:7,5 1:15,8	150/170	Pięciokierunkowy na pomoście promowym	Pięciokierunkowy		



				Stan z dnia 05.11.2017 r.	
Opracował	11.17 r.	inż. A. Adamkiewicz ZAP 0251/POOKI/13	Podpis		
Wykreslił	11.17 r.	inż. A. Adamkiewicz			
Sprawdził	11.17 r.	J. Madej upr. bud. OIK7-K.8/2000	Uzgodniono	.11.17 r.	Z-ca Dyrektora
Skala	Plan schematyczny Bocznicę kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Terminal Promowy Świnoujście				