



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 SIECI
OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY
USŁUGOWEJ - ZARZĄD MORSKICH
PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE
SPÓŁKA AKCYJNA REJON
TERMINAL PROMOWY ŚWINOUJŚCIE**

Statut obiektu, zawierający 17 ponumerowane karty,
sporządzony został w 2 jednobrzmiących egzemplarzach.

ZATWIERDZAM:
WICEPREZES PRZEDSIĘBIORSTWA
ds. Infrastruktury
Kazimierz Drzazga
PREZES ZARZĄDU
Dariusz Siaboszewski

Szczecin, dnia *01.12*..... 2017 r.

SZCZECIN 2017

Spis treści:

1. Postanowienia ogólne, dotyczące:	4
1.1. Zarządcy infrastruktury kolejowej – użytkownika bocznic kolejowej: Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A Rejon Terminal Promowy Świnoujście	4
1.2. Współużytkowników bocznic kolejowej	4
1.3. Podstawy prawnej i celu opracowania statutu obiektu.....	4
2. Wykaz infrastruktury objętej statutem	5
2.1. Linie kolejowe podlegające udostępnieniu	5
2.2. Drogi kolejowe (bocznic) podlegające udostępnieniu	5
2.3. Infrastruktura prywatna	5
2.4. Infrastruktura nieczynna	5
3. Opis techniczny bocznic kolejowej	6
3.1. Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznic jest połączona	6
3.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.	6
3.3. Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych.....	6
3.4. Tory bocznicowe - ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od – do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne...6	
3.5. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów.	8
3.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.	10
3.7. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.	10
3.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.	10
3.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.....	10
3.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.....	12
3.11. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.	12
3.12. Oświetlenie bocznic kolejowej.	13
3.13. Wagi wagonowe.....	13
3.14. Bramy kolejowe.....	13
3.15. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.	13

3.16. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajna budowli.	14
3.17. Sygnały, wskaźniki i tablice.....	14
3.18. Rodzaj trakcji i dopuszczalny nacisk osi na szynę.....	14
4. Postanowienia końcowe.	15
4.1. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści statutu sieci.....	15
5. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu.....	16
6. Spis załączników statutu sieci.	17

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 sieci. Określony został w Art.5 ust 2 p.2a 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)

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

2. Wykaz infrastruktury objętej statutem

2.1. Linie kolejowe podlegające udostępnieniu

Na zarządzanej infrastrukturze kolejowej przez Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Terminal Promowy Świnoujście brak jest linii kolejowych.

Zarządzana bocznicą 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 zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

2.2. Drogi kolejowe (bocznic) podlegające udostępnieniu

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

2.3. Infrastruktura prywatna

Na zarządzanej infrastrukturze (bocznicach kolejowych) przez Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Rejon Terminal Promowy Świnoujście brak jest infrastruktury prywatnej.

2.4. Infrastruktura nieczynna

Na zarządzanej infrastrukturze (bocznicach kolejowych) przez Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Rejon Terminal Promowy Świnoujście brak jest nieczynnej drogi kolejowej

3. Opis techniczny bocznicy kolejowej

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

Bocznicą 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.

Schemat bocznicy umieszczono w załączniku nr 1

3.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

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

3.3. Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych.

Bocznicą 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 bocznicy								
60	dojazdowy	S 82	Brama	141				
Na terenie bocznicy								
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

Statut sieci Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej
Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Terminal Promowy Świnoujście

7

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 bocznicowych:

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 boczniczy 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 boczniczy 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	Uzależnienie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
61/62	Rpd. S49 1:9/1:9 190/190 zamknięcie suwakowe	Na tor nr 63	ręczny, drużyna manewrowa	Nie	Wyznaczony pracownik boczniczy
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	

Statut sieci Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej
Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Terminal Promowy Świnoujście

9

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

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

Po zamknięciu rozjazdu 80^{a/b} 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 wyjazdu na pomostu
Tm4L	Przez operatora pomostu	Za rozjazdem nr 95/98 dla wyjazdu 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 rogatki, 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 rogatki.

Przejazd kat C w km 0,035 skrzyżowanie torów 68 i 69 z droga wewnętrzną, wyposażony jest w znaki G-4, B-20 i sygnalizacje świetlną uzależnioną od wskazań tarcz manewrowych Tm3 ÷ Tm9. Pracownik boczniczy 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 boczniczy należy do obowiązków wyznaczonego pracownika boczniczy. Zajmowanie przejazdu taborom odstawionym na postój jest zabronione.

3.12. Oświetlenie boczniczy kolejowej.

Tory boczniczy 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 boczniczy. 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. Wagi wagonowe.

Bocznicza nie posiada wagi wagonowej.

3.14. 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.

3.15. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.

- 1) Na boczniczy obowiązuje skrajnia budowli według PN - EN 15273-3/2010 Kolej normalnotorowe.
- 2) Bocznicza nie posiada skrajnika.
- 3) 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 przekroczona 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 przekroczona skrajnią ładunkową należy tabor na sąsiednich torach odsunąć od ukresu na długość 20 metrów.

3.16. 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.

3.17. 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 zasyпки 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.

3.18. Rodzaj trakcji i dopuszczalny nacisk osi na szynę

- 1) Na boczniczy dozwolona jest jazda tylko trakcją spalinową (brak torów zelektryfikowanych)
- 2) Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi **196 kN/oś**

4. Postanowienia końcowe.

1. Statut sieci obowiązuje po zatwierdzeniu przez użytkownika bocznicy.
2. Statut sieci wykonano w 2 jednobrzmiących egzemplarzach. Statut sieci Rejon Terminal promowy Świnoujście znajduje się w siedzibie ZMPSiŚ S.A. w Szczecinie
3. Statut sieci zamieszczono na stronie www.port.szczecin.pl

4.1. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści statutu sieci

- 1) Wszelkie zmiany i uzupełnienia w statucie sieci należy odnotować w „Skorowidzu zmian i uzupełnień”,

6. Spis załączników statutu sieci.

Zał.1 Plan schematyczny bocznicy 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	Obiekty	
POZA TERENEM BOCZNICY													1	Budynek stacyjny	⊗	Tm 26	10,934 (0,073) / 73
Dojazdowy	60	S	82	BRAMA	141	60	—	—	—	—	—	—	2	Nastawnia SIB	⊗		
NA TERENIE BOCZNICY													3	Budynek dworca morskiego	⊗		
Dojazdowy	60	BRAMA	S	61/62	8	60	—	—	—	—	—	—	4	Budynek administracyjny/magazyn	⊗	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.zасыpki)	63/64	0,027 (0,149; 0,075) / 251	
Tor nieczynny - do rozbiórki	82	S	76	K	—	215	82	—	—	—	—	—	K	Kozioł 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	

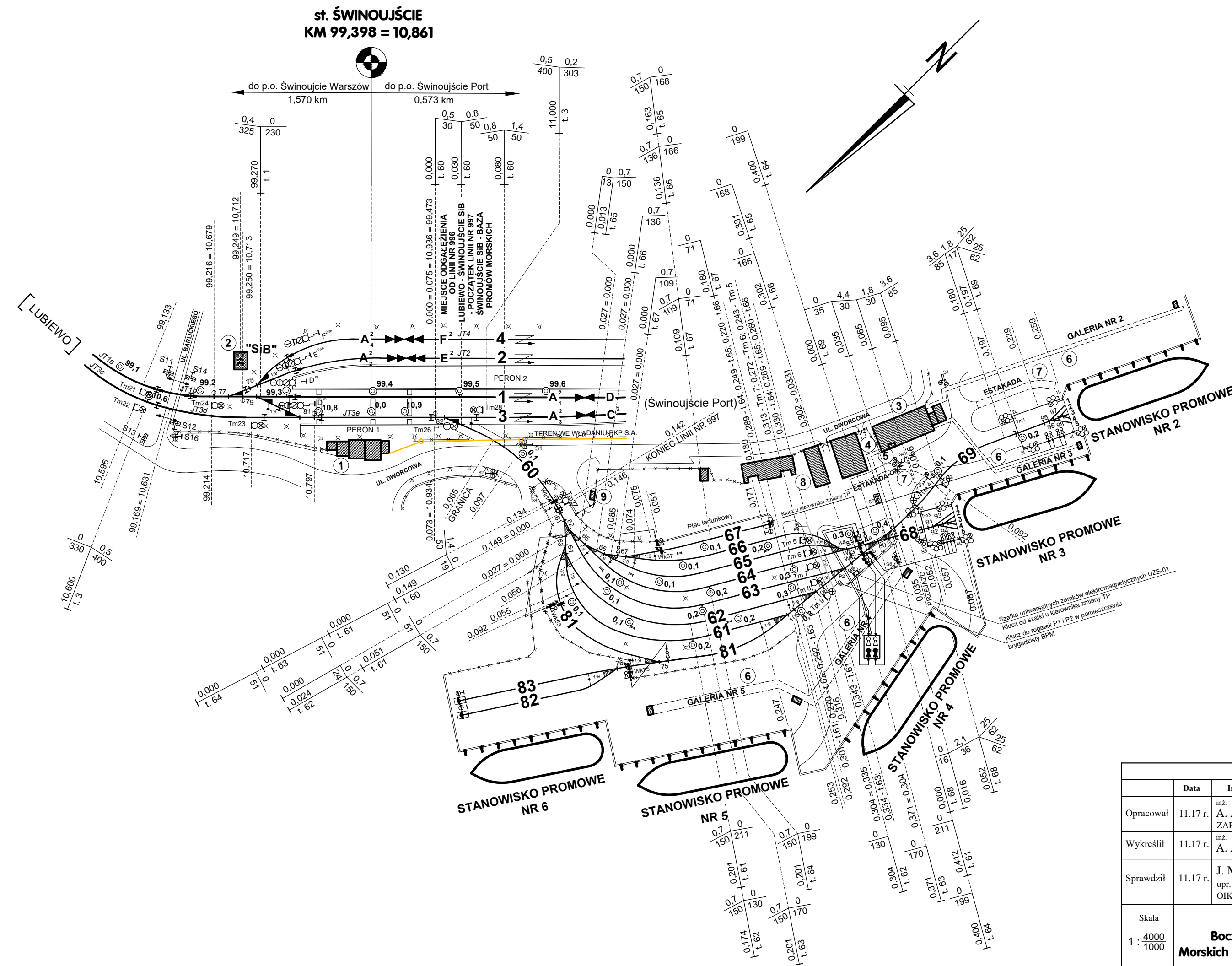
ROZJAŚNIENIA SKRÓTÓW

S	Styk przedgigicowy	82	0,000 (0,075) / 75
śr.	Środek rozjazdu krzyżowego	61/62	0,149 (0,075) / 224
Z 1	Sygnal Z 1 (pocz.zасыpki)	63/64	0,027 (0,149; 0,075) / 251
K	Kozioł oporowy	65	0,038 (0,149; 0,075) / 262
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

- + stopy oświetleniowe
- ≡ stojak na płozы hamulcowe
- ⊥ styk izolowany

WYKAZ ROZJAZDÓW

NR ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIEN	RODZAJ	KIERUNEK	PODROZJAZD-NICE	PODSYPKA
POZA TERENEM BOCZNICY							
86	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
NA TERENIE BOCZNICY							
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			
Sprawił	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				