

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
Zarządu Morskich Portów
Szczecin i Świnoujście S.A.
„HUK”
położonej w Szczecinie przy
stacji kolejowej Szczecin Gośćław

Regulamin niniejszy, zawierający 35 ponumerowanych kart,
sporządzony został w 6 jednobrzmiących egzemplarzach.

U Z G O D N I O N O
z zarządcą infrastruktury kolejowej:

Szczecin, dnia 2007 r.

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

Szczecin, dnia 2007 r.

Szczecin
2 0 0 7

Spis treści:

	str.
Spis treści	2
Podstawy prawne cel oraz zakres opracowania	3
§ 1. Nazwa, przeznaczenie i podstawa eksploatacji bocznic	5
§ 2. Położenie bocznic	6
§ 3. Wykaz torów	6
§ 4. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym, bramy, przejazdy i oświetlenie	8
§ 5. Wykaz magazynów, ramp i placów oraz urządzenia ładunkowe	11
§ 6. Urządzenia ładunkowe i wagi wagonowe	12
§ 7. Urządzenia trakcyjne	12
§ 8. Warunki techniczne obsługi bocznic	13
§ 9. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznic	17
§ 10. Sposób postępowania przy przyjmowaniu i przekazywaniu wagonów pod względem handlowym	29
§ 11. Utrzymanie torów i urządzeń oraz nadzór nad stanem technicznym bocznic	30
§ 12. Badania lekarskie, kwalifikacje i szkolenia pracowników	31
§ 13. Postanowienia końcowe	31
Skorowidz zmian i uzupełnień	33
Wykaz przyjęcia do wiadomości treści regulaminu	34

ZAŁĄCZNIKI:

Załącznik 1. Plan schematyczny

Podstawy prawne, cel oraz zakres opracowania.

1. Niniejszy regulamin opracowano na podstawie oraz stosownie do postanowień:

- ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 86, poz. 789 z późniejszymi zmianami),
- ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (tekst jednolity Dz.U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 z późniejszymi zmianami),
- ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. z 2003 r. Nr 207 poz. 2016 z późniejszymi zmianami),
- rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 151, poz. 987),
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2003 r. w sprawie świadectw bezpieczeństwa (Dz.U. Nr 176, poz. 1719),
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2005 r. w sprawie katastrof i wypadków kolejowych (Dz.U. Nr 126, poz. 1056),
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. Nr 172, poz. 1444),
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 w sprawie wykazu stanowisk związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz.U. Nr 212 poz. 2152)
- Ustawa z dnia 31 marca 2004 o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (Dz.U. Nr 97, poz. 962),
- Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID),
- Przepisy wewnętrzne: Instrukcja utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach ZMPSS S.A.

- Przepisy wewnętrzne: Instrukcja o technice pracy manewrowej na bocznicach ZMPSŚ S.A.
 - Przepisy wewnętrzne: Instrukcja sygnalizacji kolejowej na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujściu S.A.
2. Celem niniejszego **regulaminu pracy bocznicy kolejowej** jest ustalenie zasad i wymagań bezpiecznego prowadzenia ruchu ze stacji obsługującej na bocznicę i odwrotnie, określenie wymogów co do obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz wskazanie sposobu bezpiecznego wykonywania manewrów na bocznicy, w tym zastosowanie obostrzeń techniczno-ruchowych, wynikających z lokalnych warunków bocznicy.
 3. Zakres opracowania dostosowany został do wymagań określonych postanowieniami § 85 Instrukcji Ir-3 (R-9) o sporządzaniu regulaminów technicznych PKP PLK S.A. oraz specyficznych warunków Portu Szczecin wymagających dokonania podziału na obszary związane z eksploatacją poszczególnych nabrzeży portowych i w związku z powyższym dla każdego z nabrzeży opracowano w formie załączników odrębne Regulaminy pracy manewrowej nabrzeża.
 4. Regulamin nie obejmuje szczegółowych warunków wyładunku i załadunku wagonów.

§ 1.

Nazwa, przeznaczenie i podstawy eksploatacji bocznicy.

1. Właścicielem normalnotorowej bocznicy kolejowej „Szczecin Port Masówka”, znajdującej się w Szczecinie jest spółka **„Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście” S.A. z siedzibą ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin**, zwana dalej w skrócie **„ZMPSiŚ”**.
2. Bocznica nosi skróconą nazwę **„HUK”**, która używana jest w dokumentacji, bazach danych i korespondencji.
3. Bocznica jest przeznaczona i przystosowana do wykonywania manewrów związanych z:
 - podstawianiem i zabieraniem wagonów przez przewoźników kolejowych,
 - przemieszczaniem wagonów wyładunkiem obrębie bocznicy,
 - wyładunkiem i załadunkiem wagonów.
4. W oparciu o zapisy ustawy o portach i przystaniach morskich z dnia 20.12.1996 (Dz.U. 1997 Nr 9 poz. 44) „ZMPSiŚ” S.A. będący właścicielem bocznicy wyłącznie zarządza portem, w tym infrastrukturą kolejową na terenie bocznicy.
5. W sferze eksploatacji na terenie bocznicy działa **spółka eksploatacyjna**, przeładunkowo - składowa **Bulk Cargo - Port Szczecin Spółka z o.o.** (zwaną w skrócie „BCP”) z siedzibą w Szczecinie przy ul. Gdańskiej 21.
Spółka ta będąc stałym użytkownikiem bocznicy dla realizacji prac manewrowych na terenie bocznicy posiada pojazdy kolejowe oraz pracowników drużyn manewrowych i trakcyjnych.
6. Obsługa kolejowa bocznicy przez licencjonowanych przewoźników dokonywana jest na zasadach zawartych w umowach określających zasady obsługi i przekazywania wagonów oraz przesyłek, zawieranych przez licencjonowanych przewoźników kolejowych z jednej strony i Bulk Cargo Port spółkę z o.o. z drugiej strony.

§ 2.

Położenie bocznicy.

1. Położenie bocznicy ze wskazaniem miejsca odgałęzienia.

Normalnotorowa stacyjna bocznic kolejowa „HUK” odgałęzia się na zwrotnicy rozjazdu nr 102 (PLK S.A., od którego odgałęzia się również bocznic „Andreas”) od toru dojazdowego 101 w okręgu SW-1 stacji Szczecin Goław.

Od toru bocznicowego nr 105 na zwrotnicy rozjazdu nr 105 odgałęzia się bocznic P.P. „Żegluga Szczecińska”.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkty zdawczo-odbiorcze usytuowane są na torach nr 102, 103, 104 i 105.

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Największy spadek o wielkości 16,8 ‰ w kierunku nabrzeża występuje na odcinku toru dojazdowego nr 101 od początku rozjazdu nr 102 do rozjazdu nr 106. Pozostałe tory położone są w poziomie lub na niewielkich pochyleniach sięgających 0,8 ‰.

Najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 62 m i występuje w torze nr 105.

§ 3.

Wykaz torów

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w osiach obliczeniowych
		od	do	metrów	od	do	metrów	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
101 *)	dojazdowy, wagowy	U 19	U 113	365	U 106	U 113	158	31
102	zdawczo - odbiorczy	U 106	U 114	161	U 106	U 112	115	23

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w osiach obliczeniowych
		od	do	metrów	od	do	metrów	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
103	Zdawczo - odbiorczy	U 104	U 113	192	U 107	U 112	112	22
104	zdawczo - odbiorczy	U 107	U 116	155	U 107	U 111	60	12
105	zdawczo - odbiorczy	U 103	S 109	114	U 105	S 109	68	13
107	trakcyjny	U 116	K	175	S 113	Z 1	70	---
108	postojowy	U 117	K	119	U 117	K	119	23
109	postojowy	U 115	K	181	U 117	K	119	23
110	postojowy	U 122	K	150	U 122	K	150	30
110a	ładunkowy	U 122	K	230	U 122	Z 1	222	44
111	ładunkowy	U 115	K	195	U 115	K	195	39
112	ładunkowy	U 120	K	69	U 119	K	41	8
113	ładunkowy	U 119	K	41	U 119	K	41	8
114	ładunkowy	U 114	K	188	U 114	K	188	37
115	ładunkowy	U 118	K	65	U 118	K	65	13
116	ładunkowy	U 109	K	277	U 110	K	250	50
117	ładunkowy	U 110	K	250	U 110	K	250	50

*) Tor 101 na odcinku od rozjazdu nr 19 stacji Szczecin Goćław do początku rozjazdu nr 103 należy do PLK S.A. Pozostała część tego toru jest własnością ZMPSiŚ S.A.

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie torów

- ◆ Z 1 - sygnał zamknięcia toru
- ◆ U - ukres rozjazdu
- ◆ S - styk przediglicowy rozjazdu
- ◆ K - koniec toru

Pojemność torów boczniczy

	Ilość wagonów czterosiowwch*)
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (MP)	118
Normalna pojemność torów nabrzeża (0,6 MP)	70

*) Pojemność wyrażono w wagonach czteroosiowych, przyjmując na jeden wagon trzy osie obliczeniowe (15 metrów).

§ 4.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym, bramy, przejazdy i oświetlenie

Numery zwrotnic	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwrotnicy (tak, nie)	Kto ma obowiązek konserwacji i usuwania usterek
1	2	3	4	5
19 *)	na tor stacyjny 1	mechaniczny, nastawniczy nastawni wykonawczej SW-1	nie	Wyznaczony pracownik PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie
Wk 2 *)	nałożona na tor	mechaniczny, nastawniczy nastawni wykonawczej SW-1	nie	
102 *)	na zwrotnicę nr 103	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
Wk 4 **)	nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Wyznaczona przez posiadacza boczniczy „Andreas” Spółka z o.o. osoba
103	na zwrotnicę nr 104	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Wyznaczony pracownik boczniczy
104	na zwrotnice nr 106	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
105 **)	na tor nr 105	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
Wk 3 **)	nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
106	na tor nr 101	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
107	na tor nr 103	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
109	na zwrotnice nr 110	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
110	na tor nr 116	ręczny, drużyna manewrowa	nie	

Numery zwrotnic	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwrotnicy (tak, nie)	Kto ma obowiązek konserwacji i usuwania usterek
1	2	3	4	5
111	na tor nr 104	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Wyznaczony pracownik boczniczy
112 a/b	na zwrotnice nr 114	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
112 c/d	na tor nr 102	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
113	na tor nr 101	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
114 a/b	na zwrotnice nr 115	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
114 c/d	na zwrotnice nr 112	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
115	na zwrotnice nr 121	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
116	na tor nr 107	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
117	na tor nr 109	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
118	na tor nr 114	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
119	na tor nr 112	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
120	na zwrotnice nr 119	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
121 a/b	na zwrotnice nr 117	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
121 c/d	na zwrotnice nr 115	ręczny, drużyna manewrowa	nie	
122	na tor nr 110	ręczny, drużyna manewrowa	nie	

*) Rozjazdy i wykolejnica PLK S.A.

**) Wk 3 zabezpiecza bocznicę P.P. Żegluga Szczecińska odgałęziającą się od torów nabrzeża Huk rozjazdem nr 105. Wk4 zabezpiecza bocznicę „Andreas” Spółka z o.o. odgałęziającą się rozjazdem nr 102.

Obie wykolejnice otwierane są jednym kluczem Wk 3+(105+)/Wk4+(105+), który znajduje się w wieszaku kluczowym tablicy kontrolnej kluczy czynnych na nastawni wykonawczej „SW-1” stacji Szczecin Goław. Klucze zapasowe Wk 3+(105+)/Wk4+(105+) i 105+/Wk3- oraz 102+/Wk4- znajdują się w zaplombowanej szafce kluczy zapasowych ww. nastawni.

Z uwagi na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa obsługi i wykluczenia jednoczesnych obsług bocznic P.P. „Żegluga Szczecińska” i „Andreas” Spółka z o.o. oraz nabrzeża Huk dozwolone jest w jednym czasie dokonywanie obsługi jednej w ww. bocznic lub nabrzeża.

Wydanie klucza kierownikowi manewrów może być dokonane po otrzymaniu zgody na wjazd od dysponenta bocznic Huk, który winien wstrzymać pracę manewrową na bocznic.

Brak zgody dysponenta bocznic wyklucza wjazd na nabrzeże i ww. bocznic.

Tory nabrzeża stanowią jeden okręg nastawczy, w którym zwrotnice i wykolejnice obsługiwane są przez drużynę manewrową wykonującą manewry na nabrzeżu.

2. Sygnały i wskaźniki:

Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr **107 i 110a** na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory oraz na skrzydłach bram wjazdowych na teren nabrzeża. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

Na międzytorzach znajdują się wskaźniki W 17 (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m. Tor może być zajęty taborem wyłącznie do wskaźnika.

Na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

Na zwrotnikach wykolejnic znajdują się sygnały **Z1wk**. Są one w porze ciemnej nieoświetlane.

3. Bramy kolejowe:

Wjazdy na bocznicę zamykają dwie bramy usytuowane na torach 102, 103 i 105.

Na czas kolejowej obsługi otwierane są i zabezpieczane przed samoczynnym zamknięciem przez wyznaczonego pracownika bocznicy.

4. Przejazdy i przejścia na nabrzeżu

Na bocznicy znajdują się dwa skrzyżowania torów z drogami w poziomie szyn sygnalizowanych znakami G4 "Krzyż św. Andrzeja" i B20 „Stop”.

Przejazd znajduje się przez tor nr		Przejazd strzeżony ----- niestrzeżony	Do kogo należy obowiązek	
			czyszczenia żłobków na przejeździe	strzeżenia przejazdu
2		3	4	5
101, 104	0,270	niestrzeżony	Osoba wyznaczona przez dysponenta nabrzeża	do kierownika manewrów
107, 109, 111	0,030	niestrzeżony		

Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.

5. Oświetlenie zewnętrzne bocznicy.

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

§ 5.

Wykaz magazynów, ramp i placów oraz urządzenia ładunkowe.

Bocznica wyposażona jest w utwardzone płytami place składowe znajdujące się wzdłuż torów nr 111 – 117.

Zasobnie znajdują się wzdłuż toru 117, pomiędzy torami 115 i 116 oraz w końcowej części torów 111 – 113 i 114, 115.

Przy końcu toru 110a z lewej jego strony znajdują się zbiorniki na pak.

Bocznica nie posiada magazynów i ramp.

§ 6.

Urządzenia ładunkowe i wagi wagonowe.

Wyładunek węgla z wagonów oraz jego załadunek na statki lub place składowe nabrzeża dokonywany jest przy pomocy dźwigów bramowych.

Rodzaj dźwigu	Numer rozpoznawczy	Moc (kW)	Zasięg maksymalny	Rodzaj napędu
1	2	3	4	5
bramowy	D 141	240	32	elektryczny
bramowy	D 142	240	32	elektryczny
bramowy	D 67	225	32	elektryczny

Rozładunek paku z wagonów cystern na stanowisku znajdującym się przy torze 110a odbywa się poprzez kolektory podłączone do 5 stanowisk.

Na torze nr 101 zabudowana jest statyczna elektroniczna dwupomostowa waga wagonowa o długości 15 metrów i udźwigu 120 ton.

§ 7.

Urządzenia trakcyjne.

1. Praca manewrowa na boczniczy „Huk” wykonywana jest przy pomocy lokomotywy manewrowej 401 Da oraz może być wykonywana przy pomocy ciągnika drogowo –szynowego „Unimog”.
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 czego właściciel pojazdu powinien posiadać świadectwo sprawności technicznej pojazdu, które wydaje właściciel i które jest ważne na czas określony. Warunki wydania świadectwa sprawności technicznej są określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 w sprawie świadectwa sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz.U. 2005 nr 37 poz. 330).
4. W pojeździe szynowym z napędem powinny znajdować się następujące dokumenty:

- 1) świadectwo sprawności technicznej pojazdu szynowego,
- 2) książka pokładowa pojazdu z napędem.

§ 8.

Warunki techniczne obsługi bocznic.

1. Wagony podstawiane są na bocznicę przez lokomotywy i drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych po uprzednim uzgodnieniu zasad obsługi z eksploatującą bocznicę spółką „BCP” (zawarcie stosownych umów lub porozumień).
2. Wagony przeznaczone na bocznicę podstawiane są na bocznicę przez przewoźników kolejowych na tory zdawczo - odbiorcze nr 102 – 105 oraz są zabierane z tych torów.
3. Obsługa bocznic P.P. Żegluga Szczecińska i „Andreas” Spółka z o.o. z uwagi na konieczność wstrzymania pracy manewrowej na nabrzeżu Huk, wynikającą z braku zabezpieczenia wyjazdu jazd manewrowych z nabrzeża w ukresy rozjazdów odgałęziających te bocznicę winna być poprzedzona zgodą dysponenta nabrzeża, który wstrzymuje pracę manewrową na nabrzeżu.
4. Ilość wagonów podstawianych jednorazowo przez przewoźników kolejowych. Jednorazowo można postawić na tory zdawczo – odbiorcze nr 102 - 105 najwyżej 22 wagony czteroosiowe (o długości 15 metrów każdy) lub 34 wagonów dwuosiowych (o długości 10 metrów każdy). Podstawienie większej ilości wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność tych torów.
5. Termin obsługi bocznic.
Obsługa poszczególnych nabrzeży na bocznicę dokonywana jest w oparciu o „Plan obsługi podstawiania i zabierania wagonów” opracowany przez „BCP”. Poza planem obsługi bocznic wagony mogą być podstawione po wzajemnym uzgodnieniu w tzw. obsłudze dodatkowej.

Jednoczesne dokonywanie obsługi określonego nabrzeża na bocznicę przez więcej niż jednego przewoźnika jest zabronione. Wjazd przewoźnika na nabrzeże może się odbyć tylko wówczas, gdy zakończono uprzednio rozpoczętą obsługę

nabrzeża. Koordynację obsług na nabrzeżu ze strony boczniczy prowadzi właściwy dla obsługiwanego nabrzeża dysponent nabrzeża.

Wjazd na nabrzeża bez uzgodnienia dokonanego przez uprawnionego pracownika Przewoźnika z dysponentem nabrzeża jest zabroniony.

Obsługa boczniczy może być dokonywana również w nocy.

5. Przygotowanie boczniczy do kolejowej obsługi przez przewoźnika.

Uzgodnienia w sprawach wjazdu na tory boczniczy dokonywane są pomiędzy dyżurnym ruchu stacji Szczecin Gocław i dysponentem boczniczy (tel. **091 4308280**). Rozmowy te dysponent i dyżurny ruchu notują w dziennikach telefonicznych wzór PKP **R138** za kolejnym numerem w formie ułamka. W liczniku dysponent nabrzeża notuje własny kolejny numer rozmowy, w mianowniku natomiast numer podany przez dyżurnego ruchu.

Dyżurny ruchu ma prawo uzgadniać wjazd na tory nabrzeża wyłącznie wówczas, gdy na nastawni wykonawczej znajdują się klucze od wykolejnic Wk3 i Wk4 zabezpieczających bocznicę P.P. „Żegluga Szczecińska” i „Andreas” Spółka z o.o.

Na 15 minut przed obsługą torów zdawczo - odbiorczych przez przewoźnika powinna być wstrzymana praca manewrowa wykonywana na nabrzeżu, lokomotywa manewrowa Bulk Cargo Port winna być odstawiona na tor trakcyjny nr 107 i zabezpieczona przed uruchomieniem a ciągnik drogowo – szynowy „Unimog” winien być zdjęty z toru.

W przypadku, gdy na zlecenie użytkownika boczniczy przewoźnik miałby wykonywać manewry na torach ładunkowych należy wstrzymać również pracę przeładunkową, a dźwigi i inny sprzęt ładunkowy oraz materiały muszą być odsunięte na bezpieczną odległość (co najmniej 1,5 m od skrajnej szyny). Z torów bezwzględnie muszą być usunięte pojazdy kołowe i wszelkie urządzenia i przedmioty. Identyczne postępowanie obowiązuje w przypadku otrzymania zgłoszenia o zamiarze dokonania obsługi nabrzeża poza planem obsługi.

Za wstrzymanie pracy manewrowej i ładunkowej oraz usunięcie wszelkich przeszkód z torów odpowiedzialny jest dysponent nabrzeża.

6. Na bocznicę wagony mogą być tylko pchane, a zabierane z boczniczy wagony – tylko ciągnięte.

7. Nacisk osi na szyny.

Uwzględniając typ szyn torów bocznicowych, zużycie szyn, rozstaw podkładów oraz szybkość jazd manewrowych na boczniczy, największy dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 20 ton (196 kN).

8. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów.

Ze względu na rozstaw osi po torach nabrzeża nie mogą kursować wagony typu 616 Z (platformy czołowe).

Z uwagi na to, że tor nr 105 położony jest w łuku o promieniu 62 m, po torze tym nie mogą kursować wagony:

- węglarko – platformy typu 401 Zc (serii Eamos),
- samowyładowcze hopper typu 202 W,
- samowyładowcze dumpcar typu 418 V,
- samowyładowcze talbot typu 421 W,
- kryte typu 401 K (serii Gas),
- cysterny czteroosiowe wszystkich typów.

Należy zachować szczególną ostrożność przy wykonywaniu manewrów z wagonami ww. typów na torach nr 114, 116 i 117, na których występują łuki o promieniu $R=75$ metrów, który jest dla tych wagonów promieniem minimalnym po jakim mogą być przetaczane.

9. Granice jazd lokomotyw przewoźnika.

Lokomotywy przewoźników kolejowych dokonujących obsługi boczniczy mogą wjeżdżać na grupy torów zdawczo – odbiorczych. Wyjazd poza tę grupy torów dozwolony jest wyłącznie w porozumieniu z „BCP”.

10. Ograniczenia w zakresie serii lokomotyw i wagonów mogących wjeżdżać na bocznicę.

Obsługa boczniczy przez przewoźnika kolejowego może być wykonywana wyłącznie lokomotywami manewrowymi. W przypadku spalinowych lokomotyw pociągowych możliwość ich użycia do obsługi boczniczy należy na etapie planowania przewozów uzgodnić z użytkownikiem boczniczy i w zakresie torów dojazdowych z PKP PLK S.A.

11. Postępowanie z ładunkiem niebezpiecznym i przekroczoną skrajnią.

- 1) 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 dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (**RID**)”,
 - przepisów wewnętrznych przewoźnika kolejowego,
 - przepisów wewnętrznych użytkownika bocznicy.
- 2) Podczas wykonywania na bocznicy czynności ekspedycyjnych i przygotowania wagonów do zabrania z bocznicy pracownicy posiadacza oraz użytkownika bocznicy powinni zachować szczególną ostrożność i postępować zgodnie z postanowieniami „Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (**RID**)”.
- 3) Wagony z przesyłkami z przekroczoną skrajnią ładunkową mogą być przyjmowane na bocznicę tylko warunkowo, a ich przetaczanie może się odbywać z prędkością nie większą niż 3 km/h.

Przed uruchomieniem jazdy manewrowej z wagonem z przesyłką z przekroczoną skrajnią ładunkową, należy tabor na sąsiednich torach odsunąć od ukresu na odległość **20 metrów**.

§ 9.

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy.

1. Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznicy wykonywana jest przez drużyny manewrowe i pojazdy trakcyjne spółki „BCP” i przewoźników kolejowych lub przedsiębiorców wykonujących pracę na rzecz wyżej wymienionych.
2. Manewry na bocznicy powinny być wykonywane w sposób zgodny z postanowieniami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. Nr 172 z 2005 r. poz. 1444), przepisów wewnętrznych:

- a. właściciela bocznic (,,ZMPSiŚ”) oraz jej użytkownika eksploatującego pojazdy kolejowe („BCP”),
 - b. przewoźnika kolejowegooraz niniejszego Regulaminu.
3. Prędkości jazd manewrowych.

Dozwolona szybkość jazdy manewrowej po torach nabrzeża wykonywanej przy pomocy lokomotywy manewrowej wynosi 5 km/godz.

W przypadku braku należytej widoczności i/lub złych warunków atmosferycznych (gwałtowna ulewa, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), prędkość jazdy należy zmniejszyć tak, aby manewrujący tabor mógł być natychmiast zatrzymany w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.

Przed każdorazowym rozpoczęciem jazdy manewrowej, maszynista ma obowiązek podania sygnału „Baczność”.
4. Miejsce, w którym powinny znajdować się ciągniki „Unimog” użytkownika bocznic podczas obsługi torów zdawczo – odbiorczych.

W czasie obsługi torów zdawczo – odbiorczych nabrzeża na bocznicę przez lokomotywę przewoźnika:

 - lokomotywa Bulk Cargo Port powinna znajdować się na torze 107, gdzie powinna być unieruchomiona,
 - ciągnik drogowo – szynowy „Unimog” winien być zdjęty z toru.
5. W jaki sposób dowiaduje się drużyna manewrowa użytkownika bocznic o wjeździe lokomotywy Przewoźnika kolejowego poszczególnych warunki rozpoczęcia obsługi.

Obsługi poszczególnych nabrzeży na bocznicę przez przewoźników kolejowych uzgadniane są telefonicznie na zasadach określonych w umowie na obsługę (porozumieniu). Ze strony bocznic obsługi uzgadniane są z dysponentem bocznic (tel. 091 4308280).

Przed daniem zezwolenia na wjazd na nabrzeże dla obsługi dyżurny ruchu stacji Szczecin Goctaw winien upewnić się, że klucze od Wk3 i Wk4 znajdują się na nastawni wykonawczej SW-1 oraz otrzymać zgodę dysponenta bocznic Huk.

Przed daniem pozwolenia na wjazd na bocznicę „Andreas” Spółka z o.o. lub P.P. „Żegluga Szczecińska” dyżurny ruchu winien uzyskać zgodę na wjazd poza

wykolejnicę Wk2 od dysponenta bocznic Huk, który wydaje ją po wstrzymaniu pracy manewrowej na bocznic. Po zakończeniu manewrów na bocznicach i wyjeździe z nich na tory stacyjne dyżurny ruchu informuje o powyższym dysponenta bocznic, który może wówczas zezwolić na wznowienie pracy manewrowej na nabrzeżu.

5. Rejony pracy manewrowej.

Bocznic Huk stanowi jeden rejon manewrowy. Manewry na bocznic mogą być wykonywane wyłącznie jednym pojazdem trakcyjnym.

6. Skład drużyny manewrowej.

Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, zwanego kierownikiem manewrów. Kierownikowi manewrów do wykonywania pracy może być przydzielony manewrowy lub zespół manewrowych.

Kierownik manewrów wykonuje manewry jednym pojazdem trakcyjnym i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej.

Na zasadach określonych w przepisach wewnętrznych określających zasady i sposób wykonywania pracy manewrowej kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może wykonywać prace manewrowe jednoosobowo.

7. Obsługa pojazdów kolejowych

Ciągnik drogowo - szynowy „Unimog” jest obsługiwany jednoosobowo przez kierowcę posiadającego egzamin kwalifikacyjny na stanowisko kierowcy ciągnika szynowego oraz samochodowe prawo jazdy kategorii C

Lokomotywy manewrowe obsługiwane są jednoosobowo przez maszynistów posiadających egzamin kwalifikacyjny na stanowisko maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych i prawo kierowania tymi lokomotywami.

W czasie wykonywania manewrów kierującemu pojazdem trakcyjnym nie wolno wyręczać się w obsłudze lokomotywy innymi pracownikami.

Prawo przebywania w kabinie pojazdu trakcyjnego mają pracownicy drużyny manewrowej oraz pracownicy nadzoru.

W czasie jazdy lokomotywy manewrowej drużyna manewrowa powinna zająć miejsce w kabinie maszynisty lub na pomoście. Zajmowanie miejsca na stopniach wejściowych do lokomotywy jest zabronione.

W czasie przerw w pracy, gdy na pojeździe nie ma maszynisty (kierowcy), pojazd powinien być zabezpieczony przed uruchomieniem przez osoby nieuprawnione, a kabina pojazdu zamknięta na klucz.

8. Polecenia na wykonywanie ruchów manewrowych

Ruchy manewrowe mogą być wykonywane wyłącznie na polecenie kierownika manewrów.

Polecenia na wykonanie ruchów manewrowych powinny być podawane za pomocą sygnałów ujętych w przepisach wewnętrznych użytkownika boczniczy.

9. Nadzór nad pracą manewrową

Ogólny nadzór nad pracą manewrową na nabrzeżu sprawuje dysponent boczniczy.

10. Umieszczanie lokomotywy w składzie manewrowym

W czasie wykonywania manewrów przy pomocy lokomotywy przewoźnika (lub przedsiębiorcy wykonującego manewry na rzecz użytkownika boczniczy a także przewoźnika) pojazd trakcyjny powinien znajdować się na czole manewrującego składu lub na jego końcu. Umieszczanie pojazdu trakcyjnego między wagonami jest zabronione.

11. Sposoby wykonywania pracy manewrowej.

Na boczniczy dopuszcza się wykonywanie manewrów

- przez odstawianie taboru pojazdem trakcyjnym (w tym przy pomocy ciągników drogowo – szynowych „Unimog”),
- przy pomocy pojazdu drogowego (np. Fadroma, ciągnik rolniczy) i siła ludzi.

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

W czasie podstawiania wagonów na bocznicę ustawiacz lub manewrowy musi jechać na pierwszym pchanym wagonie lub poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy.

Zabrania się wskakiwania i zeskakiwania z manewrującego taboru będącego w ruchu.

12. Sprzęganie i rozprzęganie taboru.

Przetaczane wagony powinny być sprzęgnięte z ciągnikiem „Unimog” lub lokomotywą manewrową oraz ze sobą nawzajem. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko. Lokomotywę wykonującą manewry należy sprzęgnąć z pierwszym wagonem w taki sposób, aby zderzaki stykały się ze sobą.

Sprzęganie i rozprzęganie taboru oraz podwieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki należy do obowiązków drużyny manewrowej. Czynności te muszą być wykonane po całkowitym zatrzymaniu przetaczanego taboru, w czasie postoju.

Wchodzenie pracowników wykonujących manewry pomiędzy tabor może nastąpić po zatrzymaniu się składu manewrowego oraz po zahamowaniu pojazdu trakcyjnego i wagonów.

13. Zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem.

Obowiązek zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy do kierownika manewrów drużyny, która wagony podstawiła na dany tor (użytkownika boczniczy lub Przewoźnika kolejowego).

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.

Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem wykonuje się przez sprzęgnięcie, zahamowanie, podklinowanie – a mianowicie:

- a) stojący tabor należy na każdym torze sprzęgnąć ze sobą, za wyjątkiem tych pojedynczych wagonów, które podstawione zostały na wyznaczone miejsca (np. punkty ładunkowe); w każdej grupie tabor powinien być ze sobą sprzęgnięty.
- b) oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
 - jeden pojazd – gdy grupa połączonego taboru nie przekracza 10 pojazdów,

- dwa skrajne pojazdy – gdy grupa połączonego taboru przekracza 10 pojazdów.

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.

Odkręcanie wagonowych hamulców ręcznych oraz zdejmowanie płóz hamulcowych przez pracowników nieuprawnionych pracowników użytkownika bocznicy jest **zabronione**.

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

14. Miejsce znajdowania się płóz hamulcowych.

Płozy hamulcowe umieszczone są w specjalnych stojakach, znajdujących się na międzytorzu torów w pobliżu ukresów torów. Płozy hamulcowe powinny być opisane znajdującym się na korpusie skrótem nazwy bocznicy i numerem kolejnym płozu.

15. Ilości wagonów, które można przetaczać w jednej grupie bez obsługiwanym hamulców wagonowych.

Manewrujący pojazd trakcyjny powinien posiadać czynny hamulec zespolony i ręczny. Bez Czynnego hamulca zespolonego pojazd trakcyjny nie może być użyty do wykonywania manewrów.

Pojazdem trakcyjnym można przetaczać tabor w granicach jego siły pociągowej.

W czasie dokonywania obsługi kolejowej przez przewoźnika, z uwagi na występujące na torze dojazdowym pochylenia, długość składu manewrowego, bez obsługiwanym hamulców wagonowych, może wynosić 3 wagony

W czasie wykonywania manewrów w granicach bocznicy długość składu manewrowego, bez obsługiwanym hamulców wagonowych, może wynosić 15 wagonów. Jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 3 wagony (przy manewrach związanych z obsługą bocznicy) lub 15 wagonów (przy manewrach wewnątrz bocznicy) powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym.

W przypadku gdy skład manewrowy liczy powyżej podane powyżej liczby wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy wykonać uproszczoną próbę hamulców.

16. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia

Przy wykonywaniu manewrów na przejeździe drogowym lub przejściu w poziomie szyn należy zachować szczególną ostrożność.

Manewry przez przejazd wolno prowadzić tylko po zamknięciu rogatek a jeśli ich nie ma, to przy zachowaniu następujących warunków:

- a) należy zatrzymać pojazdy drogowe,
- b) prędkość jazdy nie powinna przekraczać 5 km/h,
- c) zbliżając się do przejazdu, maszynista obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy.

W razie pchania taboru manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.

17. Nastawianie zwrotnic i wykolejnic.

Zwrotnice na bocznic nastawiane są przez drużynę manewrową przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi bocznic, a podczas manewrów związanych z przemieszczaniem wagonów na torach bocznic wykonywanych za pomocą pojazdu trakcyjnego bocznic, zwrotnice są nastawiane przez drużynę manewrową bocznic.

Po przestawieniu zwrotnicy, pracownik obsługujący zwrotnicę powinien upewnić się o prawidłowym jej nastawieniu na podstawie wzrokowego sprawdzenia dolegania iglicy do opornicy oraz drogi oporowej zamknięcia nastawczego.

Za prawidłowe nastawienie zwrotnic wchodzących w drogę przebiegu odpowiedzialny jest pracownik, który te zwrotnice nastawiał. Przed podaniem sygnału na uruchomienie jazdy manewrowej kierownik manewrów zobowiązany jest do upewnienia się o prawidłowym nastawieniu zwrotnic.

Po zakończeniu manewrów zwrotnice należy nastawić w położenie zasadnicze.

18. Przetaczanie wagonów przy pomocy ciągnika „Unimog”.

Manewry przy pomocy ciągnika „Unimog” wykonywane są na boczniczy Huk doraźnie.

Drużyna manewrowa wykonująca pracę manewrową na nabrzeżu przy pomocy ciągnika drogowo - szynowego „Unimog” składa się z jednego ustawiacza zwanego dalej kierownikiem manewrów, który może wykonywać manewry sam lub przy pomocy manewrowego.

W czasie wykonywania manewrów kierowcy nie wolno wyręczać się w obsłudze ciągnika innymi pracownikami. W czasie jazdy drużyna manewrowa powinna zająć miejsce w kabinie kierowcy ciągnika lub na stopniach manewrowych umieszczonych z obu boków ciągnika.

Rozpoczęcie wykonywania pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowo - szynowego „Unimog” na torach boczniczy może nastąpić po upewnieniu się przez dysponenta nabrzeża w uzgodnieniu z dyżurnym ruchu stacji Szczecin Goćław czy nie została udzielona zgoda na wjazd ze stacji na bocznicę. Ponadto zarządzający rozpoczęciem pracy ciągnika „Unimog” dysponent boczniczy sprawdza, czy sam uprzednio nie wydał zgody na dokonanie obsługi przez dowolnego przewoźnika.

Wszelkie uzgodnienia w sprawach rozpoczęcia i zakończenia pracy ciągnika „Unimog” na torach nabrzeżnych ładunkowych należy rejestrować w dziennikach telefonicznych druk R 138 znajdujących się u dysponenta nabrzeża i pracownika posterunku PLK S.A. za kolejnym numerem rozmowy w formie ułamka, w liczniku którego dysponent nabrzeża notuje własny kolejny numer rozmowy, w mianowniku natomiast numer podany przez pracownika posterunku PLK S.A.

Prędkość manewrowania na wszystkich torach nabrzeża nie może przekraczać **5km/godz.**

Dojazd ciągnika drogowo - szynowego do stojącego taboru w celu połączenia z ciągnikiem na półsprzęg samoczynny powinien być dokonany przy prędkości nie przekraczającej **3 km/godz.**

Połączenia ciągnika z wagonami na sprzęg hamulcowy dokonuje ręcznie kierownik manewrów po zatrzymaniu się ciągnika.

Ciągnikiem drogowo - szynowym „Unimog” można przetaczać w granicach jego siły pociągowej składy manewrowe o masie nie przekraczającej **800 ton** i długości do **10 wagonów czteroosiowych** w razie przetaczania wagonów ładownych, a w przypadku przetaczania wagonów próżnych do **13 wagonów czteroosiowych**, pod warunkiem, że skład hamowany będzie dobrze działającym hamulcem zespolonym.

Bez czynnych hamulców zespolonych wolno przetaczać w jednej grupie nie więcej niż 2 ładowne wagony czteroosiowe lub 4 próżne wagony czteroosiowe. Na każde następne rozpoczęte 2 wagony musi być czynne dwa wagonowe hamulce zespolone, a przed wykonaniem ruchu manewrowego kierujący manewrami powinien wykonać uproszczoną próbę hamulców wagonowych i sprawdzić działanie czynnych hamulców.

W razie niekorzystnych warunków atmosferycznych (opady deszczu i śniegu, gołoledź itp.) ilości wagonów podane w powyżej należy zmniejszyć o 50 %.

W czasie wykonywania manewrów ciągnik powinien znajdować się na czole manewrującego składu lub na jego końcu. Umieszczanie ciągnika między wagonami manewrującego składu jest zabronione.

19. Przetaczanie wagonów siłą ludzi lub przy pomocy pojazdu drogowego

Na boczniczy dopuszczalne jest przetaczanie wagonów siłą ludzi lub przy pomocy pojazdów drogowych (ciągnikiem drogowym, ładowarką typu „Fadroma” itp.) za wyjątkiem przypadków określonych w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży.

Przetaczanie wagonów siłą ludzi lub przy pomocy pojazdu drogowego może odbywać się pod kierownictwem ustawiacza lub innego pracownika przeegzaminowanego w zakresie potrzebnym do kierowania tymi manewrami, który przed rozpoczęciem manewrowania zobowiązany jest pouczyć przydzielonych do przetaczania pracowników o zasadach bezpiecznego wykonywania tej czynności.

Siłą ludzi, pojazdami drogowymi lub za pomocą innych urządzeń mechanicznych wolno przetaczać tylko taką ilość wagonów i z taką prędkością, aby wagony te w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane.

Prędkość przetaczania wagonów pojazdami drogowymi nie może przekraczać **5km/godz.**, a w przypadku przetaczania siłą ludzi **3 km/godz.**

Tabor należy popychać idąc obok niego, przy czym należy uważać przy podstawianiu wagonów pod magazyn, aby nie znaleźć się między wagonem a urządzeniami ładunkowymi oraz składowanymi ładunkami.

Zabronione jest znajdowanie się ludzi między tokami szynowymi, przed lub za przetaczanym wagonem. Nie wolno uderzać wagonem o stojący następny wagon w celu jego uruchomienia.

Pojazd drogowy podczas przetaczania powinien znajdować się na zewnątrz toru.

Kierunek jazdy pojazdu drogowego powinien być równoległy do osi toru. Użyty do ciągnięcia łańcuch lub lina musi mieć długość co najmniej 2,5 m.

Lina powinna być zamocowana do wagonu w sposób uniemożliwiający jego uszkodzenie.

Wyznaczony pracownik powinien w razie potrzeby hamować wagony hamulcem ręcznym lub specjalnym klinem z drążkiem.

Po zakończeniu manewrów należy tabor zabezpieczyć przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulcem ręcznym skrajnych wagonów w przetaczanej grupie, w razie braku hamulców ręcznych, należy podklinować skrajne koła grupy płozami hamulcowymi.

20. Zachowanie szczególnej ostrożności

Szczególną ostrożność należy zachować podczas wykonywania manewrów:

- a) na wszystkich torach ładunkowych, gdzie odbywają się czynności ładunkowe, wjazd na te tory oraz dojazd do znajdujących się na nim wagonów dozwolony jest po porozumieniu się kierownika manewrów z pracownikiem kierującym pracą ładunkową i wstrzymaniu przez niego prac ładunkowych oraz odsunięciu ludzi i odłączeniu rur spustowych od wagonów (na stanowisku przeładunku paku),
- b) na torze nr 101, na którym znajduje się pomostowa waga wagonowa,
- c) na torach 111-117 z uwagi na ich zapływanie i znajdujące się przy nich place składowe i zasobnie,
- d) przy manewrowaniu przez przejazdy w poziomie szy

21. Grupowanie wagonów zdawanych dla przewoźników kolejowych

Obowiązek i zasady grupowania wagonów przez użytkownika jest uzależniony od zawartych umów z przewoźnikami.

22. Przekazywanie wagonów dla przewoźników kolejowych

Wagony zdawane dla przewoźników kolejowych powinny być sprzęgnięte na sprzęgi śrubowe i hamulcowe. Sprzęgi śrubowe i hamulcowe nie użyte do sprzęgnięcia powinny być zawieszane na wsporniki.

Ruchome części wagonowe powinny być umieszczone we właściwe miejsca, miejsca, burty wagonów platform podniesione i zabezpieczone przed opadnięciem, w wagonach krytych drzwi powinny być zamknięte kołpaki zaworów i klapy wagonów cystern zamknięte i dokręcone.

Za wykonanie tych czynności odpowiedzialny jest kierujący pracą ładunkową na boczniczy.

23. Postępowanie przy wjeździe na tory PKP PLK S.A..

Wjazd ciągnika drogowo – szynowego „Unimog” na tory stacji **jest zabroniony**.

Wjazd lokomotywy lub składu manewrowego użytkownika boczniczy na tory stacji PKP Szczecin Goćław dozwolony jest pod warunkiem otrzymania przez kierownika manewrów zgody dyżurnego ruchu tej stacji oraz posiadania zarówno przez ustawiacza jak i maszynistę lokomotywy **„Zezwoleń na pracę pojazdem trakcyjnym posiadacza boczniczy na torach stacji Szczecin Goćław”** wydawanych przez Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie oraz zawarcia z PKP PLK S.A. zakładem Linii Kolejowych umowy na świadczenie usług dodatkowych (wg. Cennika PLK).

W czasie jazdy lokomotywy użytkownika boczniczy po torach stacyjnych oraz wykonywania manewrów na tych torach drużyna manewrowa oraz maszynista lokomotywy zobowiązani są do bezwzględnego stosowania się do wskazań sygnalizatorów, nakazów i poleceń podawanych za pomocą wskaźników rozmieszczonych na terenie stacji oraz poleceń pracowników PLK S.A. podawanych ustnie, za pomocą urządzeń łączności lub za pomocą sygnałów ręcznych i słuchowych.

Przed wyjazdem na tory stacji, po uzyskaniu zgody dyżurnego ruchu stacji Szczecin Goćław kierownik manewrów użytkownika boczniczy omawia z nim plan pracy.

Szczegółowe informacje dotyczące stacji Szczecin Coćław i zasad prowadzenia ruchu na stacji zawarte są w Regulaminie Technicznym Stacji tej stacji.

24. Postępowanie po zaistnieniu wypadku na torach boczniczy.

W razie zaistnienia na torach boczniczy wypadku, w rozumieniu art. 17 ust. 3 ustawy z dnia 31 marca 2004 r. o transporcie kolejowym, każdy pracownik kolejowy obowiązany jest osobiście i niezwłocznie zgłosić wypadek, używając wszelkich dostępnych środków

- dysponentowi boczniczy Huk ☎ (0-91) 430 8280,
- dyżurnemu ruchu stacji Szczecin Goćław – ☎ (0-91) 471 5011,
- dyspozytorowi PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie – ☎ (0-91) 4713363,

ponadto kierujący manewrami zgłasza ten fakt swojemu zwierzchnikowi wg zasad określonych w przepisach wewnętrznych użytkownika boczniczy bądź przewoźnika kolejowego (w zależności od tego, czym jest pracownikiem).

Dysponent nabrzeża winien powiadomić przedstawiciela właściciela, tj. ZMPSiŚ (z Pionu Nadzoru Majątkowego).

Zgłaszając wypadek należy podać: miejsce, czas, opis wypadku i jego skutki.

Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.

Jeżeli na skutek wypadku kolejowego na boczniczy doszło do awarii chemicznej, pożaru lub wybuchu związanego z przewozem koleją towarów niebezpiecznych, posiadacz lub użytkownik boczniczy zobowiązani są niezwłocznie dodatkowo zawiadomić:

- osoby znajdujące się w strefie zagrożenia,
- Komendę Miejską Państwowej Straży Pożarnej – ☎ 112, 998 lub Policji – ☎ 997,

Telefoniczne numery alarmowe.

Numery alarmowe służb ratowniczych kraju są dostępne bezpłatnie, tzn. do połączenia się z nimi z telefonicznych aparatów publicznych (*automatów telefonicznych*) nie są potrzebne monety, żetony czy też karty magnetyczne.



997 – Policja, 998 – Straż Pożarna, 999 – Pogotowie Ratunkowe,



112 – numer alarmowy zintegrowanych służb ratowniczych w sieciach łączności komórkowej i stacjonarnej.

Jeśli na skutek wypadku kolejowego na boczniczy wystąpiły ofiary w ludziach lub powstały straty materialne i szkody przekraczające równowartość 50 000 EUR, użytkownik boczniczy o wypadku powiadamia także Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Poznaniu:

→ w razie wypadku nie mającego związku z przewozem koleją towarów niebezpiecznych ☎ (0-61) 6331384,

→ w razie wypadku mającego związek z przewozem koleją towarów niebezpiecznych ☎ (0-61) 6331386, 📱 506046342.

Dochodzenie w sprawie wypadku prowadzone jest z udziałem przedstawicieli kolei.

§ 10.

Sposób postępowania przy przyjmowaniu i przekazywaniu wagonów pod względem handlowym.

1. Przyjmowanie i przekazywaniu wagonów przez przewoźnika kolejowego odbywa się zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (tekst jednolity Dz.U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 z późn. zm.), na zasadach i na podstawie dokumentów określonych w umowie, o której mowa w §1 ust. 6.
2. Przyjmowanie i przekazywanie wagonów odbywa się na torach zdawczo odbiorczych nr 102 – 105 na podstawie uzgodnionych w umowach wykazów zdawczych.
3. W czynnościach zdawczo-odbiorczych bierze udział:

- a. ze strony bocznic wyznaczony przedstawiciel „BCP”, który odpowiada za przekazywanie wagonów pod względem technicznym oraz przedstawiciel kontrahenta (spedytora) który odpowiada za przekazywanie przesyłek pod względem handlowym,
 - b. ze strony przewoźnika ustawiacz lub inny wyznaczony pracownik.
4. Przekazywanie wagonów polega na porównaniu danych umieszczonych w wykazie zdawczym ze stanem faktycznym, sprawdzeniu stanu wagonów, przesyłek i plomb

§ 11.

Utrzymanie torów i urządzeń oraz nadzór nad stanem technicznym bocznic.

1. Przeprowadzanie badań technicznych torów, rozjazdów oraz urządzeń infrastruktury kolejowej oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym na bocznic należy do obowiązku właściciela bocznic („ZMPSiŚ” S.A.).

Badania techniczne powinny być wykonywane przez osoby, posiadające wymagane uprawnienia budowlane w specjalnościach:

- linie, węzły i stacje kolejowe,
- urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

Wyniki okresowej kontroli powinny być odnotowane we właściwej dokumentacji.

2. Oględziny i konserwacja torów, rozjazdów oraz urządzeń infrastruktury kolejowej na bocznic, zapewnienie ich sprawności technicznej oraz utrzymanie w wymaganym stanie technicznym należy do obowiązku właściciela bocznic i powinny być dokonywane w oparciu o postanowienia „Instrukcji utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach ZMPSiŚ S.A.”. Czynności te mogą być dokonywane przez wybrane przez właściciela bocznic firmy w systemie zleconym lub w ramach stosownych umów.

3. O uszkodzeniach elementów infrastruktury kolejowej boczniczy oraz konieczności wykonania naprawy powiadomić należy dysponenta boczniczy. Dalszy tryb postępowania określają przepisy wewnętrzne boczniczy.
4. Usterki nie wymagające specjalistycznych napraw usuwane są przez użytkownika boczniczy sposobem gospodarczym, w czasie pomiędzy obsługami kolejowymi boczniczy.
5. W razie konieczności wykonania napraw lub remontów specjalistycznych, ich wykonanie zostanie zlecone firmie uprawnionej do wykonywania takich prac.
Wykonywane prace muszą być nadzorowane przez osobę posiadającą wymagane uprawnienia budowlane.
6. Wszelkie roboty związane z utrzymaniem elementów infrastruktury kolejowej na boczniczy, mogące naruszyć ustalony porządek pracy manewrowej związanej z obsługą kolejową boczniczy muszą być uzgodnione z:
 - PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie,
 - z przedstawicielami przewoźników kolejowych dokonujących obsługi,w zakresie ograniczeń w wykonywaniu pracy manewrowej oraz
 - kierownikiem manewrów – w zakresie ograniczeń w wykonywaniu pracy manewrowej – jeżeli prace wykonywane są tylko na części torów bocznicowych.

Przed przystąpieniem do wykonania robót utrzymania należy sporządzić harmonogram, określający:

- zakres i termin wykonania poszczególnych prac,
- niezbędne środki ostrożności (osygnalizowanie) i sposób osłonięcia miejsca robót,
- osobę nadzorującą wykonanie robót.

Usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót może nastąpić dopiero po całkowitym zakończeniu prac oraz sprawdzeniu stanu torów i urządzeń.

7. Właściciel boczniczy (ZMPSiŚ) ma opracowane własne przepisy wewnętrzne określające warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania nawierzchni kolejowej na boczniczy. Przepisy te podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w Warszawie.

§ 12.

Badania lekarskie, kwalifikacje i szkolenia pracowników

1. Pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu pracy manewrowej (ustawiacze, manewrowi, maszyniści) powinni posiadać stopień zdolności do pracy oraz egzaminy kwalifikacyjne i okresowe w ***Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 w sprawie wykazu stanowisk związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz.U. Nr 212 poz. 2152)*** i podlegać badaniom okresowym dokonywanym przez lekarza uprawnionego do badań profilaktycznych lub lekarza medycyny pracy, w terminach określonych w tym załączniku.
2. Przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania czynności pracownicy ci powinni być poddani egzaminowi autoryzacyjnemu ze znajomości warunków lokalnych.
3. Pracownicy związani bezpośrednio z pracą manewrową, przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania obowiązków powinni być zapoznani z postanowieniami niniejszego Regulaminu i właściwych dla miejsca pracy załączników (Regulaminów oraz przepisów wewnętrznych w zakresie właściwym dla określonego stanowiska pracy. Przyjęcie do wiadomości postanowień Regulaminu pracownicy powinni potwierdzić przez złożenie podpisu na wykazach przyjęcia do wiadomości załączonych do poszczególnych Regulaminów pracy manewrowej nabrzeży.

§ 13.

Postanowienia końcowe.

Regulamin niniejszy wymaga uzgodnienia z zarządcą infrastruktury kolejowej – PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie i obowiązuje po zatwierdzeniu przez użytkownika boczniczy.

Regulamin wykonano w 6. jednobrzmiących egzemplarzach, które po uzgodnieniu i zatwierdzeniu otrzymują:

- 1 - „ZMPSiŚ” S.A. w Szczecinie – 2 egz.,
- 2 - „Bulk Cargo-Port Szczecin” Spółka z o.o. – 2 egz.,
- 3 - PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie – 1 egz.,
- 4 - PKP CARGO S.A. Zakład Przewozów Towarowych w Szczecinie – 1 egz.,

Wszelkie zmiany i uzupełnienia regulaminu należy odnotować w „Skorowidzu zmian i uzupełnień”, wykonać w 6. egzemplarzach i przekazać jednostkom organizacyjnym wymienionym w powyższym rozdzielniku.

Zmiany i uzupełnienia mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego podlegają obowiązkowemu uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej – PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie.

SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ

Lp.	strona, §, ustęp, punkt	treść zmiany	obowiązuje od	data i podpis wprowadzają cego

