

Załącznik nr 2
Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej
„Szczecin Port Drobna”
Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ TERMINAŁA ELEWATOR EWA PRZY NABRZEŻU ZBOŻOWYM



Spis treści:

	str.
Spis treści	2
§ 1. Nazwa, miejsca odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków	3
§ 2. Wykaz torów	3
§ 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	5
§ 4. Wykaz magazynów i ramp	7
§ 5. Urządzenia ładunkowe	7
§ 6. Urządzenia trakcyjne i wagi wagonowe	8
§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża	9
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu	10
§ 9. Inne postanowienia	12
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	13

ZAŁĄCZNIKI:

Plan schematyczny



§ 1.

Nazwa, miejsca odgałęzienia Terminala, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków.

1. Nazwa i miejsca odgałęzienia Terminala.

Terminal Elewator Ewa położony jest na terenie Zarządu Portu Szczecin - Świnoujście S.A. na bocznicy „Szczecin Port Drobnyca” przy nabrzeżu Zbożowym. Terminal eksploatowany jest przez Przedsiębiorstwo Usług Portowych „Elewator Ewa” Spółka z o.o.

Tory Terminala Elewator Ewa odgałęzają się na rozjeździe nr 875 a/b (rozjazd PLK) w okręgu SPD31 Parku SPD od torów stacji Szczecin Port Centralny oraz na rozjazdach nr 997 od i 1019 od torów nr 1112/1114 zdawczych Terminala Fast Terminals i 876 c/d od toru nr 1038 nabrzeża Czeskiego Terminala EWA Stevedoring.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy terminala Elewator Ewa znajduje się na torach przednabrzeżnych nr 1013, 1021 i 1022.

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków.

Tory Terminalu Elewator Ewa położone są na zmiennych pochyleniach w kierunku stacji o wielkości od 0,5 ‰ do 5,1 ‰ na rozjeździe nr 878:

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 180 m i występuje w torach nr 1013, 1021 i 1022.

§ 2.

Wykaz torów

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość toru w m						Pojemność użyteczna w wagonach dwuosioowych
		rzeczywista			użyteczna			
		od	do	metrów	od	do	metrów	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1012	przednabrzeżny, dojazdowy (Fast Terminals)	U 997	S 1019	350	U 997	S 1019	350	35
1013	przednabrzeżny, zdawczo - odbiorczy	S 878	U 1020	350	S 878	U 1020	350	35

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość toru w m						Pojemność użyteczna w wagonach dwuosioowych
		rzeczywista			użyteczna			
		od	do	metrów	od	do	metrów	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1014	przednabrzeżny, postojowy (Fast Terminals)	U 1019	K	204	U 1019	Z 1	190	19
1015	przednabrzeżny, postojowy	U 1020	K	162	U 1020	Z 1	150	15
1021	przednabrzeżny, zdawczo - odbiorczy	U 877	U 1021	435	U 877	U 1021	435	43
1022	przednabrzeżny, zdawczo - odbiorczy	U 876	U 1022	536	U 876	U 1022	536	53
1024	nabrzeżny, ładunkowy, postojowy	U 1022	K	373	U 1021	Z 1	370	37
1025	nabrzeżny, ładunkowy, postojowy	U 1022	K	332	U 1022	Z 1	325	32
1027	nabrzeżny, ładunkowy, postojowy	U 1022	K	315	U 1022	Z 1	309	30

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- S - styk przediglicowy rozjazdu
- U - ukres rozjazdu
- K - koniec toru
- Z1 - sygnał Z1

Pojemność torów nabrzeża

	Ilość wagonów dwuosioowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (MP)	245 *)
Normalna pojemność torów nabrzeża (NP) = 0,6 MP	163

*) Bez torów nr 1012 i 1014.



§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Numery zwrotnic	Zasadnicze położenie zwrotnic	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwrotnicy (tak, nie)	Uzależnienie
1		2	3	4
876 a/b	na zwrotnicę nr 877	ręczny drużyna manewrowa	nie	nie
876 c/d	na zwrotnicę nr 875 c/d	ręczny drużyna manewrowa	nie	nie
877	na tor nr 1021	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie
878	na zwrotnicę nr 877	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie
1020 a/b	na tor nr 1015	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie
1020 c/d	na tor nr 1013	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie
1021 a/b	na tor nr 1024	ręczny drużyna manewrowa	nie	nie
1021 c/d	na tor nr 1021	ręczny drużyna manewrowa	nie	nie
1022 a/b	na tor nr 1025	ręczny drużyna manewrowa	nie	nie
1022 c/d	na tor nr 1022	ręczny drużyna manewrowa	nie	nie

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

Terminal Elewator Ewa stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

2. Przejazdy i przejścia

Bezpośrednio za rozjazdem krzyżowym nr 875 (rozjazd PLK) znajduje się przejazd nie strzeżony przez tor nr 1022. Przejazd osygnalizowany jest z obu stron znakami **B-20** „Stop” i „Krzyż św. Andrzeja”.

Na torach nr 1024, 1025 i 1027 znajdują się trzy wjazdy dla pojazdów drogowych. Wjazd na tor nr 1024 wyposażony jest w roгатkę od strony toru nr 1015. Rogatka jest zamknięta na kłódkę w położeniu zasadniczym. Klucz od kłódky znajduje się u dyspozytora ruchu kolejowego.

Czyszczenie żłobków na przejazdach należy do wyznaczonego pracownika bocznic.

3. Sygnały i wskaźniki

Sygnały **Z1** zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr 1015, 1024, 1025 i 1027 przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnały „**Z 1**” w porze ciemnej nie są oświetlane.

Na międzytorzach wszystkich torów ustawione są wskaźniki **W 17** (ukresy) oznaczające 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.

4. Oświetlenie zewnętrzne

Tory oświetlane są przy pomocy 3 wież oświetleniowych oraz punktów świetlnych i reflektorów zamontowanych na ścianach magazynów na nabrzeżu Czeskim i Słowackim położonych wzdłuż toru nr 1022. Oświetlenie umożliwia wykonywanie manewrów również w porze nocnej.

§ 4.

Wykaz magazynów i ramp

1. Magazyny

Do składowania towarów zbożowych służy elewator posiadający:

- 158 komór operacyjnych o pojemności od 50 – 500 ton każda,
- 10 płaskich magazynów podłogowych,

- 12 komór fumigacyjnych służących do fumigacji i aktywnego wietrzenia zbóż porażonych szkodnikami,
- 3 kondygnacje piwnic służących do długoterminowego składowania zbóż twardych.

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

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

Zdolność ładunkowa urządzeń ładunkowych wynosi:

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

2. Rampy

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

§ 5.

Urządzenia ładunkowe

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

- a) 6 teleskopów do załadunku i wyładunku, z czego wszystkie (nr 1 – 6 licząc od strony nabrzeża) wykorzystywane są do czynności ładunkowych w relacji statek – elewator, a 3 sztuki (nr 4,5 i 6) przystosowane są również do prac ładunkowych przy wagonach różnych serii.
- b) Urządzenie usytuowane wzdłuż elewatora na międzytorzu torów nr 1024 i 1025 do rozładunku grawitacyjnego wagonów z zsyków bocznych wagonów,
- c) 2 stanowiska do rozładunku grawitacyjnego wagonów (zsyki) jedno stanowisko jest na torach nr 1024 i 1025, drugie na torze nr 1027.

- d) 2 dźwigi wyposażone w specjalistyczne urządzenia, jeden dźwig wyposażony jest w urządzenie zasysające, drugi w urządzenie ślimakowe usytuowane przy torach 1024 i 1025.

Zdolność ładunkowa dla wagonów kolejowych wynosi:

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

§ 6.

Urządzenia trakcyjne i wagi wagonowe

Praca manewrowa na torach Terminalu Elewator Ewa wykonywana jest przy pomocy dwóch ciągników drogowo - szynowych „Unimog”. Dodatkowo na nabrzeżu znajdują się trzy przeciągarki z liną nawijaną na bęben (dwie usytuowane są na międzytorzu torów nr 1024 i 1025, a jedna przy torze nr 1027), które mogą być wykorzystane do przetaczania wagonów tylko w razie awarii ciągników „Unimog” lub niemożności użycia ciągnika „Unimog” z różnych przyczyn. W sytuacjach tych dozwolone jest również przetaczanie wagonów siłą ludzi lub przy pomocy pojazdów drogowych.

Terminal nie posiada wagi wagonowej. Urządzenia ładunkowe są wyposażone w systemy wagowe umożliwiające określenie wagi netto załadowanego lub rozładowanego wagonu.



§ 7.

Warunki techniczne obsługi nabrzeża

1. Obsługa nabrzeża.

Nabrzeże obsługiwane jest przez drużynę manewrową i lokomotywę portową lub licencjonowanego przewoźnika na zasadach określonych w §8 Regulaminu pracy boczniczy.

Wagony podstawiane są na tory zdawczo – odbiorcze nr 1013, 1021 i 1022 a także z tych torów są zabierane.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo – odbiorcze najwyżej 117 wagonów dwuosioowych o długości do 10 m każdy lub 78 wagonów czterosioowych o długości do 15 m każdy.

Podstawienie większej ilości wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność torów zdawczo – odbiorczych.

2. Wjazd taboru przewoźnika na tory terminala

Wjazd taboru przewoźnika na tory terminala bez uzgodnienia z dyspozytorem Terminala jest zabroniony.

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory terminala dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) a **dyspozytorem terminala (tel. 091 430 8569).**

3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 180 m, nie ma ograniczeń co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach nabrzeża.

4. Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego

Lokomotywy przewoźnika dokonujące obsługi nabrzeża mogą wjeżdżać na tory zdawczo - odbiorcze. **Dalsza jazda dozwolona jest wyłącznie na pisemne żądanie użytkownika Terminala.**



Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

1. Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie terminala wykonywana jest przez drużyny manewrowe przy pomocy pojazdów trakcyjnych Elewatora Ewa (dwóch ciągników drogowo szynowych „Unimog”) a w przypadkach niemożności ich użycia, przy pomocy trzech przeciągarek z liną nawijaną na bęben, siłą ludzi lub przy pomocy pojazdów drogowych. Ponadto podczas dokonywania obsługi przez drużyny manewrowe i pojazdy przewoźników kolejowych lub przedsiębiorców wykonujących pracę na rzecz wyżej wymienionych.

Nadzór nad pracą manewrową wykonywaną przez drużyny manewrowe użytkownika Terminala sprawuje dyspozytor terminala.

2. Podział na rejony manewrowe

Terminal podzielony jest na dwa rejony manewrowe:

- rejon manewrowy nr 1 obejmuje tory nr 1013, 1021, 1022, 1024 i 1025,
- rejon manewrowy nr 2 obejmuje tor nr 1027 od ukresu rozjazdu nr 1021 c/d do sygnału Z 1.

Przejazd ciągnika drogowo - szynowego „Unimog” z jednego rejonu manewrowego w inny rejon manewrowy może odbyć się po porozumieniu się kierowników manewrów tych rejonów którzy do uzgodnień mogą wykorzystywać sieć radiowej łączności manewrowej złożonej z radiotelefonu stacjonarnego zainstalowanego w biurze dysponenta nabrzeża, dwóch radiotelefonów przewoźnych oraz radiotelefonów noszonych, w które wyposażeni są dyspozytor ruchu kolejowego i obaj kierownicy manewrów.

Sieć radiołączności manewrowej posiada dwa kanały, kanał rejonu manewrowego nr 1 i kanał rejonu manewrowego nr 2. Oba kanały pracują na różnych częstotliwościach. W razie konieczności pracy obu ciągników w jednym rejonie manewrowym, kierownik manewrów wjeżdżający do innego rejonu manewrowego zobowiązany jest przestawić radiotelefon na kanał tego rejonu.

3. Dozwolona szybkość jazd manewrowych.

Dozwolona szybkość jazdy manewrowej po torach nabrzeża wykonywanej przy pomocy lokomotywy manewrowej wynosi:

- 5 km/godz. przy podstawianiu wagonów na tory zdawczo – odbiorcze oraz przy manewrowaniu podczas przestawiania wagonów na i z punktów ładunkowych,
- 10 km/godz. przy zabieraniu wagonów z torów zdawczo - odbiorczych.

4. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

- a) podczas jazdy na stopniach taboru po torach nr 1025 i 1027 ze względu na znajdujące się przy torach budowle i konstrukcje metalowe,
- b) podczas spychania taboru na tory nr 1025 i 1027, które pokryte są płytami umożliwiającymi ruch pojazdów drogowych,
- c) przy dojeżdżaniu do wagonów, przy których odbywają się czynności ładunkowe, dojazd do wagonów dozwolony jest po porozumieniu się kierownika manewrów z pracownikiem kierującym pracą ładunkową i wstrzymaniu przez niego prac ładunkowych oraz odsunięciu ludzi i sprzętu na bezpieczną odległość oraz odłączeniu urządzeń ładunkowych od wagonów.

5. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia

Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy boczniczej w § 8 ust. 16.

6. Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.

W czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 10 wagonów. Jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 10 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym.

W przypadku gdy skład manewrowy liczy powyżej 10 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy wykonać uproszczoną próbę hamulców.

7. Warunki wykonywania pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowo - szynowego „Unimog”

Ogólne zasady wykonywania manewrów przy pomocy ciągnika „Unimog” zawarto w Regulaminie pracy boczniczej w § 8 ust. 18.

Rozpoczęcie wykonywania pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowo - szynowego „Unimog” na torach nabrzeża może nastąpić po upewnieniu się przez dyspozytora ruchu w uzgodnieniu nastawniczym posterunku SPD31 (tel. 091 4714188) PLK S.A. czy nie została udzielona zgoda na wjazd ze stacji na tory Elewatora Ewa. Ponadto zarządzający rozpoczęcie pracy ciągnika „Unimog” dyspozytor sprawdza, czy sam uprzednio nie wydał zgody na dokonanie obsługi nabrzeża przez dowolnego przewoźnika

Wjazd ciągnika „Unimog” lub składu manewrowego użytkownika nabrzeża na tory stacji PKP jest zabroniony.

8. Warunki wykonywania pracy manewrowej przy pomocy innych środków.

Warunki wykonywania pracy manewrowej przy pomocy przeciągarki z liną nawijaną na bęben oraz przy pomocy pojazdu drogowego (np. Fadroma) i siłą ludzi zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w § 8 ust. 19 i 20.

§ 9.

Inne postanowienia

Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy boczniczy kolejowej „Szczecin Port Drobna” ZMPSiŚ S.A. i potwierdzenie przyjęcia do wiadomości niniejszego regulaminu w załączonym wykazie winno być poprzedzone zapoznaniem się zarówno z Regulaminem pracy boczniczy jak i niniejszym załącznikiem.



POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI REGULAMINU

Lp.	imię i nazwisko	stanowisko	data	podpis