

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

REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ NABRZEŻA KATOWICKIEGO

Szczecin
2 0 0 7



Spis treści:

	str.
Spis treści	2
§ 1. Nazwa, miejsca odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu	3
§ 2. Wykaz torów	4
§ 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	5
§ 4. Wykaz placów składowych	8
§ 5. Urządzenia ładunkowe	9
§ 6. Urządzenia trakcyjne i wagi wagonowe	10
§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża	11
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu	12
§ 9. Inne postanowienia	15
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	17

ZAŁĄCZNIKI:

Plan schematyczny



§ 1.

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

1. Nazwa i miejsca odgałęzienia nabrzeża.

Nabrzeże Katowickie położone jest na terenie Zarządu Portu Szczecin - Świnoujście S.A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo Port Szczecin Spółkę z o.o.

Tory nabrzeża Katowickiego odgałęzają się na rozjeździe nr 184 w okręgu zwrotniczego SPA 4 od torów stacji Szczecin Port Centralny oraz na rozjeździe nr 213 od toru nr 128 nabrzeża Chorzowskiego.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy na nabrzeżu Katowickie znajduje się na torach nabrzeżnych nr 111, 112, 113, 114, 115, 116, które oprócz funkcji torów zdawczo - odbiorczych pełnią funkcję torów ładunkowych.

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Tory nabrzeża Katowickiego położone są na niewielkich zmiennych pochyleniach:

- ◆ tor nr 101 położony jest w poziomie i na pochyleniach 1,5‰ - 4,5‰;
- ◆ tory nr 102, 103, 104 i 105 położone są na zmiennych pochyleniach nie przekraczających 1,0 ‰,
- ◆ tory nr 106 i 107 położone są na zmiennych pochyleniach 0,5‰ - 2,4‰;
- ◆ tor nr 108 położony jest na zmiennych pochyleniach 1,2‰ - 3,2‰;
- ◆ tor nr 110 położony jest na zmiennych pochyleniach 1,2‰ - 1,6‰., tor ten położony jest niżej od toru nr 108;
- ◆ tory nr 111 – 116 na odcinku 90 metrów położone są w poziomie oraz na zmiennych pochyleniach 1,4‰ - 4,0‰;
- ◆ tory nr 117 i 118 położone są na zmiennych pochyleniach 0,2 ‰ - 2,0‰ .

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 150 m i występuje w torach nr 111 i 112. Wielkości promieni łuku w pozostałych torach nie są mniejsze od R=190 m.



§ 2.

Wykaz torów

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wag. 4-osioowych serii Ea
		od	do	metrów	od	do	metrów	
101	dojazdowy	U 184	S 212	370	---	---	---	---
102	objazdowy	U 221	S 227	70	---	---	---	---
103	odstawczy	U 227	Z1	400	U 227	Z1	400	26
104	odstawczy	U 228	Z1	370	U 228	Z 1	370	24
105	odstawczy	S 229	Z1	350	S 229	Z 1	350	23
106	wagowy, odstawczy	U 216	U 227	355	Tm 106	U 220	185	15
					Waga	U 227	95	6
107	odstawczy	U 216	S 220	185	Tm 107	U 220	185	12
108	stanowisko daszkowania wagonów, odstawczy, wagowy	U 217	U 229	455	Tm 108	U 223	240	16
					Waga	U 229	135	9
110	odstawczy	U 217	U 223	240	Tm 110	U 223	240	16
111	nabrzeżny, zdawczo – odbiorczy ładunkowy	U 237	Z 1	470	Początek toru podłużowego oraz U 339	Z 1	400	26
112	nabrzeżny, zdawczo – odbiorczy ładunkowy	S 232	K	635		Z 1	400	26
113	nabrzeżny, zdawczo – odbiorczy ładunkowy	S 237	K	519		Z 1	400	26
114	nabrzeżny, zdawczo – odbiorczy ładunkowy	S 234	K	597		Z 1	400	26
115	nabrzeżny, zdawczo – odbiorczy ładunkowy	S 238	K	521		Z 1	400	26
116	nabrzeżny, zdawczo – odbiorczy ładunkowy	S 234	K	597		Z 1	400	26
117	dojazdowy	U 213	U 236	450	Tm 117	---	---	---
118	dojazdowy	U 214	S 232	400	Tm 118	---	---	---

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- S - styk przediglicowy rozjazdu
- U - ukres rozjazdu
- Z 1 - sygnał Z 1
- Tm - tarcza manewrowa

Pojemność torów nabrzeża

	Ilość wagonów czterosiowych serii Ea
Maksymalna pojemność torów (Mp)	309
Normalna pojemność torów (Np=0,6 Mp)	185

Maksymalna pojemność torów zdawczo – odbiorczych/ładunkowych wynosi 160 wagonów czterosiowych czterosiowych długości 15 m każdy.

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Numery zwrotnic	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwrotnicy (tak, nie)
212	na zwrotnicę nr 213	ręczny, drużyna manewrowa	nie
213	na tor nr 117	ręczny, drużyna manewrowa	nie
214	na tor nr 118	ręczny, drużyna manewrowa	nie
215	na zwrotnicę nr 217	ręczny, drużyna manewrowa	nie
216	na tor nr 106	ręczny, drużyna manewrowa	nie
217	na tor nr 108	ręczny, drużyna manewrowa	nie
220	na tor nr 106	ręczny, drużyna manewrowa	nie
221	na tor nr 118	ręczny, drużyna manewrowa	nie

Numery zwrotnic	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwrotnicy (tak, nie)
223	na tor nr 108	ręczny, drużyna manewrowa	nie
227 a/b	na zwrotnicę nr 220	ręczny, drużyna manewrowa	nie
227 c/d	na tor nr 103	ręczny, drużyna manewrowa	nie
228	na tor nr 104	ręczny, drużyna manewrowa	nie
229	na zwrotnicę nr 223	ręczny, drużyna manewrowa	nie
232	na zwrotnicę nr 233	ręczny, drużyna manewrowa	nie
233	na zwrotnicę nr 239	ręczny, drużyna manewrowa	nie
234	na zwrotnicę nr 238	ręczny, drużyna manewrowa	nie
236	na zwrotnicę nr 219	ręczny, drużyna manewrowa	nie
237	na tor nr 111	ręczny, drużyna manewrowa	nie
238	na tor nr 114	ręczny, drużyna manewrowa	Nie
239 a/b	na zwrotnicę nr 233	ręczny, drużyna manewrowa	nie
239 c/d	na tor nr 112	ręczny, drużyna manewrowa	nie

2. Przejazdy i przejścia na nabrzeżu

Przejazd znajduje się w km.	Przecina tory	Kategoria przejazdu	Zasadnicze położenie rogatki	Kto ma obowiązek wstrzymania ruchu kołowego na przejeździe
1	2	3	4	5
0,408	101	zakładowy, bez rogatki		kierownik manewrów
0,130 *)	106, 107, 108, 110, 117, 118	C, bez rogatki		
0,480	102, 103, 108, 117, 118	zakładowy, z rogatkami	otwarte	
0,595	111, 114, 116, 118	zakładowy, z rogatkami	otwarte	
0,385	106, 108, 117, 188	zakładowy, bez rogatki	otwarte	
**)	103, 104, 105	zakładowy, bez rogatki (wjazd dla Unimoga)		

*) Przejazd kategorii C z sygnalizacją świetlną i akustyczną ostrzegającą użytkowników drogi uruchamianą ręcznie przez drużynę manewrową. Potwierdzeniem uruchomienia sygnalizacji drogowej jest wyświetlenie sygnału Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” na określonej tarczy manewrowej osłaniającej przejazd od strony toru. Wyłączenia sygnalizacji drogowej dla jazdy z kierunku posterunku SPA 4 dokonuje się ręcznie, natomiast dla jazdy w kierunku posterunku SPA 4 następuje samoczynnie po upływie 20 sekund od momentu włączenia sygnalizacji niezależnie od tego, czy tabor opuścił przejazd, czy też nie. Możliwe jest też ręczne wyłączenie sygnalizacji drogowej.

***) Wjazd na tory nr 103, 104 i 105 wyłącznie dla ciągnika drogowo – szynowego „Unimog”.

Wszystkie przejazdy z rogatkami oraz przejazd kategorii C osygnalizowane są znakami ostrzegawczymi: krzyż Św. Andrzeja.

Czyszczenie żłobków na przejazdach należy do pracownika wyznaczonego przez dysponenta nabrzeża.

3. Sygnały i wskaźniki

Przed przejazdem kolejowym kategorii C w km 0,130 przy torach nr 117, 118, 106, 107, 108 i 110 ustawione są tarcze manewrowe Tm 101, Tm 102, Tm 103, Tm 106, Tm 107, Tm 108, Tm 110, Tm 117 i Tm 118. Tarcze manewrowe są uzależnione z sygnalizatorami drogowymi S1, S2, S3, S4 usytuowanymi po obu stronach przejazdu.

Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr 103, 104, 105, 111, 112, 113, 114, 115 i 116 na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane. Tory nr 111, 112, 113, 114, 115 i 116 zakończone są podwójnymi kozłami oporowymi (za kozłami stalowymi znajdują się kozły betonowe).

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.

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

§ 4.

Wykaz placów składowych

Ogólna powierzchnia placów składowych i zasobni wynosi 7022 m². Place i zasobnie usytuowane są między torami nr 116 i 103.



§ 5.

Urządzenia ładunkowe

1. Dźwigi bramowe

Numer rozpoznawczy	Udźwig (T)	Zasięg maksymalny (m)	Prędkość jazdy (m/min)	Rodzaj napędu
1	2	3	4	7
D 383	16	32	32	elektryczny
D 382	16	32	32	elektryczny
D 381	16	32	32	elektryczny
D 157	10	32	32	elektryczny
D 158	10	32	32	elektryczny
D 159	10	32	32	elektryczny

2. Zasobie legalizacyjne (boxy).

Przy torze nr 106 przy wadze znajdują się zasobnie egalizacyjne (boxy).

3. Pomost lukowego.

Pomost znajduje się przy torze nr 106 obok wagi wagonowej. Pomost służy do podawania przez lukowego sygnałów dla operatora dźwigu podczas dokonywania egalizacji wagonów. Wysokość pomostu wynosi 3,2 m, a długość 5 m. Dopuszczalne obciążenie robocze pomostu wynosi 500 kG.

4. Stanowisko daszkowania wagonów.

Stanowisko usytuowane jest przy torze nr 108. Stanowisko składa się z dwóch pomostów o długości 31 m i wysokości 3,2 m każdy. Dopuszczalne obciążenie robocze pomostów wynosi 250 kG/mb.



5. Stanowisko przeładunku materiałów niebezpiecznych.

Na torach nr 111 i 112 w środkowej części tych torów znajduje się stanowisko przeładunku materiałów niebezpiecznych w relacji statek/wagon o długości 150 metrów.

Stanowisko to nie posiada stałych urządzeń i instalacji przeładunkowych (np. kolektorów), przy pracach ładunkowych wykorzystywane są urządzenia znajdujące się na cumujących przy nabrzeżu jednostkach pływających.

Stanowisko przystosowane jest do przeładunków towarów płynnych III klasy niebezpieczeństwa pożarowego (temperatura zapłonu powyżej 61°C), w tym towarów ropopochodnych takich jak: smoła, pak, mazut, olej napędowy, olej opałowy.

§ 6.

Urządzenia trakcyjne i wagi wagonowe

Dla wykonywania prac manewrowych związane z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznic wykorzystywane są ciągniki drogowe – szynowe „Unimog” własności spółki „BCP” oraz przeciągarki z liną nawijaną na bęben. Na nabrzeżu może pracować lokomotywa manewrowa „BCP”.

Rozmieszczeni przeciągarek linowych:

Usytuowanie	Ilość
1	2
międzytorze torów nr 111 i 112	3
międzytorze torów nr 113 i 114	5
międzytorze torów nr 115 i 116	4
międzytorze torów nr 106 i 108	1

Silnik każdej przeciągarki posiada moc 12 KW, uciąg na linie 1500 KG, a maksymalny ciężar ciągniętych wagonów może wynosić 500 ton.

Bocznic posiada jedną nieczynną wagę wagonową na torze nr 106. Jest to waga statyczna, mechaniczna o długości pomostu 16 m i sile udźwigu 100 T.



§ 7.

Warunki techniczne obsługi nabrzeża

1. Obsługa nabrzeża.

Nabrzeże obsługiwane jest przez drużynę manewrową i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w §8 Regulaminu pracy boczniczy.

Wagony podstawiane są na tory zdawczo – odbiorcze/ładunkowe nr 111 – 116 oraz są zabierane z tych torów.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory ładunkowe nr 111 - 116 najwyżej 160 wagonów czteroosiowych licząc po 15 metrów na każdy wagon.

Na tory nr 111 i 112, podczas przeładunku materiałów niebezpiecznych, można podstawić najwyżej po 18 wagonów czteroosiowych, licząc po 15 metrów na każdy wagon

2. Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża bez uzgodnienia z dysponentem nabrzeża jest zabroniony.

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) a **dysponentem nabrzeża (tel. 091 4307200)**.

3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 150 m, nie ma ograniczeń co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach nabrzeża.

4. Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego

Lokomotywy przewoźnika kolejowego dokonujące obsługi mogą wjeżdżać na wszystkie tory nabrzeża rejonu manewrowego nr 1.



Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

1. Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża wykonywana jest przez drużyny manewrowe przy pomocy pojazdów trakcyjnych spółki „BCP” (ciągniki drogowo szynowe „Unimog”) i przeciągarek oraz przez drużyny manewrowe i pojazdy przewoźników kolejowych lub przedsiębiorców wykonujących pracę na rzecz wyżej wymienionych.

Doraźnie dozwolone jest wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego lub siłą ludzi.

2. Podział na rejony manewrowe

Nabrzeże podzielone jest na dwa rejony manewrowe:

- a) Rejon manewrowy nr 1

W rejonie wykonywana jest praca manewrowa związana z podstawianiem wagonów na tory ładunkowe, zabieraniem wagonów z tych torów oraz przemieszczaniem wagonów w obrębie torów ładunkowych. Rejon obejmuje tory nr 101, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117 i 118 i położony jest w granicach: od ukresów rozjazdów nr 184 (PLK), 212 i 213 do sygnałów Z 1 na torach nr 111 – 116 oraz ukresu nr 221 a/b. W rejonie manewrowym praca manewrowa wykonywana jest:

- ◆ przez drużynę manewrową i lokomotywę przewoźnika w czasie obsługi torów zdawczo – odbiorczych/ładunkowych dokonywanej zgodnie z planem obsługi lub poza tymi godzinami w uzgodnieniu z „BCP”,
- ◆ przez drużynę manewrową „BCP” przy pomocy ciągnika drogowo – szynowego „Unimog” po dokonaniu obsługi torów ładunkowych przez drużynę manewrową i lokomotywę przewoźnika,
- ◆ przy pomocy przeciągarek z liną nawijaną na bęben przez pracowników obsługujących te urządzenia.

- b) Rejon manewrowy nr 2

W rejonie wykonywana jest praca manewrowa związana z ważeniem, egalizacją oraz daszkowaniem wagonów. Rejon obejmuje tory nr 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108 i 110 i położony jest w granicach od ukresu rozjazdu nr 212 i 221a/b do sygnałów Z 1 na torach nr 103, 104 i 105.

W rejonie manewry wykonywane są przez:

- ◆ pracowników „BCP” przy pomocy ciągnika „Unimog” lub pojazdu drogowego (np. typu Fadroma, ciągnik drogowy),
- ◆ pracowników „BCP” przy pomocy przeciągarek linowych.

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/ładunkowe nr 111 – 116 oraz podczas jazdy po torach nr 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108 i 110,
- 15 km/godz. przy zabieraniu wagonów z torów zdawczo - odbiorczych oraz podczas jazdy po torze dojazdowym nr 101 oraz po torach przednabrzeżanych nr 117 i 118.

4. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

- ◆ przy wykonywaniu manewrów na torach nr 111 - 116, nad którymi pracują dźwigi,
- ◆ przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta lub brygadzystę nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów, innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach krytych, umocowaniu burt i kłonic na wagonach platformach,
- ◆ przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy nie strzeżone,
- ◆ przy przetaczaniu wagonów z ładunkiem niebezpiecznym,
- ◆ na torze 108 obok pomostu do daszkowania.

5. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia

Ogólne zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w § 8 ust. 16.

Niezależnie od powyższych zasad podczas manewrów przez przejazd w km 0,130 należy uruchomić ponadto sygnalizację świetlną na sygnalizatorach drogowych. Uruchomienie sygnalizacji następuje po wciśnięciu przycisku zabudowanego na

korpusie tarczy manewrowej odnoszącej się do toru, z którego odbędzie się wjazd na przejazd.

Po wyświetleniu na sygnalizatorach drogowych sygnałów zabraniających wjazdu pojazdów drogowych na przejazd (czerwone migające światło oraz sygnały dźwiękowe), na tarczy manewrowej wyświetli się sygnał **Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona”**.

Wyłączenia sygnalizacji drogowej dla jazdy z kierunku posterunku SPA 4 dokonuje się ręcznie przez wciśnięcie czerwonego przycisku na korpusie tarczy manewrowej usytuowanej za przejazdem.

Wyłączenie sygnalizacji drogowej dla jazdy w kierunku posterunku SPA 4 następuje samoczynnie po upływie 20 sekund od włączenia sygnalizacji, niezależnie od tego, czy tabor opuścił przejazd, czy też nie. Możliwe jest również ręczne wyłączenie sygnalizacji drogowej.

W stanie zasadniczym, gdy nie odbywa się jazda manewrowa, komory sygnalizatorów drogowych są ciemne, a na tarczach manewrowych wyświetlony jest sygnał **Ms 1 „Jazda manewrowa zabroniona”**.

W przypadku awarii sygnalizatorów drogowych jazda poprzez przejazd może się odbywać po uprzednim wstrzymaniu ruchu drogowego.

Kierowca ciągnika drogowo - szynowego „Unimog” lub maszynista lokomotywy manewrowej przed dojazdem taboru do przejazdu powinien podać sygnał **Rp 1 „Baczność”** dla ostrzeżenia użytkowników drogi.

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 12 wagonów. Jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 12 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym.

W przypadku gdy skład manewrowy liczy powyżej 12 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 boczniczy w § 8 ust. 18.

Rozpoczęcie wykonywania pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowo - szynowego „Unimog” na torach nabrzeża może nastąpić po upewnieniu się przez dysponenta nabrzeża w uzgodnieniu ze zwrotniczym posterunku SPA4 (tel. 091 471 4564) PLK S.A. czy nie została udzielona zgoda na wjazd ze stacji na nabrzeże Katowickie. Ponadto zarządzający rozpoczęcie pracy ciągnika „Unimog” dysponent nabrzeża sprawdza, czy sam uprzednio nie wydał zgody na dokonanie obsługi nabrzeża przez dowolnego przewoźnika

Jako tor wyciągowy, za zgodą zwrotniczego posterunku SPA 4 mogą być wykorzystywane tory nr 117 i 118.

Wjazd ciągnika „Unimog” lub składu manewrowego użytkownika nabrzeża na tory stacji PKP (poza rozjazd nr 184) jest zabroniony.

Wjazd na tor dojazdowy nr 101 poza zwrotnicę rozjazdu nr 212 lub tor komunikacyjny nr 128 jest dozwolony pod warunkiem otrzymania zgody dysponenta nabrzeża, który upewnia się, czy nie została wcześniej uzgodniona obsługa nabrzeża Chorzowskiego (jazda manewrowa z torów stacyjnych).

Wjazd ciągnika „Unimog” na tor dojazdowy nr 101 poza zwrotnicę nr 184 oraz wyjazd na tory stacji Szczecin Port Centralny jest zabroniony

W trakcie obsługi torów zdawczo – odbiorczych nabrzeża ciągnik „Unimog” powinien być zdjęty z toru lub znajdować się w granicach rejonu manewrowego nr 2 (z wyłączenie toru nr 102).

8. Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy innych środków.

Warunki wykonywanie 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 Masówka” 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