

Załącznik nr 3  
Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej  
„Szczecin Port Masówka”  
Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

## **REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ NABRZEŻA CHORZOWSKIEGO**



## 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	6
§ 5. Urządzenia ładunkowe	7
§ 6. Urządzenia trakcyjne	7
§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża	7
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu	8
§ 9. Inne postanowienia	12
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	13

### 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 Chorzowskie położone jest na terenie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo Port Szczecin Spółkę z o.o.

Tory nabrzeża Chorzowskiego odgałęzają się na rozjeździe nr 183 (rozjazd PLK) w okręgu zwrotniczego SPA 4 od torów stacji Szczecin Port Centralny oraz na rozjeździe nr 213 od toru nr 117 nabrzeża Katowickiego.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy na nabrzeżu Chorzowskim znajduje się na torach nabrzeżnych nr 131, 132, 133, 134 i 135, które oprócz funkcji torów zdawczo - odbiorczych pełnią funkcję torów ładunkowych.

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Tory nabrzeża Chorzowskiego położone są na niewielkich zmiennych pochyleniach:

- ◆ 0,0 ‰ na torach nabrzeżnych ładunkowych nr 131 - 135.
- ◆ 0,5 ‰ na torach przednabrzeżnych nr 121, 122, 124, 127,
- ◆ 1,4 ‰ na głowicy rozjazdowej położonej między torami przednabrzeżnymi nr 121 – 127, a nabrzeżnymi nr 131 – 135.

**Ponadto tory na przesuwniczy wagonowej położone są na części długości na pochyleniu 4,0 ‰ w kierunku belek hamujących.**

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 185 m i występuje w torze nr 128.



§ 2.

Wykaz torów

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wagonach czteroosiowych serii Ea
		od	do	metrów	od	do	metrów	
121	przednabrzeżny, stanowisko daszkowania wagonów, wyciągowy dla ciągnika „Unimog”	U 204	U 263	396	U 204	U 263	396	26
122	przednabrzeżny, dojazdowy, postojowy	U 204	U 263	398	U 204	U 263	398	26
124	przednabrzeżny, dojazdowy, postojowy	U 197	U 262	432	U 197	U 262	432	28
127	przednabrzeżny, wyciągowy dla ciągnika „Unimog”	U 197	U 262	441	U 197	U 262	441	29
128	komunikacyjny	U 213	U 264	98	U 213	U 264	71	
131	nabrzeżny, zdawczo - odbiorczy ładunkowy	U 269	Pp	313	U 269	D 1	298	19
132	nabrzeżny, zdawczo - odbiorczy ładunkowy	U 270	Pp	265	U 270	D 1	250	16
133	nabrzeżny, zdawczo - odbiorczy ładunkowy	U 270	Pp	265	U 270	D 1	250	16
134	nabrzeżny, zdawczo - odbiorczy ładunkowy	U 268	Pp	301	U 268	D 1	286	19
135	nabrzeżny, zdawczo - odbiorczy ładunkowy	U 268	Pp	301	U 268	D 1	286	19

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- S - styk przediglicowy rozjazdu
- U - ukres rozjazdu
- D1 - tarcza D1
- Pp - początek przesuwicy

Pojemność torów nabrzeża

	Ilość wagonów czteroośiowych serii Ea
Maksymalna pojemność torów (Mp)	198
Normalna pojemność torów (Np=0,6 Mp)	118

**§ 3.**

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Numery zwrotnic	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwrotnicy (tak, nie)
194	na zwrotnicę nr 204	ręczny, drużyna manewrowa	nie
197 *)	na tor nr 124	ręczny, drużyna manewrowa	nie
204	na tor nr 122	ręczny, drużyna manewrowa	nie
262	na tor nr 127	ręczny, drużyna manewrowa	nie
263	na tor nr 122	ręczny, drużyna manewrowa	nie
264 a/b	na zwrotnicę nr 266	ręczny, drużyna manewrowa	nie
264 c/d	na zwrotnicę nr 262	ręczny, drużyna manewrowa	nie
265	na zwrotnicę nr 264	ręczny, drużyna manewrowa	nie
266	na zwrotnicę nr 264	ręczny, drużyna manewrowa	nie
267	na zwrotnicę nr 265	ręczny, drużyna manewrowa	nie
268	na tor nr 134	ręczny, drużyna manewrowa	nie
269	na zwrotnicę nr 270	ręczny, drużyna manewrowa	nie
270	na tor nr 133	ręczny, drużyna manewrowa	nie

\*) Dla ochrony toru nr 127, wyciągowego dla manewrów wykonywanych przy pomocy ciągnika „Unimog” przed wjazdem taboru przewoźnika zwrotnica rozjazdu nr 197 jest zamknięta na stały zamek trzpieniowy w położeniu kierującym na tor nr 124. Klucz od zamka trzpieniowego przechowuje dysponent nabrzeża.

## 2. Przejazdy i przejścia na nabrzeżu

Na nabrzeżu znajdują się dwa zakładowe przejazdy nie strzeżone:

- ◆ w km 0,420 usytuowany jest przejazd przez tory nr 121, 122, 124, i 127
- ◆ w km 0,068 usytuowany jest przejazd przez tor 128

Oba przejazdy osygnalizowane są krzyżami św. Andrzeja ustawionymi z obu ich stron.

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

## 3. Sygnały i wskaźniki

Tarcze zatrzymania **D1** zabraniające dalszej jazdy ustawiane są na czas obsługi przez lokomotywy PKP torów nabrzeżnych ładunkowych nr 131, 132, 133, 134 i 135 w osi tych torów, w odległości 15 m przed przesuwnicą wagonową. Tarcze zatrzymania w porze ciemnej nie są oświetlane. **Za ustawienie tarcz D 1 odpowiedzialny jest dysponent nabrzeża, który wyznacza pracownika do wykonania tej czynności i sprawdza czy została ona wykonana.**

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 zwrótnikach wszystkich zwrótnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

## § 4.

### Wykaz placów składowych

Do składowania towarów służą 4 zasobnie o łącznej powierzchni 6600 m<sup>2</sup> usytuowane przy torze nr 135. Obciążenie dopuszczalne zasobni wynosi 100 kN/ m<sup>2</sup>.



## § 5.

### Urządzenia ładunkowe

#### 1. Dźwigi bramowe

Numer rozpoznawczy	Udźwig (T)	Zasięg max. (m)	Prędkość jazdy (m/min)	Rodzaj napędu
1	2	3	4	5
D 815	16	32	32	elektryczny
D 814	16	32	32	elektryczny
D 156	10	32	32	elektryczny
D 155	10	32	32	elektryczny

#### 2. Stanowisko daszkowania wagonów.

Stanowisko daszkowania usytuowane jest przy torze przednabrzeżnym nr 121.

Stanowisko składa się z 2 pomostów o długości 60 m i wysokości 2,8 m każdy.

Dopuszczalne obciążenie robocze pomostów wynosi 5 kN/mb.

#### 3. Stanowisko rozładunku wagonów z towarami sypkimi.

Na torze 131 znajduje się zsypanie służące do rozładunku towarów sypkich.

## § 6.

### Urządzenia trakcyjne

Dla wykonywania prac manewrowych związane z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża Chorzowskiego wykorzystywane są ciągniki drogowo – szynowe „Unimog” własności spółki „BCP” oraz przesuwniczy wagonowej z przyciągarką z liną nawijaną na bęben i z hydraulicznym urządzeniem do wypychania wagonów. Na nabrzeżu może pracować lokomotywa manewrowa „BCP”.

## § 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 boczniczej.

Wagony podstawiane są na wskazane przez dysponenta nabrzeża tory zdawczo – odbiorcze/ładunkowe nr 131 – 135 oraz są zabierane z tych torów.

Przy podstawianiu wagonów celem umożliwienia manewrów związanych z odbieraniem przez ciągnik „Unimog” wagonów przemieszczonych przesuwnicą należy pozostawić jeden z torów ładunkowych wolny od taboru. Tor ten wyznacza dysponent nabrzeża informując o nim uzgadniającego obsługę pracownika przewoźnika.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory ładunkowe nr 131 - 135 najwyżej 89 wagonów czteroosiowych o długości 15 m każdy.

Podstawienie większej ilości wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność torów ładunkowych

2. Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

**Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża oraz przejazd z nabrzeża Katowickiego torem nr 128 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 185 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.

## § 8.

### 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 przeciągarki linowej 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 cztery rejony manewrowe:

### a) Rejon manewrowy nr 1

Rejon pracy przesuwnic wagonowej obejmujący tory położone na przesuwnic wagonowej oraz odcinki torów nabrzeżnych ładunkowych nr 131 – 136 o długości wagonu czteroosiowego, w którym praca manewrowa polegająca na poprzecznym przemieszczaniu wagonów z jednego z torów nabrzeżnych na inny tor nabrzeżny wykonywana jest przy pomocy przesuwnic wagonowej z przyciągarką z liną nawijaną na bęben oraz hydraulicznym urządzeniem do wypychania wagonów.

### b) Rejon manewrowy nr 2

Rejon pracy ciągnika drogowo – szynowego „Unimog”, w którym odbywa się dopychanie wagonów w zasięg liny przyciągarki zainstalowanej na przesuwnic wagonowej.

### c) Rejon manewrowy nr 3

Rejon pracy ciągnika drogowo – szynowego „Unimog”, w którym odbywa się odbieranie wagonów wypchniętych z przesuwnic wagonowej i przestawianie ich na wyznaczony tor.

**Ze względów technologicznych brak jest możliwości dokonania stałego przydziału torów dla rejonów manewrowych nr 2 i 3.**

### d) Rejon manewrowy nr 4

Rejon pracy ciągników drogowo – szynowych „Unimog”, w skład którego wchodzi tor nr 121 (stanowisko daszkowania wagonów), który w razie konieczności może również pełnić funkcję toru wyciągowego dla ciągnika „Unimog” oraz tor wyciągowy nr 127.

Przejazd ciągnika drogowo - szynowego „Unimog” z jednego rejonu manewrowego w inny rejon manewrowy może odbyć się po porozumieniu się kierowników manewrów tych rejonów.

W czasie obsługi torów nabrzeżnych ładunkowych przez przewoźnika pracę manewrową w rejonach manewrowych nr 2 i 3 wykonuje drużyna manewrowa i lokomotywa przewoźnika.

**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 131 – 135 oraz podczas jazdy po torze nr 128,
- 15 km/godz. przy zabieraniu wagonów z torów nr 131 – 135 oraz podczas jazdy po torach przednabrzeżnych nr 121 - 125.

**4. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów**

Szczególną ostrożność należy zachować:

- ◆ przy wykonywaniu manewrów na torach nr 131, 132, 133, 134 i 135, nad którym pracują dźwigi,
- ◆ przy manewrowaniu przez przejazdy nie strzeżone w km 0,565 i 0,725,
- ◆ przy manewrowaniu na torach ładunkowych nr 131, 132, 133, 134 i 135, które łącznie z międzytorzami wyłożone są płytami umożliwiającymi ruch pojazdów kołowych,
- ◆ przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych nr 131, 132, 133, 134, 135 i stanowisku daszkowania wagonów na torze nr 121 w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta 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,
- ◆ na torze nr 121, na którym zabronione jest przebywanie pracownika drużyny manewrowej na stopniach taboru w czasie przejazdu obok stanowiska daszkowania 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 15 wagonów. Jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 15 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym.

W przypadku gdy skład manewrowy liczy powyżej 15 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 Chorzowskie. Ponadto zarządzający rozpoczęciem pracy ciągnika „Unimog” dysponent nabrzeża sprawdza, czy sam uprzednio nie wydał zgody na dokonanie obsługi nabrzeża przez dowolnego przewoźnika

**Torem wyciągowym dla manewrów wykonywanych przy pomocy ciągników drogowo – szynowych „Unimog” jest tor przednabrzeżny nr 127. Dla ochrony tego toru przed nie uzgodnionym wjazdem taboru PKP zwrotnica rozjazdu nr 197 jest zamknięta na stały zamek trzpieniowy w położeniu kierującym na tor nr 124.**

Wjazd ciągnika „Unimog” na tory przednabrzeżne nr 121, 122 i 124 jest dozwolony wyłącznie w przypadku braku możliwości wjazdu na tory nr 127 za zgodą dysponenta nabrzeża, który o tym manewrze informuje zwrotniczego posterunku SPA4 (tel. 091 471 4564).

Wjazd ciągnika „Unimog” lub składu manewrowego użytkownika nabrzeża na tory stacji PKP (poza rozjazd nr 194) jest zabroniony.

Wjazd na tor komunikacyjny nr 128 jest dozwolony pod warunkiem otrzymania zgody dysponenta, który upewnia się czy nie została udzielona zgoda na obsługę nabrzeża Katowickiego.

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 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**

<b>Lp.</b>	<b>imię i nazwisko</b>	<b>stanowisko</b>	<b>data</b>	<b>podpis</b>