

Załącznik nr 4  
Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej  
„Szczecin Port Masówka”  
Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

## **REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ NABRZEŻA GLIWICKIEGO**



## 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	7
§ 5. Urządzenia ładunkowe	8
§ 6. Urządzenia trakcyjne	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 nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu.**

1. Nazwa i miejsca odgałęzienia nabrzeża.

Nabrzeże Gliwickie 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 Gliwickiego odgałęziają się na rozjazdach nr 182 (rozjazd PLK) w okręgu zwrotniczego SPA 4 od torów stacji Szczecin Port Centralny i 196 od toru dojazdowego do nabrzeża Bytomskiego.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy na nabrzeżu Gliwickim znajduje się na torach nabrzeżnych nr 141b, 142b, 143b i 144b, które oprócz funkcji torów zdawczo - odbiorczych pełnią funkcję torów ładunkowych.

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Tory nabrzeża położone są w poziomie i na niewielkich pochyleniach do 1,7‰ w kierunku stacji. Na głowicy rozjazdowej od strony posterunku SPA 4 występuje na długości 100 metrów spadek 1,7 ‰ w kierunku nabrzeża, następnie na torach przednabrzeżnych 141 „a”, 142 „a”, 143 „a” i 144 „a” występuje wzniesienie wzniesienie w tym samym kierunku na długości 280 metrów i dalej do kozłów oporowych kończących tory ładunkowe, tory położone są w poziomie

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 190 m i występuje w rozjazdach.

**§ 2.**

Wykaz torów

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wag. 4-osiowych serii Ea
		od	do	metrów	od	do	metrów	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
141	postojowo - ładunkowy	U 196	Z1	644				
141,,a”	przednabrzeżny, postojowy				U 196	Pp	106	7
					Kp	U 278	230	15
141,,b”	nabrzeżny, ładunkowy				S 278	Z 1	238	15
142	postojowo - ładunkowy	U 202	Z1	602				
142,,a”	przednabrzeżny, postojowy				U 202	Pp	65	4
					Kp	U 275	156	2
142,,b”	nabrzeżny, ładunkowy				U 276	Z 1	254	17
143	postojowo - ładunkowy	U 202	Z1	587				
143,,a”	przednabrzeżny, postojowy				U 202	P p	65	4
					Kp	U 273	137	9
143,,b”	nabrzeżny, ładunkowy				U 274	Z 1	297	20
144	postojowo - ładunkowy	U 198	Z1	619				
144,,a”	przednabrzeżny, postojowy				U 198	Pp	98	6
					Kp	U 277	184	12
144,,b”	nabrzeżny, ładunkowy				S 277	Z 1	273	18

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- Z1 - sygnał Z1
- S - styk przediglicowy rozjazdu
- U - ukres rozjazdu
- Pp - początek przejazdu
- Kp - koniec przejazdu

Każdy z torów położonych na nabrzeżu Gliwickim, ze względów funkcjonalnych podzielony został na dwie części, część przednabrzeżną służącą do postoju taboru, oznaczoną w tabeli (wykazie torów) literą „a” oraz część nabrzeżną, ładunkową oznaczoną w tabeli literą „b”.

### Pojemność torów nabrzeża

	Ilość wagonów czteroosiowych serii Ea
Maksymalna pojemność torów (Mp)	129
Normalna pojemność torów (Np=0,6 Mp)	77

## § 3.

### Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

#### 1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Numery zwrotnic i wyko-lejnic	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwrotnicy (tak, nie)
193	na zwrotnicę nr 196	ręczny, drużyna manewrowa	nie
196	na tor 141 „a”	ręczny, drużyna manewrowa	nie
198	na zwrotnicę nr 202	ręczny, drużyna manewrowa	nie
202	na tor 142 „a”	ręczny, drużyna manewrowa	nie
206 *)	na tor 144 „a”	ręczny, drużyna manewrowa	nie



Numery zwrotnic i wyko-lejnic	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwrotnicy (tak, nie)
273	na zwrotnicę nr 274	ręczny, drużyna manewrowa	nie
274	na tor 143 „a”	ręczny, drużyna manewrowa	nie
275	na tor 142 „a”	ręczny, drużyna manewrowa	nie
276	na tor 142 „a”	ręczny, drużyna manewrowa	
277	na tor 144 „a”	ręczny, drużyna manewrowa	
278 **)	na tor 141 „a”	ręczny, drużyna manewrowa	

\*) Dla ochrony toru nr 143„a”, wyciągowego dla manewrów wykonywanych przy pomocy ciągnika „Unimog” przed wjazdem taboru przewoźnika zwrotnica jest zamknięta na zamek trzpieniowy w położeniu kierującym na tor nr 144„a”. Klucz przechowywany jest przez dysponenta nabrzeża.

\*\*)Zwrotnica rozjazdu nr 278 jest zwrotnicą typu „tramwajowego”, bez zamknięć nastawczych. Nastawianie zwrotnicy dokonywane jest za pomocą przenośnego dźwika. Dźwitek przechowywany jest przy urządzeniu do przestawiania zwrotnicy. Zwrotnica wyposażona jest w urządzenie ustalające.

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

## 2. Przejazdy i przejścia na nabrzeżu

Na nabrzeżu znajduje się jeden przejazd kolejowy oraz trzy wjazdy dla pojazdów kołowych na pokryte płytami tory i międzytorza torów ładunkowych 141 „b”, 142 „b”, 143 „b” i 144 „b”.

- W km 0,204 usytuowany jest przejazd nie strzeżony kategorii przez tory 142 „a”, 143 „a” i 144 „a”. Przejazd jest osygnalizowany krzyżami św. Andrzeja ustawionymi z obu jego stron.
- wysokości początku zasobni nr 7 znajduje się wjazd na tory nabrzeżne 141 „b”, 142 „b”, 143 „b” i 144 „b”. Wjazd jest osygnalizowany od strony zasobni krzyżami św. Andrzeja.

**Regulamin pracy manewrowej na nabrzeżu Gliwickim**

- pomiędzy zasobnikami nr 4 i 5 znajduje się wjazd na tory nabrzeżne 141 „b”, 142 „b”, 143 „b” i 144 „b”. Wjazd jest osygnalizowany od strony zasobnika krzyżami św. Andrzeja.
- W km 0,725, między kozłami oporowymi na torach 142 „b” i 144 „b” znajduje się wjazd na tory ładunkowe. Wjazd jest osygnalizowany krzyżem św. Andrzeja ustawionym z prawej strony wjazdu.

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

### 3. Sygnały i wskaźniki

Sygnały **Z1** zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr nr: 141 „b”, 142 „b”, 143 „b” i 144 „b”, przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory.

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**

Do składowania towarów służą magazyn M11 o powierzchni 1000 m<sup>2</sup> i dwie grupy boksów przedzielonych drogą pożarową oraz dwa place składowe.

Boksy usytuowane są z prawej strony toru ładunkowego 144 „b” (patrząc w kierunku kozła oporowego).

Pierwsza grupa boksów składa się z czterech boksów o numeracji 1, 2, 3, 4, druga grupa składa się z trzech boksów o numeracji 5, 6 i 7. Numeracja boksów liczona jest od strony Nabrzeża Południowego.

**Powierzchnie i dopuszczalne obciążenie robocze boksów:**

numer boks	powierzchnia boks w m <sup>2</sup>	dopuszczalne obciążenie robocze w kN/m <sup>2</sup>
1	406	10
2	406	10
3	406	10
4	406	10
5	966	8 - 5
6	1062	8 - 5
7	966	8 - 5

Za boksami pierwszej grupy znajduje się plac składowy o powierzchni 2620 m<sup>2</sup>, a za boksami grupy drugiej znajduje się plac składowy o powierzchni 1414 m<sup>2</sup>.

**§ 5.**

**Urządzenia ładunkowe**

1. Dźwigi bramowe

Wyładunek towarów z wagonów na statki lub zasobnie oraz załadunek wagonów dokonywany jest przy pomocy trzech dźwigów bramowych o udźwigu **16 T (16 kN)** każdy i jednego dźwigu bramowego o udźwigu **10 T (10 kN)** usytuowanych nad torami ładunkowymi 141„b”, 142„b”, 143„b” i 144„b” oraz zsypu w torze nr 141 przy magazynie M11 .

**§ 6.**

**Urządzenia trakcyjne**

Dla wykonywania prac manewrowych związane z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża wykorzystywane są ciągniki drogowe – szynowe „Unimog” własności spółki „BCP”. Na nabrzeżu może pracować lokomotywa manewrowa „BCP”.





## Warunki techniczne obsługi nabrzeża

### 1. Obsługa nabrzeża.

Nabrzeże obsługiwane jest przez drużyny manewrowe i lokomotywy licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w §8 Regulaminu pracy boczniczy.

Wagony podstawiane są na wskazane przez dysponenta nabrzeża tory zdawczo – odbiorcze/ładunkowe nr 141„b”, 142„b”, 143„b” i 144„b” oraz są zabierane z tych torów.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo odbiorcze 141 – 144 na odcinki „b” najwyżej 70 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 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 4307213).**

### 3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 190 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 i pojazdy trakcyjne spółki „BCP” (ciągniki drogowo szynowe „Unimog”) i 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 stanowi jeden rejon manewrowy.
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 141„b”, 142„b”, 143„b” i 144„b”,
  - 15 km/godz. przy zabieraniu wagonów z torów nabrzeża.
4. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów  
Szczególną ostrożność należy zachować:
  - podczas wykonywania manewrów na odcinku toru 141„a” od rozjazdu nr 196 do kładki nad torami gdzie, ze względu na znajdujący się przy torze żelbetowy płot zabronione jest znajdowanie się pracownika drużyny manewrowej na stopniach taboru od strony płotu.
  - podczas wykonywania manewrów na torach ładunkowych 141„b”, 142„b”, 143„b” i 144„b”, nad którymi znajdują się dźwigi bramowe,
  - przy manewrowaniu przez przejazd nie strzeżony przez tory nr 141„a”, 142„a”, 143„a” i 144„a” w km 0.204,
  - przy manewrowaniu na torach ładunkowych nr 141„b”, 142„b”, 143„b” i 144 „b”, które łącznie z międzytorzami wyłożone są płytami umożliwiającymi ruch pojazdów kołowych,
  - przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych nr 142„b”, 143„b” i 144„b” w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów

**Regulamin pracy manewrowej na nabrzeżu Gliwickim**

może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów i innego sprzętu mechanicznego oraz materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach krytych i umocowaniu burt i kłonic na wagonach platformach,

- przy manewrowaniu na torach 141„a” i 142„a”, gdzie ze względu na znajdującą się na międzytorzu przeciągarke linową zabronione zeskakiwanie z jadącego taboru na międzytorze torów 141 „a” i 142 „a”,
- przy zsykach pod torami.

**5. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia**

Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy boczniczy 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 Gliwickie. Ponadto zarządzający rozpoczęcie 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 143,,a”. Dla ochrony tego toru przed nieuzgodnionym wjazdem taboru PKP zwrotnica rozjazdu nr 206 jest zamknięta na stały zamek trzpieniowy w położeniu kierującym na tor nr 144,,a”.**

Wjazd ciągnika „Unimog” na tory przednabrzeżne nr 141,,a”, 142,,a” i 144,,a” jest dozwolony wyłącznie w przypadku braku możliwości wjazdu na tor nr 143,,a” za zgodą dysponenta nabrzeża, który o tym manewrze informuje zwrotniczego posterunku SPA4 (tel. 091 471 4564).

Odstawianie taboru na postój na tor wyciągowy 143,,a” jest niedozwolone, tor może być zajęty przez tabor wyłącznie w czasie wykonywania manewrów przy pomocy ciągnika Unimog.

Wjazd ciągnika „Unimog” lub składu manewrowego użytkownika nabrzeża na tory stacji PKP (poza rozjazd nr 193) jest zabroniony.

8. Warunki wykonywania pracy manewrowej przy pomocy innych środków.

Warunki wykonywania pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego (np. Fadzroma) i siłą ludzi zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w § 8 ust. 19.

## § 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>