

Załącznik nr 6
Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej
„Szczecin Port Drobna”
Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

**REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ
TERMINAŁA STARÓWKA
PRZY NABRZEŻU
STARÓWKA**



Spis treści:

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

ZAŁĄCZNIKI:

Plan schematyczny

§ 1.

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

1. Nazwa i miejsca odgałęzienia nabrzeży.

Nabrzeże Starówka eksploatowane przez Terminal Starówka położone są na terenie Zarządu Portu Szczecin - Świnoujście S.A. na bocznic „Szczecin Port Drobica”.

Terminal Starówka jest jednostką organizacyjną „Drobicy Port Szczecin” Spółki z o.o.

Tory nabrzeża odgałęzają się na rozjeździe nr 940 od toru dojazdowego nr 846 stacji Szczecin Port Centralny, przy czym infrastruktura na odcinku do granicy gruntu PLK w km. 1,491 (obejmująca rozjazdy nr 940, 941) należy do PLK.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo - odbiorczy znajduje się na torach zdawczo – odbiorczych nr 942 (tor zdawczy) i 945 (tor odbiorczy).

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków.

Tory nabrzeży położone są na zmiennych pochyleniach, przekraczających tak:

- tor nr 846 dojazdowy (należący do PLK) na odcinku 91 metrów położony jest na wzniesieniu 6,3‰, a następnie do początku rozjazdu nr 940 na zmiennych pochyleniach sięgających 1,5‰, z tym, że granica gruntu ZMPSiŚ biegnie wzdłuż płotu stąd rozjazdy nr 941 i 942 należą do PLK S.A i są przez nią utrzymywane.
- głowica rozjazdowa przy bramie wjazdowej położona jest na wzniesieniu 1,6‰.
- tory nr 941, 942 i 943 na odcinku od ukresów rozjazdu do tablicy z napisem „Punkt zdawczy” położone są na wzniesieniu 1,6‰ i dalej w poziomie,
- tor nr 944 na odcinku 90 m położony jest na wzniesieniu 1,6‰ i dalej w poziomie,
- tor nr 945 położony jest w poziomie.

**Załącznik nr 6 do Regulaminu pracy bocznicy kolejowej „Szczecin Port Drobnyca”
Regulamin pracy manewrowej Terminala Starówka Drobnyca Port Szczecin Spółka z o.o.
przy nabrzeżu Starówka**

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

§ 2.

Wykaz torów

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość toru w m						Pojemność użyteczna w wagonach dwuosioowych
		rzeczywista			użyteczna			
		od	do	metrów	od	do	metrów	
941	nabrzeżny, ładunkowy	U 942	K	601	U 942	Z1	564	56
942	zdawczy nabrzeżny, ładunkowy	U 942	K	601	U 942	Z1	559	55
943	nabrzeżny, ładunkowy	U 941	K	405	U 941	Z1	393	39
944	ładunkowy	U 943	K	545	Kp	Z1	393	39
945	odbiorczy	U 940	K	496	Kp	Z1	396	39

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- U - ukres rozjazdu
- K - koniec toru
- Z1 - sygnał Z1
- Kp - koniec przejazdu

Pojemność torów nabrzeży

	Ilość wagonów dwuosioowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (MP)	228
Normalna pojemność torów nabrzeża (NP) = 0,6 MP	136

§ 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
940 *)	na tor nr 945	ręczny drużyna manewrowa	nie	nie
941 *)	na zwrotnicę nr 942	ręczny drużyna manewrowa	nie	nie
942	na tor nr 941	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie
943	na tor nr 945	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie
944	na tor nr 942	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie
945	na tor nr 941	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie
946	na tor nr 945	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie
947	na tor nr 944	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie

*) Rozjazdy PLK S.A.

Terminal stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

2. Przejazdy i przejścia

Na bocznic znajdują się trzy przejazdy zakładowe przebiegające przez tory nr 944 i 945. Pierwszy znajduje się bezpośrednio za rozjazdem nr 943, drugi za magazynem i trzeci w połowie odcinka torów między magazynem i końcem torów. Wszystkie przejazdy osygnalizowane są Krzyżami Św. Andrzeja od strony drogi przy torze nr 945. Czyszczenie żłobków na przejeździe należy do wyznaczonego pracownika terminala.

3. Sygnały i wskaźniki

Sygnały **Z1** zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr 941, 942, 943, 944 i 945 na początku zasypki piaskowej 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** zabudowany jest wskaźnik Zw1k. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

4. Oświetlenie zewnętrzne

Tory oświetlane są przy pomocy punktów świetlnych umieszczonych wzdłuż torów i na placach. Tory nr 941 i 942 i 943 na odcinku wzdłuż rampy magazynowej znajdującej się przy torze nr 943 oświetlone są światłami dźwigów i opraw jarzeniowych zabudowanych na rampie.

Oświetlenie umożliwia wykonywanie manewrów również w porze nocnej.

§ 4.

Wykaz magazynów, ramp i placów składowych

Wykaz magazynów.

Oznaczenie	Przy torze	Długość frontu ładunkowego	Szerokość magazynu
4	943 i 944	250	38

Wykaz ramp.

Znajduje się przy torze	Rodzaj i przeznaczenie	Długość	Obciążenie
943 przy magazynie nr 4	boczna, przeładunkowa	250 m	25 kN/m ²
944 przy magazynie nr 4	boczna, przeładunkowa	250 m	25 kN/m ²

Place składowe.

Oznaczenie	Znajduje się przy torze	Długość frontu ładunkowego
5	943 i 944	200 m
6	943 i 944	80 m

§ 5.

Urządzenia ładunkowe

Rodzaj dźwigu	Nr dźwigu	Lokalizacja	Udźwig (T)
portalowy	24, 18, 17, 16, 18	Przy torach nr 941 i 942	2
	71, 72, 73		3
bramowy	21		10
	54		4,5
	65		8



§ 6.

Urządzenia trakcyjne

Pracę manewrową na torach terminalu wykonuje lokomotywa manewrowa Drobница Port Szczecin (typu Sm42 i Sm30), przewoźników kolejowych lub przedsiębiorców wykonujących pracę na rzecz użytkownika terminalu w ramach zawartych umów lub zleceń.

§ 7.

Warunki techniczne obsługi nabrzeża

1. Obsługa nabrzeży.

Tory zdawczo – odbiorcze terminalu obsługiwane są przez drużynę manewrową i lokomotywę portową lub licencjonowanego przewoźnika na zasadach określonych w §8 Regulaminu pracy boczniczy.

Wagony podstawiane są na tory zdawczy nr 942 a zabierane z toru odbiorczego nr 945.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo – odbiorcze najwyżej 55 wagonów dwuosioowych o długości do 10 m każdy lub 36 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 8562).**

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 nabrzeży.

4. Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego

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

§ 8.

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

1. Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie terminala wykonywana jest przez drużyny manewrowe użytkownika terminala i przewoźnika lub przy pomocy pojazdów trakcyjnych tych firm oraz siłą ludzi lub przy pomocy pojazdów drogowych.

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

2. Podział na rejony manewrowe

Terminal stanowi jeden rejon manewrowy.

3. Dozwolona szybkość jazd manewrowych.

Dozwolona szybkość jazdy manewrowej po torach terminala 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 toru zdawczo – odbiorczych na stację.

4. Miejsce, w którym powinny znajdować się lokomotywy boczniczy podczas obsługi torów zdawczo – odbiorczych.

W czasie obsługi torów zdawczo – odbiorczych przez lokomotywę przewoźnika lokomotywy użytkownika boczniczy powinny znajdować się na torze nr 943 lub poza torami terminala.

5. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów
- a) na torach nr 943 i 944 z uwagi na znajdujące się przy tych torach rampy boczne,
 - b) podczas manewrów na torach 941, 942 i 943 z uwagi na pracujące nad tymi torami dźwigi,
 - c) przy manewrowaniu przez przejazdy kolejowe oraz zapłytowane tory, po których może odbywać się ruch kołowy oraz mogą być składowane materiały,
 - d) na torze nr 941 z uwagi na możliwość znajdowania się w skrajni torów trapów i furt bocznych jednostek cumujących przy nabrzeżu,
 - e) 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.

6. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia

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

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

W czasie wykonywania manewrów na wszystkich torach terminala 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 liczby wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy wykonać uproszczoną próbę hamulców.

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 Drobica” 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.

