

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

REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ NABRZEŻA TAŚMOWIEC

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	6
§ 4. Wykaz placów składowych	11
§ 5. Urządzenia ładunkowe	11
§ 6. Urządzenia trakcyjne	12
§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża	14
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu	16
§ 9. Inne postanowienia	25
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	26

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 Taśmowiec położone jest na terenie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo Port Szczecin Spółkę z o.o. („BCP”).

Tory nabrzeża Taśmowiec odgałęziają się na rozjeździe nr 185 (rozjazd PLK) w okręgu zwrotniczego SPA 4 od torów stacji Szczecin Port Centralny, 191 od toru nr 156 nabrzeża Bytomskiego i 362, 363 od toru 171 nabrzeża Wałbrzyskiego.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy na nabrzeżu Taśmowiec znajduje się na torach nabrzeżnych nr 161 - 164, które oprócz funkcji torów zdawczo - odbiorczych pełnią funkcję torów postojowych dla wagonów ładownych przeznaczonych do rozładunku na wywrotnicy wagonowej.

Ponadto dla przesyłek węgla Węglkoksu wagony mogą być przekazywane na odrębnych zasadach umownych (pomiędzy Przewoźnikiem i BCP/Węglkoksem) na torach wyznaczonych w umowie z przewoźnikiem torach stacji Szczecin Port Centralny oraz odstawiane na postój i sortowane na torach stacyjnych.

Zdawanie próżnych węglarek dla przewoźnika odbywa się na torach nr nr 166 - 169 lub na torach stacji (w zależności od zawartych umów z Przewoźnikiem i PLK).

Wykorzystanie torów postojowych i zasady jazd manewrowych przy pomocy lokomotyw dzierżawionych przez „BCP” po torach stacji Szczecin Port Centralny odbywa się na zasadach umowy na świadczenie usług dodatkowych (wg cennika PLK) zawartej przez „BCP” z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie.

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Na torach nabrzeża występują następujące pochylenia:

- a) Tory nr 161-164 na odcinku od ukresów rozjazdów leżących w głowicy rozjazdowej SPA 4 do przejazdu kolejowego w km 0,209 ułożone są na wzniesieniu w kierunku nabrzeża. Na odcinku, od tego przejazdu do rozjazdów leżących w głowicy rozjazdowej przed Taśmowcem tory nr 161-169 położone są w poziomie.
- b) Tor nr 163 na odcinku podawczym na wywrotnicę położony jest na długości 80 metrów na wzniesieniu 43,3 ‰, natomiast na odcinku pochylniowym za wywrotnicą położony jest na długości 66 metrów położony jest na spadku 23 ‰ i dalej na wzniesieniu 56 ‰.
- c) Odcinek toru nr 169 położony między rozjazdami nr 1127 i 1128 leży na spadku 20 ‰ w kierunku torów rozrządowych nr 166 -169.

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. czterosiowych serii Ea
		od	do	metrów	od	do	metrów	
161	postojowy dla wagonów ładownych	U 191	U 1120	551	U 191	U 1120	551	36
162	postojowy dla wagonów ładownych	U 192	U 1115	473	U 192	U 1115	473	31
163	postojowy dla wagonów ładownych	U 192	K	709	U 192	U 1115	477	31
	S 1120				początek wywrotnicy	95		
	koniec wywrotnicy				K	120		

Regulamin pracy manewrowej na nabrzeżu Taśmowiec

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wag. czteroosiowych
		od	do	metrów	od	do	metrów	
164	postojowy dla wagonów ładownych	U 190	U 1119	548	U 190	U 548	548	36
165	komunikacyjny, objazdowy postojowy	U 366	U 1122	365	U 366	S 1113	283	18
166	rozrządowy	U 366	S 1117	341	U 366	S 1117	341	22
167	rozrządowy	U 367	U 1118	335	U 367	U 1118	335	22
168	rozrządowy	U 368	U 1118	265	U 368	U 1118	265	17
169	rozrządowy	U 368	U 1128	523	U 368	U 1127	332	22
170	objazdowy, wyciągowy	U 1113	Z 1	155	U1113	Z 1	155	

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

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

Pojemność torów nabrzeża

	Ilość wagonów czteroosiowych serii Ea
Maksymalna pojemność torów (Mp)	235
Normalna pojemność torów (Np=0,6 Mp)	141



§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Numery zwrotnic	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwrotnicy (tak, nie)	Uzależnienie kluczowe
1	2	3	4	5
186	na zwrotnicę nr 192	ręczny, zwrotniczy posterunku SPA 4	nie	nie
190	na tor nr 164	ręczny, zwrotniczy posterunku SPA 4	nie	nie
191	na tor nr 156 na nabrzeżu Bytomskim	ręczny, zwrotniczy posterunku SPA 4	nie	nie
192	na tor nr 162	ręczny, zwrotniczy posterunku SPA4	nie	nie
361	na zwrotnicę nr 364	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie
362	na zwrotnicę nr 363 na nabrzeżu Wałbrzyskim	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie
364 a/b	na zwrotnicę nr 367	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie
364 c/d	na zwrotnicę nr 361	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie
366	na tor nr 166	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie
367	na tor nr 167	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Nie
368	na tor nr 168	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie

Numery zwrotnic	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwrotnicy (tak, nie)	Uzależnienie kluczowe
1	2	3	4	5
1113	na zwrotnicę nr 1122	elektryczny (korbowanie), nastawniczy	nie	nie
1115	na tor nr 163	ręczny nastawniczy	nie	nie
1117	na zwrotnicę nr 1122	ręczny nastawniczy	nie	nie
1118 a/b	na zwrotnicę nr 1123	elektryczny (korbowanie) nastawniczy	nie	nie
1118 c/d	na tor nr 167	elektryczny, nastawniczy	nie	nie
1119	na zwrotnicę nr 1115	ręczny nastawniczy	nie	nie
1120	na zwrotnicę nr 1119	ręczny nastawniczy	nie	nie
1122	na zwrotnicę nr 1117	elektryczny, nastawniczy	nie	nie
1123	na zwrotnicę nr 1113	elektryczny (korbowanie) nastawniczy	nie	nie
1124	Zamknięty w położeniu kierującym na tor nr 170			
1125	na zwrotnicę nr 1122	elektryczny (korbowanie), nastawniczy	nie	nie
1126	na zwrotnicę nr 1124	elektryczny (korbowanie), nastawniczy	nie	nie
1127	na zwrotnicę nr 1123	elektryczny, nastawniczy	nie	nie
1128 *)	na tor nr 169	samoczynnie	nie	nie

*) Zwrotnica rozjazdu nr 1128 jest zwrotnicą rozpruwalną, z bezpośrednim połączeniem iglic, przystosowaną do samoczynnego nastawiania przez koła wagonu wypychanego z wywrotnicy. Powrót zwrotnicy do położenia zasadniczego wymusza urządzenie ustalające, w które wyposażona jest ta zwrotnica.

2. Nabrzeże stanowi podzielone jest na dwa okręgi nastawcze:

- ◆ okręg nastawczy Ts - w granicach od ukresów rozjazdów nr 186, 190, 191, 192, 361, 361, 364, 366 367 i 368 do końca torów nabrzeżnych, w którym zwrotnice nastawiane są przez nastawniczego posterunku Ts,
- ◆ okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie przez drużynę manewrową - obejmuje zwrotnice rozjazdów nr 361, 362, 364, 366, 367 i 368, które nastawia drużyna manewrowa wykonująca manewry.

Okręg nastawczy Ts.

Okręg nastawczy Ts wyposażony jest w urządzenia przekaźnikowe z indywidualnym nastawianiem zwrotnic z napędami normalnobieżnymi, bez urządzeń sygnalizacji. Urządzenia obsługiwane są z pulpitu nastawczego umieszczonego na nastawni Ts.

Zwrotnice rozjazdów nr 1113, 1118 a/b, 1118 c/d, 1122, 1123, 1124, 1125, 1126 i 1127 wyposażone są w elektryczne napędy zwrotnicowe typu BKE-2004 jednak z uwagi na zły stan urządzeń z pulpitu nastawczego na posterunku nastawni rozrządowej Ts z pulpitu nastawczego nastawiane są tylko zwrotnice rozjazdów nr 1118 c/d, 1122 i 1127, pozostałe - na gruncie za pomocą korby znajdującej się na posterunku Ts. Zwrotnice rzjazdów nr 1115, 1117, 1119 i 1120 nastawiane są ręcznie.

W okręgu nastawczym Ts brak jest odcinków izolowanych zwrotnicowych i torowych współpracujących z urządzeniami srk. pozwalających kontrolować zajętość torów i rozjazdów. Urządzenia kontrolują jedynie położenie zwrotnic. W torze nr 169 między rozjazdami nr 1127 i 1128 znajduje się odcinek izolowany torowy współpracujący z mechanizmem blokady konia elektrycznego.

W okręgu Ts przebiegi manewrowe są niezorganizowane.

Dla umożliwienia doraźnego wstrzymania przez nastawniczego procesu rozładunku wagonów istnieje uzależnienie urządzeń s.r.k. posterunku Ts z urządzeniami sterowania wciągarki (konia elektrycznego). W razie stwierdzenia przez nastawniczego konieczności przerwania pracy ładunkowej, nastawniczy obsługuje przycisk doraźny „I” znajdujący się na pulpicie nastawczym posterunku.

Pulpit nastawczy może być obsługiwany przez nastawniczego posiadającego egzamin kwalifikacyjny na stanowisko nastawniczego. Przed dopuszczeniem do samodzielnej obsługi urządzeń srk nastawniczy powinien być przeszkolony oraz poddany egzaminowi autoryzacyjnemu ze znajomości warunków miejscowych. Fakt przeprowadzenia egzaminu powinien być odnotowany w rejestrze egzaminów.

Nastawniczemu w obsłudze urządzeń srk nie wolno wyręczać się innymi pracownikami.

Nastawniczy prowadzi następującą dokumentację:

- ◆ dziennik telefoniczny R138 (wzór PKP)
- ◆ dziennik oględzin rozjazdów

Urządzenia srk nie posiadają awaryjnego zasilania i w razie zaniku napięcia niemożliwe jest scentralizowane nastawianie zwrotnic.

Nastawnia Ts powinna być wyposażona w następujący sprzęt:

- ◆ lampa sygnałowa zasilana prądem 24 V
- ◆ chorągiewka pomarańczowa
- ◆ trąbka sygnałowa
- ◆ tabliczki ostrzegawcze o treści “tor zamknięty” - 3 sztuki
- ◆ 2 spony iglicowe
- ◆ 2 tarcze D 1
- ◆ przepisy i instrukcje wewnętrzne.

Okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie przez drużynę manewrową.

Obszar terenu od rozjazdów odgałęziających tory nabrzeża do ukresów rozjazdów nr 361, 362, 364, 366, 367 i 368 stanowi drugi okręg nastawczy, w którym

zwrotnice nastawiane są przez pracowników drużyn manewrowych wykonujących manewry

2. Przejazdy i przejścia na nabrzeżu

Na nabrzeżu w km 0,074 znajduje się przejazd kolejowy kategorii **C** przez tory nr 161,162, 163, 164, 167 i 171 (nabrzeża Wałbrzyskiego) w ciągu drogi zakładowej. Przejazd wyposażony jest w trzy podwójne sygnalizatory świetlne - **S 1, S 2 i S 3** oraz sygnalizację dźwiękową. Sygnalizacja przejazdowa włączana jest przez zwrotniczego posterunku SPA 4, na każdorazowe żądanie kierującego manewrami.

W przypadku, uszkodzenia sygnalizacji przejazdowej i niemożności wyświetlenia sygnałów ostrzegających na sygnalizatorach drogowych albo przepalenia się żarówki w sygnalizatorze, strzeżenie przejazdu należy do obowiązków kierownika manewrów, który przed rozpoczęciem manewrowania przez przejazd zobowiązany jest wstrzymać ruch kołowy i pieszy na przejeździe.

Niezależnie od sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej, przejazd jest osygnalizowany krzyżami św. Andrzeja, ustawionymi z obu jego stron.

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

3. Sygnały i wskaźniki

Sygnał **Z1** zabraniający dalszej jazdy ustawione jest z prawej strony toru nr 170 przed kozłem oporowym, którym zakończony jest ten tor. Sygnały **Z 1** w porze ciemnej nie są oświetlane.

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. Wyrzutnie płozów hamulcowych

Wyrzutnie płozów służą do samoczynnego usuwania płozów spod kół wagonów po wykonaniu hamowania.

Na nabrzeżu znajdują się dwie wyrzutnie płozów hamulcowych zabudowane w torze nr 169 na odcinku między rozjazdami nr 1127 i 1128 po jednej na każdym toku szynowym tego toru.

§ 4.

Wykaz placów składowych

Węgiel wyładowany z wagonów przesyłany jest taśmociągami bezpośrednio na statki lub na place składowe nabrzeża Wałbrzyskiego.

§ 5.

Urządzenia ładunkowe

Wyładunek węgla z wagonów oraz jego załadunek na statki lub place składowe nabrzeża Wałbrzyskiego dokonywany jest przy pomocy wywrotnicy wagonowej oraz systemu taśmociągów.

Charakterystyka wywrotnicy wagonowej.

1	Oś obrotu, sposób rozładunku	wzdłuż osi toru, boczny
2	Maksymalny ciężar brutto wagonu	85 ton
3	Zasobniki, typ, liczba	3 zasobniki bębnowe, znajdujące się jeden za drugim pod koszem wywrotnicy
4	Pojemność zasobników	150 ton
5	Rodzaje wagonów	Eanos, Eans, Eaos, Eaos-w, Eas
6	Max szerokość wagonu	3104 mm
7	Max wysokość wagonu	3335 mm
8	Max długość wagonu	15740 mm
9	Sposób zatrzymywania i utrzymywania wagonów	elektrohydrauliczny hamulec szynowy obsługiwany przez operatora
10	Mechanizm obrotu wywrotnicy	Trójfazowy silnik klatkowy 2X37 kW 1.450 min ⁻¹ ,
11	Wydajność	około 21 wagonów na godz.



§ 6.

Urządzenia trakcyjne

Praca manewrowa na nabrzeżu wykonywana siłami własnymi użytkownika nabrzeża realizowana jest przy wciągarki (tzw. konia elektrycznego) zabudowanego na torze podawczym nr 163 oraz przeciagarek z liną obiegową oraz przeciagarek z liną nawijaną na bęben. Doraźnie do prac manewrowych na nabrzeżu wykorzystywany jest ciągnik drogowo – szynowy „Unimog”.

Prace manewrowe związane z wagonami z przesyłkami węgla Węglkoksu mogą być wykonywane lokomotywą wynajętą przez gestora ładunku (manewry w zakresie podstawiania i zabierania wagonów, których przyjęcie dokonywane może być na torach stacji).

Koń elektryczny

Urządzeniem konia elektrycznego nazywa się obszar od czoła wywrotnicy wagonowej do wieży sterowniczej znajdującej się w odległości 95 metrów od wywrotnicy włącznie, wraz ze wszystkimi urządzeniami mechanicznymi i elektrycznymi położonymi na tym terenie.

Koń elektryczny obsługuje wywrotnicę wagonową przejmując wagony ładowne podstawiane z torów postojowych oraz podstawiając je na wywrotnicę wagonową. Wpychany przez wózek wciągarki na wywrotnicę wagon ładowny wypycha z niej wagon już rozładowany na tor za wywrotnicą (kołyskę). Koń elektryczny obsługiwany jest przez operatora wywrotnicy ze sterowni wywrotnicy. Koń pracuje w cyklach, na które składają się dwa ruchu manewrowe: wciągnięcie wagonu na wywrotnicę i powrót po kolejny wagon.

Zasadniczymi elementami konia elektrycznego są:

- 1) tor podawczy na wywrotnicę o długości 95 metrów i pochyleniu zmiennym od 0‰ do 43,3‰ o prześwicie normalnym 1435 mm i węższy, znajdujący się wewnątrz, dla wózka podciągającego,
- 2) maszynownia wraz z rozdzielnią aparatury elektrycznej,
- 3) przeciwwaga,

- 4) wózek wciągarki, tzw. „koń elektryczny” wjeżdżający we wnękę między tokami szyn toru wyciągowego na wysokości sterowni.

Charakterystyka konia elektrycznego.

1	Liczba wagonów wciąganych jednorazowo na wywrotnicę	1 wagon czteroosiowy
2	Średnia prędkość podciągania wagonów	0,75 m/sek.
3	Średnia prędkość powrotu wózka	3,5 m/sek
4	Czas podciągania wagonów	około 125 sek.
5	Czas powrotu wózka	około 26 sek.
6	Czas pomiędzy kolejnymi cyklami pracy (łącznie z przerwą między	160 - 180 sek.
7	Liczba silników napędzających	2
8	Silnik główny	Moc 62 KM , 740 obr./min.
9	Silnik pomocniczy	Moc 13 KM, 715 obr./min.
10	Przekładnia planetarna	i 1 = 4,1674 i 2 = 20

Przeciągarki linowe z liną ciągłą (obiegową).

Przeciągarki z liną ciągłą składają się z:

- a) mechanizmów napędzających,
- b) lin obiegowych ułożonych wzdłuż torów postojowych, z obu ich stron.

Mechanizmy napędzające znajdują się w budynku przeciągarek znajdującym się przy budynku sterowni konia elektrycznego. Każdy mechanizm napędzający napędzany jest silnikiem elektrycznym o mocy $N = 17,5$ kW i obrotach $n = 1000$ obr./min.

Na międzytorzach torów nr 161 - 162, 162 - 163, 163 - 164, 164 - 165, na ławie torowiska toru nr 161, na wywrotnicy i na głowicy rozjazdowej bezpośrednio przed budynkiem sterowni konia elektrycznego zabudowany jest system krążków prowadzących i zwrotnych lin przeciągarek linowych.

Dla awaryjnego przerywania pracy określonej przeciągarki na międzytorzach torów nr 161 -162 i 163 -164, co 50 metrów rozmieszczone są kolumnienki koloru żółtego, na których umieszczone są przyciski bezpieczeństwa. Na każdej

kolumnie znajdują się dwa przyciski, z których każdy odnosi się do jednej określonej przeciagarki.

Przeciagarki linowe z liną nawijaną na bęben.

Przeciagarki z liną nawijaną na bęben (jednolinowe) usytuowane są:

- ◆ przy torze nr 163 obok wieży z przeciwwagą
- ◆ przy torze nr 163 na wywrotnicy wagonowej
- ◆ na międzytorzu torów nr 163 i 170, na wysokości rozjazdu nr 1120 - 1 szt.
- ◆ za ukresem rozjazdu nr 1124 - 1 szt.
- ◆ na międzytorzu torów nr 164 i 170 na wysokości rozjazdu nr 1113 - 1 szt.
- ◆ na międzytorzu torów nr 166 i 167 - 2 szt.
- ◆ na międzytorzu torów nr 168 i 169 - 2 szt.
- ◆ na wywrotnicy od strony „kołyski” - 1 szt.

Na międzytorzach torów nr 166 - 169 zabudowane są rolki zwrotne umożliwiające przeciąganie wagonów przy pomocy przeciagarek z liną nawijaną na bęben (jednolinowych) w obu kierunkach.

§ 7.

Warunki techniczne obsługi nabrzeża

1. Obsługa boczniczy.

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/postojowe nr 161 – 164, a zabierane są z torów nr 166-169. Wagony podstawiane są pchane, a zabierane są ciągnięte.

W przypadku przesyłek Węglkokosu, w razie obowiązywania stosownych umów specjalnych (w tym również z PLK) wagony podstawiane są na nabrzeże z torów stacyjnych, które mogą pełnić funkcję torów zdawczo – odbiorczych.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo - odbiorcze 161 – 164 najwyżej 136 wagonów czteroosiowych (o długości 15 m każdy).

Podstawienie większej ilości wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność tych.

Terminy obsługi nabrzeża

Obsługi torów nabrzeża dokonywane są na zasadach określonych w §8 Regulaminu pracy boczniczy. Niezależnie wyżej określonych zasad wagony mogą być podstawiane:

- a) na bieżąco przy pomocy lokomotywy wynajętej przez gestora ładunku bez ustalonych godzin obsługi na podstawie poleceń wydawanych przez dysponenta Terminalu Coal Port, w przypadku rozładunku węgla dla Węglokoksu,
- b) lokomotyw Przewoźników w uzgodnionych z nimi godzinach obsługi na podstawie poleceń wydawanych przez upoważnionych pracowników Przewoźników kolejowych w przypadku przesyłek innych spedytorów.

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 na tory nabrzeża dokonywane pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) a **dysponentem nabrzeża (tel. 091 430 7299)**.

Dysponent nabrzeża o uzgodnionej obsłudze informuje nastawniczego nastawni **Ts**. Bezpośrednio przed wjazdem zwrotniczy posterunku SPA4, po ułożeniu drogi przebiegu w swoim okręgu nastawczym, uzgadnia wjazd z nastawniczym nastawni **Ts**. Rejestracja przebiegów manewrowych prowadzona jest w dziennikach telefonicznych wzór PKP **R 138** za kolejnym numerem rozmowy w formie ułamka, w liczniku którego nastawniczy notuje własny numer rozmowy, w mianowniku natomiast numer podany przez zwrotniczego.

Na 15 minut przed obsługą nabrzeża, **na torach na które będą podstawiane lub zabierane wagony** bezwzględnie powinna być wstrzymana praca manewrowa (w tym rozrząd), unieruchomione przeciagarki linowe, a z torów

bezwzględnie muszą być usunięte ciągnik „Unimog” i pracownicy wykonujący prace manewrowe i związane z oczyszczaniem wagonów po rozładunku oraz liny przeciągarek i płozy hamulcowe. **Za wstrzymanie pracy manewrowej i usunięcie wszelkich przeszkód z torów odpowiedzialny jest nastawniczy nastawni Ts.**

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 dokonujące obsługi nabrzeża mogą wjeżdżać na wszystkie tory nabrzeża poza torem nr 163 podawczym na wywrotnicę i pochylniowym za wywrotnicą oraz odcinkiem toru nr 169 od rozjazdu 1127 do 1128.

§ 8.

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

1. Praca manewrowa na nabrzeżu wykonywana jest przy pomocy lokomotywy manewrowej, wciągarki wagonowej (konia elektrycznego) i przeciągarek linowych oraz sposobem grawitacyjnym z wykorzystaniem „kołyski” toru nr 163.

Dopuszcza się wykonywanie na nabrzeżu manewrów przy pomocy ciągnika „Unimog”.

Wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego lub siłą ludzi na nabrzeżu Taśmowiec jest zabronione.

2. Podział na rejony manewrowe

Nabrzeże stanowi jeden rejon manewrowy wywrotnicy wagonowej wraz z urządzeniami towarzyszącymi (przeciągarki linowe). Wjazd lokomotywy manewrowej w ten rejon bez uzgodnienia z dysponentem nabrzeża jest niedozwolony.

3. Nadzór nad pracą manewrową

Nadzór nad pracą manewrową na torach nabrzeża sprawuje dysponent nabrzeża. Dyspozycje na podstawienie, przestawienie lub zabranie wagonów wydaje:

Regulamin pracy manewrowej na nabrzeżu Taśmowiec

- dysponent Terminala Coal Port, dla wagonów Węgl koksu, w przypadku obowiązywania odrębnej umowy na obsługę wagonów z przesyłkami tego spedytora,
- nadzorujący pracę z ramienia przewoźnika dla wagonów pozostałych spedytorów.

4. Dozwolona szybkość jazd manewrowych.

Dozwolona szybkość jazdy manewrowej po torach nabrzeża wykonywanej przy pomocy lokomotywy manewrowej wynosi **5 km/godz.**, za wyjątkiem manewrów związanych z zabieraniem wagonów z torów nabrzeża, które mogą być dokonywane z prędkością nie przekraczającą **15 km/godz.**

Ograniczenie szybkości obowiązuje od rozjazdu nr 185 w okręgu SPA 4.

5. Postępowanie przed wjazdem lokomotywy manewrowej lub składu manewrowego na tory nabrzeża.

Przed wjazdem jazdy manewrowej na tory nabrzeża należy obsługę uzgodnić z dysponentem nabrzeża a ponadto:

a) kierownik manewrów:

- ♦ uzyskać za pośrednictwem zwrotniczego posterunku SPA4 zgodę nastawniczego nastawni Ts na wjazd i wykonywanie pracy manewrowej na torach nabrzeża i poinformować go o przewidywanym czasie wykonywania pracy i jej zakresie,
- ♦ po otrzymaniu zezwolenia, uruchomić jazdę, podczas której szczególną ostrożność powinien zachować na głowicy rozjazdowej za przejazdem kolejowym (zwrotnice rozjazdów nr 361, 362, 364, 366, 367 i 368), gdzie nastawianie zwrotnic należy do drużyny manewrowej i w razie potrzeby zatrzymać jazdę w celu właściwego nastawienia zwrotnic dla dalszej jazdy,
- ♦ po zepchnięciu wagonów kierownik manewrów zobowiązany jest sprawdzić czy ostatnie wagony dadzą się zaczepić liną przeciągarki, czy wagony stoją w granicach ukresów oraz zabezpieczyć je przed zbiegnięciem.

b) maszynista lokomotywy manewrowej spychającej skład po minięciu przez lokomotywę przejazdu kolejowego zobowiązany jest natychmiast zatrzymać skład, nawet jeśli nie otrzymał sygnału „Stój”,

c) **nastawniczy TS** po otrzymaniu informacji od dysponenta nabrzeża o mającym się odbyć wjeździe składu manewrowego, sprawdza stan zajętości toru, na który ma odbyć się wjazd i po stwierdzeniu braku przeszkód do jazdy udziela zgody na jazdę zwrotniczemu posterunkowi SPA 4, który przekazuje ją kierownikowi manewrów zamawiającemu przebieg.

6. Postępowanie po zakończeniu pracy manewrowej na nabrzeżu

Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien:

- a) zabezpieczyć tabor pozostawiony na torach nabrzeża przed zbiegnięciem,
- b) nastawić zwrotnice w położenie zasadnicze,

Zamówienie podstawienia następnej grupy wagonów na jeden z torów nr 161 - 164 zasadniczo może nastąpić po upewnieniu się nastawniczego posterunku **Ts**, że wszystkie wagony uprzednio podstawione zostały z toru zabrane, który przekazuje polecenie podstawienia kolejnej grupy wagonów kierującemu manewrami wykonującemu pracę na rzecz Terminala Coal Port. W przypadku konieczności podstawiania grupy wagonów na tor zajęty pracownik wydający polecenie podstawienia wagonów zobowiązany jest poinformować kierującego manewrami o stanie zajętości toru.

7. Nastawianie zwrotnic na nabrzeżu.

Zwrotnice na nabrzeżu nastawiane są:

- a) przez drużynę manewrową - na głowicy rozjazdowej przy posterunku SPA 4,
- b) przez nastawniczego posterunku **Ts** - na głowicy rozjazdowej przy wywrotnicy (wyjątek stanowi zwrotnica nr 1128, która nastawiana jest samoczynnie).

Po przestawieniu zwrotnicy, pracownik obsługujący zwrotnicę powinien upewnić się o prawidłowym jej nastawieniu na podstawie wzrokowego sprawdzenia dolegania iglicy do opornicy oraz drogi oporowej zamknięcia nastawczego.

Za prawidłowe nastawienie zwrotnic wchodzących w drogę przebiegu odpowiedzialny jest pracownik, który te zwrotnice nastawiał.

Przed podaniem sygnału na uruchomienie jazdy manewrowej kierownik manewrów zobowiązany jest do upewnienia się o prawidłowym nastawieniu zwrotnic.

Po zakończeniu manewrów zwrotnice należy nastawić w położenie zasadnicze.

8. Hamowanie wagonów.

Do hamowania wagonów na nabrzeżu używa się:

- a) płozów hamulcowych,
- b) ręcznych hamulców wagonowych,
- c) hamulców torowych (na płycie wywrotnicy wagonowej).

Płozy hamulcowe służą do zmniejszania prędkości staczanych odpręgów (z wykorzystaniem wyrzutni płozów hamulcowych), do zatrzymywania odpręgów oraz do zabezpieczania wagonów przed zbiegnięciem.

Nie wolno wykładać dwóch płozów na obu tokach szyn na równej wysokości. Należy unikać jazdy na płozach obu kół tej samej osi, gdyż wydłuża to drogę hamowania.

Aby zapewnić dobre przyleganie podeszwy płoza do powierzchni tocznej główki szyny i właściwą jego pracę, należy po wyłożeniu płoza ruchem ślizgowym przesunąć go nieco w kierunku biegu odpręgu. Trzeba przy tym zwracać uwagę, by wargę płoza dobrze przylegała do wewnętrznej krawędzi główki szyny.

Płozy hamulcowe należy wykładać w bezpiecznej odległości przed toczącym się odpręgiem, tj. 15 - 20 m po czym należy odsunąć się od ułożonego płoza w kierunku biegu toczącego się odpręgu, aby nie ulec zranieniu w razie wybicia płoza. Płozowy powinien być przygotowany, aby w przypadku wybicia płoza mógł niezwłocznie założyć drugi płóz, jeżeli odległość odpręgu umożliwia bezpieczne jego wyłożenie.

Podczas pracy manewrowy płozowy powinien być zwrócony twarzą w kierunku biegnących odpręgów i obserwować je, uważać na sygnały podawane przy manewrach jak również na polecenia wydawane doraźnie przez kierującego manewrami.

Do obowiązków manewrowego wyznaczonego do hamowania odpręgów płozami, należy oprócz hamowania płozami biegnących odpręgów, również sprzęganie taboru, sprzęganie taboru, dopychanie taboru, zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem oraz inne czynności zlecone przez kierującego manewrami.

Przy hamowaniu wagonów na torach rozrządowych płozy hamulcowe należy wykładać z takim wyliczeniem, aby w zależności od potrzeb odpręg zatrzymał się przed stojącym na torze taborem lub też dojechał do stojącego taboru z prędkością nie większą niż 1 m/sek (3,6 km./godz.).

Pracownik obsługujący wyrzutnie płozów hamulcowych powinien wyklądać płozy hamulcowe w takiej odległości od wyrzutni płozów, aby uzyskać zamierzone zwolnienie prędkości biegu odprzęgu, ale nie spowodować zatrzymania się odprzęgu przed wyrzutnią płozów. Płozowy powinien zwracać uwagę, aby w momencie wyrzucania płoza spod koła nie znajdował się przy urządzeniu wyrzucającym, gdyż może to grozić uderzeniem przez wyrzucany płóz.

Płóz należy usunąć spod koła wagonu po zatrzymaniu się odprzęgu (wykorzystując wsteczny ruch odprzęgu) nie później jednak niż przed rozpoczęciem dopychania odprzęgów przy pomocy przeciągarki linowej.

9. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

- ◆ przy manewrowaniu przez przejazd kat.C w km. 0,074 przez tory nr 161 – 169,
- ◆ podczas hamowania wagonów z wykorzystaniem wyrzutni płozów,
- ◆ podczas hamowania wagonów na torach rozrządowych,
- ◆ przy podciąganiu wagonów na wywrotnicę,
- ◆ przy zabieraniu wagonów próżnych po rozładunku z torów nr 166 – 169, dojazd do stojących wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta rozrządu na tor, z którego wagony będą zabierane i odsunięciu na tym torze ludzi i sprzętu mechanicznego oraz lin przeciągarek na bezpieczną odległość i pozamykaniu drzwi w wagonach.

10. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia

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. 0,074 należy dodatkowo przestrzegać następujących zasad:

- Potrzebę każdorazowego wyjazdu z torów nabrzeża na przejazd należy zgłosić zwrotniczemu posterunkowi SPA4.
- Przed wjazdem jazdy manewrowej na przejazd kategorii C w km. 0,074 zwrotniczy posterunku SPA 4 uruchamia sygnalizację przejazdową, po jej włączeniu na sygnalizatorach drogowych wyświetli się światło migające koloru

czerwonego oznaczające zakaz wjazdu na przejazd pojazdów kołowych oraz uruchomiony zostanie ostrzegawczy sygnał dźwiękowy.

- W przypadku awarii sygnalizacji przejazdowej, przed rozpoczęciem manewrowania przez ten przejazd kierujący manewrami zobowiązany jest wstrzymać ruch kołowy i pieszy na przejeździe.
- Maszynista przed dojazdem taboru do przejazdu powinien podać sygnał **Rp 1** **“Baczność”** dla ostrzeżenia użytkowników drogi.

11. Dopuszczalna długość składu spychanego na nabrzeże i ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.

Na nabrzeże wolno spychać składy manewrowe złożone najwyżej z **30 wagonów czteroosiowych** z włączonym hamulcem zespolonym. Pchany skład musi posiadać włączony dobrze działający hamulec zespolony.

Podczas zabierania składów manewrowych z nabrzeża wolno wyciągać w granicach siły pociągowej lokomotywy **40 wagonów czteroosiowych**, pod warunkiem, że skład będzie hamowany dobrze działającym hamulcem zespolonym.

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.

W razie niekorzystnych warunków atmosferycznych (opady deszczu i śniegu, gołoledź itp.) ilości wagonów podane w punkcie 9.15.3 należy zmniejszyć o 50 %.

12. Obsługa wywrotnicy wagonowej podczas prac ładunkowych i rozrząd wagonów

a) Przebieg rozładunku wagonu przy pomocy wywrotnicy

Wyładunek wagonów odbywa na się torze nr 163 mechanicznie przy pomocy wywrotnicy wagonowej. Wagony ładowne wystawiane są przez lokomotywę

manewrową na tory postojowe nr 161 – 164, skąd za pomocą przeciągarek linowych z liną obiegową w grupach po 4 wagony czteroosiowe są podciągane w zasięg przeciągarki linowej z liną nawijaną na bęben znajdującej się przy wieży sterowniczej konia elektrycznego. Przeciągarka linowa przeciąga rozprężnięte wagony w zasięg wózka wciągarki (konia elektrycznego), skąd wózek wciągarki zabiera pojedynczy wagon i wpycha na wywrotnicę. Wagon wpychany na płytę wywrotnicy wypycha na tor za wywrotnicą (kołyskę) znajdujący się na płycie wywrotnicy wagon rozładowany. Wagon wepchnięty przez konia elektrycznego na płytę zatrzymywany jest w hamulcu torowym i unieruchomiony od góry przez specjalne łapy. Po unieruchomieniu, wagon jest wywracany na bok tak, że ładunek wysypuje się do zasobników znajdujących się pod płytą wywrotnicy.

Po opróżnieniu wagonu płyta wywrotnicy wraca do stanu zasadniczego, a następnie wagon jest uwalniany i wypychany na tor za wywrotnicą przez kolejny wagon ładowny wpychany na wywrotnicę.

W przypadku rozładunku ostatniego wagonu z danego składu, rozładowany wagon wyciągany jest z wywrotnicy za pomocą przeciągarki linowej z liną nawijaną na bęben znajdującej się na wywrotnicy.

W przypadku awarii konia elektrycznego do wpychania wagonów na wywrotnicę można użyć lokomotywy manewrowej.

W takim przypadku, manewrami związanymi z wpychaniem wagonów na płytę wywrotnicy kieruje ustawiacz.

Przy wpychaniu wagonów ładownych na wywrotnicę należy oddzielić lokomotywę manewrową od wagonów ładownych trzema próżnymi wagonami czterosiowymi (w miarę możliwości wagonami platformami) tak, aby uniknąć wjazdu lokomotywy na estakadę.

b) Staczanie wagonów rozładowanych na wywrotnicy

Wypchnięty z wywrotnicy rozładowany wagon stacza się na „kołyskę” toru nr 163, koła wagonu wjeżdżając na zwrotnicę rozjazdu nr 1128 z ostrza przestawiają zwrotnicę tego rozjazdu i następnie po wytraceniu szybkości, wagon ruchem powrotnym stacza się po pochyleniu na zwrotnicę rozjazdu nr 1128, którą w międzyczasie urządzenie ustalające nastawiło w położenie

kierujące na tor nr 169 i po minięciu tej zwrotnicy toczy się dalej po pochyleniu toru nr 169.

Staczające się z toru nr 169 wagony kierowane są przez nastawniczego nastawni Ts na tory rozrządowe nr 166 - 169.

Przed rozpoczęciem staczania próżnych wagonów na określony tor manewrowy płożowy zobowiązany jest wyłożyć na każdym z torów rozrządowych, w odległości co najmniej 50 metrów od ukresów rozjazdów w głowicy rozjazdowej położonej od strony posterunku SPA 4 po dwie płozy hamulcowe oraz zgłosić wykonanie tej czynności nastawniczemu posterunku Ts. Po stoczeniu pierwszych czterech wagonów na tor rozrządowy, manewrowy płożowy po upewnieniu się, że wagony znajdują się w ukresie zobowiązany jest zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem przez sprzęgnięcie ich z sobą na sprzęgi śrubowe, zahamowanie każdego z wagonów hamulcem ręcznym oraz dodatkowo podklinowanie płożem hamulcowym koła pierwszego wagonu od strony posterunku SPA 4.

Płóz hamulcowy należy założyć w sposób uniemożliwiający jego wyjęcie przez osoby niepowołane. Po zabezpieczeniu wagonów przed zbiegnięciem można kontynuować rozrząd na ten tor.

Analogiczne postępowanie jak w punkcie należy przyjąć w przypadku rozpoczęcia rozrządu na kolejne tory

Wagony od strony posterunku Ts nie mogą znajdować się bliżej niż 20 metrów od ukresu rozjazdu.

Zabieranie wagonów z jednego z torów rozrządowych może odbywać się równocześnie z rozrządem wagonów na pozostałe tory rozrządowe.

O wszystkich przeszkodach wynikłych podczas rozrządu stwarzających zagrożenie podczas zabierania wagonów, takich jak zajęcie ukresu, pozostawienie płoża pod kołami, niemożność sprzęgnięcia wagonów itp., nastawniczy posterunku Ts zobowiązany jest zawiadomić telefonicznie zwrotniczego posterunku SPA 4.

W razie potrzeby staczane z wywrotnicy wagony hamowane są płożami hamulcowymi. Sposób hamowania odpręgów płożami omówiono w §8 ust 8 niniejszego regulaminu.

Sprzęganie wagonów na sprzęgi śrubowe i hamulcowe na torze, na który wagony są staczane jest zabronione. Przy sprzęganiu taboru należy przestrzegać postanowień §9 ust.12 Regulaminu pracy boczniczy kolejowej „Szczecin Port Masówwka”.

13. Przetaczanie taboru przy pomocy przeciągarki linowej z liną nawijaną na bęben
Zasady wykonywania manewrów przy pomocy przeciągarki linowej z liną nawijaną na bęben zawarto w § 9 ust. 20 Regulaminu pracy boczniczy kolejowej „Szczecin Port Masówwka”.

14. Przetaczanie taboru przy pomocy przeciągarki linowej z liną ciągłą

Manewry przy pomocy przeciągarki linowej z liną ciągłą wykonują:

- ◆ maszynista hali ,sterujący podciągarkami,
- ◆ 2 operatorów obsługujących kleszcze linowe.

Manewrami wykonywanymi przy pomocy przeciągarki z liną ciągłą kieruje operator, do którego poleceń stosuje się maszynista sterujący przeciągarkami.

Nadzór nad manewrami wykonywanymi przy pomocy przeciągarki sprawuje brygadzysta techniczny, natomiast nad kolejnością obsługi (rozładunku) wagonów - dysponent nabrzeża.

Zwrotnice wchodzące w drogę przebiegu przeciąganego taboru nastawia nastawniczy nastawni Ts, który odpowiedzialny jest za prawidłowe ich nastawienie.

Prędkość przeciągania nie może być większa niż **5 km/godz.**

Za pomocą przeciągarki wolno przetaczać w jednej grupie **cztery ładowne wagony czterosiowe lub osiem czterosiowych wagonów próżnych.**

Przeciągany tabor powinien być hamowany wagonowym hamulcem ręcznym lub za pomocą specjalnych klinów z uchwytem.

Po zakończeniu przetaczania tabor należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem przez zahamowanie skrajnych wagonów wagonowymi hamulcami ręcznymi, a w razie ich braku przez podklinowanie skrajnych kół płozami hamulcowymi.

W razie potrzeby (niebezpieczeństwa) operator może zatrzymać pracę przeciągarki używając dowolnego przycisku bezpieczeństwa na odnoszących się do danej przeciągarki j kolumnienkach.

15. 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 Taśmowiec. Ponadto zarządzający rozpoczęcie pracy ciągnika „Unimog” dysponent nabrzeża 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.

Praca ciągnika „Unimog” na torach nr 163 i 169 (na odcinku między rozjazdami nr 1128 i 1127) jest zabroniona. Ponadto w trakcie procesu rozładunku wagonów z wyrotnicy ciągnik „Unimog” powinien znajdować się poza torami nr 166 – 169.

§ 9.

Inne postanowienia

Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy boczniczy kolejowej „Szczecin Port Masówwka” 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