

Załącznik nr 7
Do Regulaminu pracy bocznicy kolejowej
„Szczecin Port Drobna”
Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ ZACHODNIOPOMORSKIEGO CENTRUM LOGISTYCZNEGO

Szczecin
2 0 0 7



Spis treści:

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

ZAŁĄCZNIKI:

Plan poglądowy

Plan schematyczny – tor dojazdowy do bocznic

Plan schematyczny bocznic

§ 1.

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

1. Nazwa i miejsca odgałęzienia terminala.

Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne (ZCL) eksploatowane przez Terminal Ewa Stevedoring Drobicy Port Szczecin Spółka z o.o. położone jest na terenie Zarządu Portu Szczecin - Świnoujście S.A. na bocznicy „Szczecin Port Drobica”.

Tory ZCL odgałęzają się na wykolejnicy Wk1201 od toru dojazdowego nr 842 stacji Szczecin Port Centralny, od którego odgałęzają się również bocznicie „HL” oraz „Baltchem”.

Od torów ZCL za początkiem rozjazdu nr 1206 odgałęzia się bocznicą Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych Spółka z o.o. (tor 1301).

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo - odbiorczy znajduje się na torach zdawczo – odbiorczych nr 1202 i 1205.

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków.

Tor nr 1201 od Wk1201 do rozjazdu nr 1202 położony jest na wzniesieniu 1,0‰. Pozostałe tory ZCL położone są w poziomie.

Minimalny promień łuku toru ZCL 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	
1201	dojazdowy	Wk1201	S 1201	115	Wk1201	S 1202	115	---
1202	zdawczy	U 1202	U 1206	217	U 1202	U1206	217	21
1203	komunikacyjny	U 1203	U 1206	179	U 1203	U 1206	179	---
1205	odbiorczy	U 1204	K	228	U 1024	Z1	223	22
1206	komunikacyjny	S 1205	Wk 107	92	S 1205	Wk 107	92	---
1207	ładunkowy	Wk 1207	K	95	Wk1207	Z1	80	8
1208	ładunkowy	U 1205	K	102	Wk1208	Z1	80	8

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- U - okres rozjazdu
- K - koniec toru
- Z1 - sygnał Z1
- Wk - wykolejnica

Pojemność torów nabrzeży

	Ilość wagonów dwuosioowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (MP)	59
Normalna pojemność torów nabrzeża (NP) = 0,6 MP	35

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1. Wykaz zwoznic na nabrzeżu

Numery zwoznic	Zasadnicze położenie zwoznic	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwoznic (tak, nie)	Uzależnienie
1		2	3	4
1201 *)	na zwoznicę nr 1202	ręczny drużyna manewrowa	nie	nie
1202	na tor nr 1202	ręczny drużyna manewrowa	nie	nie
1203	na tor nr 1203	ręczny drużyna manewrowa	nie	nie
1204	na tor nr 1205	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie
1205	na tor nr 1208	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie
1206	na tor nr 1203	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie
Wk1201 **)	nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie
Wk1207 ***)	nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie
Wk1208 ***)	nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie

*) Zwoznica rozjazdu nr 1201 zamknięta jest na zamek trzpieniowy w położeniu zasadniczym (na czas budowy rozbudowanego układu torowego).

**Zał. nr 7 do Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Szczecin Port Drobница”
Regulamin pracy manewrowej Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego
eksploatowanego przez Drobnicę Port Szczecin Spółka z o.o.**

****)**Wykolejnica Wk1201 uzależniona jest od Wk1085 (zabezpieczającej manewry tej bocznicy na torze nr 842) położonej na torze nr 842 oraz rozjazdów odgałęziających bocznice „Baltchem” i „HL”.

Dla uzależnienia od siebie obsługi bocznicy „ZCL”, „HL” i „Baltchem” istnieje kluczowe uzależnienie rozjazdów kierujących na tory bocznicy „Baltchem” od stanu położenia wykolejnic Wk1085 i Wk1201 w przytorowej szafie zależności (zawierająca mechaniczną kluczową skrzynię zależności) usytuowanej obok wykolejnicy Wk1085 (przy wjeździe na bocznice „HL”) oznaczoną na planie schematycznym jako Sk1.

Klucze od zamka patentowego do szafy Sk1 przekazywane są dla każdorazowej obsługi bocznicy bądź manewrów użytkownika bocznicy „Baltchem” na torze nr 842 kierownikowi manewrów (przewoźnika dokonującego obsługi bądź użytkownika bocznicy).

Przy planowanej obsłudze bocznicy torem nr 842 przez lokomotywę przewoźnika kolejowego od strony stacji - kierujący manewrami na bocznicy „Baltchem”, po wycofaniu pojazdów trakcyjnych i wagonów z toru nr 842 za wykolejnicę na swoje tory bocznice, zamyka w położeniu zasadniczym rozjazdy nr 1086 i 1087, kluczami wyjętymi z zamków zwrotnicowych otwiera zamki „-” wykolejnic Wk2 i WK3, przekłada je w położenie na tor i zamyka zamkami „+”. Klucze plusowe w/w wykolejnic, kierujący manewrami na bocznicy „Baltchem” umieszcza w zamkach zależnościowych (przekręcając je) w skrzyni zależności Sk1. Przesuwając suwak I w lewo umożliwia się przekręcenie i wyjęcie klucza ZI Baltchem, następnie wkłada ten sam klucz w zamek ZIB (Wk1085+) suwaka II i przekręca go. Wyżej wymienione czynności wykonuje kierujący manewrami użytkownika bocznicy „Baltchem”.

Kierujący manewrami przewoźnika kolejowego zabiera klucz nr Wk1085+ z tablicy kontrolnej kluczy czynnych z nastawni SPD 31 i następnie w szafie przytorowej Sk1 w skrzyni zależności, wkładając go w zamek zależnościowy nr Wk1085 (SPD-31) przy suwaku II i przekręcając go, ma możliwość przesunięcia suwaka II w lewo i uwolnienia klucza Wk1085+ (zamek zależnościowy II). Uwolniony klucz Wk 1085+ (zamek zależnościowy II) umożliwia otwarcie wykolejnicy Wk 1085.

Załącznik nr 7 do Regulaminu pracy bocznic kolejowej „Szczecin Port Drobica”
Regulamin pracy manewrowej Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego
eksploatowanego przez Drobicę Port Szczecin Spółka z o.o.

Następnie po otwarciu wykolejnicy Wk 1085, uwolniony klucz minusowy Wk 1085- umożliwia otwarcie Wk 1201 usytuowanej w końcu toru 842 i wjazd na bocznicę ZCL.

Po zakończonej obsłudze należy czynności wykonać w odwrotnej kolejności.

Tablicę kluczy zapasowych zabudowano na nastawni SPD 31 oraz tablice kluczy czynny i zapasowych na terenie bocznic ZCL (u ekspedytora) i „Baltchem”. Każdy klucz zapasowy jest na wieszadku zaplombowany, a oprócz tego zaplombowana jest również szafka.

Klucze i szafki plombuje pracownik PKP PLK S. A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie Sekcja Eksploatacji Szczecin Port Centralny.

***) Klucze czynne i zapasowe przechowuje dyspozytor terminala, który wydaje je kierownikowi manewrów bocznic, który będzie dokonywał obsługi torów ładunkowych nr 1207 i 1208.

Zgubienie klucza wykolejnicowego lub zwrotnicowego oraz klucza patentowego do szafy Sk1 kierujący manewrami zobowiązany jest zgłosić niezwłocznie nastawniczemu posterunku SPD31.

2. ZCL stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

3. Przejazdy i przejścia

Na terenie ZCL na obecnym etapie budowy brak jest przejazdów i przejść.

4. Sygnały i wskaźniki

Z prawej strony wykolejnicy Wk1201 przy początku toru nr 1201 zabudowana jest stała kształtowa tarcza manewrowa wskazująca sygnał Ms1 „Jazda manewrowa zabroniona”. Jej pominięcie może być dokonane na polecenie kierownika manewrów.

Sygnały **Z1** zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr 1205, 1207 i 1208 na początku zasyпки 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

osiemi 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.

Na zwrotnikach wykojownicy Wk 1301 znajdują się sygnały **Z1wk**.

5. Oświetlenie zewnętrzne

Tory oświetlane są przy pomocy punktów świetlnych umieszczonych wzdłuż torów i na placach.

Oświetlenie umożliwia wykonywanie manewrów również w porze nocnej.

§ 4.

Wykaz magazynów, ramp i placów składowych

Z uwagi na to, że ZCL jest w trakcie rozbudowy, nie posiada magazynów, ramp i placów, które powstaną w późniejszych etapach budowy. Istnieje możliwość przeładunku towarów z torów nr 1207 i 1208 bezpośrednio na pojazdy drogowe, bądź na nieutwardzony teren znajdujący się obok tych torów.

§ 5.

Urządzenia ładunkowe

ZCL nie posiada obecnie stałych urządzeń ładunkowych. Prace ładunkowe mogą być wykonywane przez samojezdny sprzęt ładunkowy.

§ 6.

Urządzenia trakcyjne

Pracę manewrową na torach terminalu wykonuje lokomotywa manewrowa Drobnicy 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 ZCL

1. Obsługa ZCL.

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

Wagony podstawiane są na tory zdawczy nr 1202 i oraz zabierane z toru nr 1205. Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczy najwyżej 21 wagonów dwuosioowych o długości do 10 m każdy lub 14 wagonów czterosioowych o długości do 15 m każdy.

Podstawienie większej ilości wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność torów zdawczo - odbiorczych.

Obsługa boczniczy PRCiP odgałęziającej się od torów ZCL odbywa się poprzez tor komunikacyjny nr 1203. Jednoczesna obsługa tej boczniczy i ZCL przez dwóch przewoźników jest zabroniona.

2. Wjazd taboru przewoźnika na tory ZCL.

Wjazd taboru przewoźnika na tory ZCL bez uzgodnienia z dyspozytorem terminala Ewa Stevedoring jest zabroniony.

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory ZCL dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) a **dyspozytorem terminala Ewa Stevedoring (tel. 091 430 8567).**

3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru w ZCL wynosi 190 m, nie ma ograniczeń co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach ZCL.

4. Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego

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

użytkownika Terminala. Przy obsłudze torów boczniczy PRCIP dojazd do tej boczniczy odbywa się torem komunikacyjnym nr 1203.

§ 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 1207, 1208 lub poza torami terminala.

5. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować 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

Na terenie ZCL na obecnym etapie budowy brak jest przejazdów Ilość przejść.

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. Fadroma) 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.



POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI REGULAMINU

Lp.	imię i nazwisko	stanowisko	data	podpis