

# REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ REJON PORT ŚWINOUJŚCIE

Regulamin niniejszy, zawierający 64 ponumerowanych stron  
sporządzony został w 4 jednobrzmiących egzemplarzach.

UZGODNIONO  
z zarządcą infrastruktury kolejowej:

  
**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**  
ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH  
W SZCZECINIE  
70-603 Szczecin, ul. Bytomska 7

ZASTĘPCA DYREKTORA

  
Marek Czaplowski

Szczecin, dnia 04-08-2023

ZATWIERDZAM:

**ZARZĄD MORSKICH PORTÓW  
SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE  
SPÓŁKA AKCYJNA**  
70-603 Szczecin, ul. Bytomska 7  
NIP 955-18-89-161, REGON 811649448

PREZES ZARZĄDU

  
Krzysztof Urbaś

WICEPREZES

ds. Ekonomiczno-Finansowych

  
Daniel Stachewicz

Szczecin, dnia 20-07-2023



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

**ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN  
I ŚWINOUJŚCIE S.A.**

2/64

## SPIS TREŚCI

	Strona
<b>I. POSTANOWIENIA OGÓLNE</b>	<b>6</b>
1.1. Bocznicą kolejową	6
1.2. Użytkownik bocznicą kolejową	6
1.3. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu	7
1.4. Zakres obowiązywania regulaminu	8
1.5. Przepisy wewnętrzne	8
<b>II. OPIS BOCZNICY KOLEJOWEJ</b>	<b>9</b>
2.1. Tory	9
2.2. Rozjazdy, wykolejnice, skrzyżowania torów	16
2.3. Obrotnice, suwnice i wywrotnice wagonowe	21
2.4. Kolejowe obiekty inżynieryjne	21
2.5. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia	21
2.6. Wagi wagonowe	22
2.7. Inne urządzenia	22
2.8. Bramy kolejowe	23
2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	23
2.10. Posterunki techniczne	24
2.11. Sygnalizatory, wskaźniki i tablice	25
2.12. Oświetlenie bocznicą kolejową	27
<b>III. PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO</b>	<b>28</b>
3.1. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada	28
3.2. Rejony manewrowe bocznicą kolejową	28
3.3. Środki łączności	29
3.4. Uzgadnianie ruchu kolejowego przez połączenie z infrastrukturą styczną	29
3.5. Układanie drogi przebiegu	30
3.6. Pozwolenie na jazdę	30
<b>IV. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY</b>	<b>31</b>
4.1. Ograniczenia dotyczące taboru	31
4.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych po torach bocznicą kolejową	32
4.3. Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia	32
4.4. Ruch lokomotyw spoza bocznicą po torach bocznicą	33
4.5. Możliwości wykonywania manewrów taborem bocznicą po torach stycznych	33
<b>V. ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWRÓWEJ</b>	<b>34</b>
5.1. Podmioty uprawnione do wykonywania manewrów	34

5.2. Tabor kolejowy przeznaczony do obsługi bocznic kolejowej	34
5.3. Urządzenia i środki trakcyjne	34
5.4. Obsada drużyn trakcyjnych ich wyposażenie	35
5.5. Obsada drużyn manewrowych ich wyposażenie	35
5.6. Dozwolone sposoby prowadzenia pracy manewrowej	36
5.7. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym	36
5.8. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem	37
<b>VI. ORGANIZACJA PRACY MANEWRWEJ</b>	<b>39</b>
6.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową	39
6.2. Zabieranie wagonów z bocznic kolejowej	39
6.3. Ważenie wagonów	40
6.4. Planowanie pracy manewrowej	40
6.5. Powiadamianie pracowników	40
6.6. Przetaczanie taboru kolejowego przy użyciu pojazdów drogowych	41
<b>VII. OBŁUGA PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH I ŁADUNKOWYCH</b>	<b>43</b>
7.1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych	43
7.2. Urządzenia ładunkowe	43
7.3. Czynności ładunkowe	47
7.4. Przekazywanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych	48
<b>VIII. TOWARY NIEBEZPIECZNE</b>	<b>49</b>
<b>IX. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIE</b>	<b>50</b>
9.1. Infrastruktura kolejowa	50
9.2. Tabor kolejowy	51
9.3. Urządzenie nie stanowiące infrastruktury kolejowej	51
<b>X. STANOWISKA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM I OKREŚLONE DLA NICH WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE</b>	<b>52</b>
<b>XI. BEZPIECZEŃSTWO</b>	<b>56</b>
11.1. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego	56
11.2. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych	56
11.3. Działania podejmowane we współpracy z innymi zarządcami infrastruktury	57
11.4. Postępowanie w razie wypadku lub incydentu	57
11.5. Postępowanie w sytuacjach wpływających na bezpieczeństwo	58
<b>XII. WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI</b>	<b>60</b>
12.1. Jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy	60
12.2. Tryb rozstrzygania sporów z zarządcami infrastruktury stycznej	60
12.3. Wykaz adresów i numery telefonów	60

<b>XIII. POSTANOWIENIA KOŃCOWE</b>	<b>61</b>
13.1. Rozdzielnik Regulaminu	<b>61</b>
13.2. Sposób udostępniania Regulaminu pracownikom boczniczy kolejowej	<b>61</b>
13.3. Procedura wprowadzania zmian i uzupełnień w treści Regulaminu	<b>61</b>
13.4. Osoba odpowiedzialna za aktualność Regulaminu	<b>61</b>
<b>XIV. Spis załączników</b>	<b>62</b>
<b>XV. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU</b>	<b>63</b>
<b>WYKAZ OSÓB ZAPOZNANYCH Z TREŚCIĄ REGULAMINU</b>	<b>64</b>

## I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

### 1.1. Bocznica kolejowa

1) Nazwa i lokalizacja

Bocznica kolejowa Rejon Port Świnoujście będąca w zarządzie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. (dalej ZMPSiŚ S.A.), położona jest przy stacji Świnoujście.

2) Punkt odgałęzienia

Bocznica kolejowa Rejon Port Świnoujście odgałęzia się na stacji Świnoujście:

- a) w okręgu nastawczym SiA od linii 996 Lubiewo –Świnoujście w km 8,106 jest to środek rozjazdu krzyżowego 229, w kilometracji bocznicowej 0,000.
- b) w okręgu nastawczym SiP od linii 996 Lubiewo –Świnoujście w km 8,506 rozjazdem nr 221 od toru nr 206. Granica terenu pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej PKP PLK S.A.), a ZMPSiŚ S.A. przebiega w okręgu nastawczym SiP przez tory 601, 602, 603, oraz w kilometrze 1,364 w torze 606.
- c) w okręgu nastawczym SiB od linii 401 Szczecin Dąbie SDB – Świnoujście Port w km 98,576 rozjazdem nr 101 od toru nr 1. Granica terenu w torze 505 w km 0,140 kilometracji bocznicowej od 0,140 do 2,291 teren we władaniu ZMPSiŚ S.A., od km 2,291 do 2,248 teren we władaniu gminy Świnoujście od km 2,248 do km 2,575 teren w granicach ZMPSiŚ S.A. od 2,575 do km 2,650 teren w granicach PKN ORLEN S.A. od km 2,650 teren we władaniu ZMPSiŚ S.A.

3) Tor dojazdowy

Torem dojazdowym do bocznicy kolejowej Rejon Port Świnoujście jest tor nr 189, 206, 210 oraz 503 w rejonie SiA oraz tor nr 505 w rejonie SiB.

4) Przeznaczenie bocznicy

Bocznica jest przeznaczona i przystosowana do:

- a) przyjmowania od obsługujących bocznice licencjonowanych przewoźników kolejowych wagonów i przesyłek wagonowych wynikających z działalności użytkownika bocznicy,
- b) przekazywania licencjonowanym przewoźnikom kolejowym wagonów i przesyłek wagonowych przeznaczonych na inne punkty ładunkowe,
- c) wykonywania manewrów związanych z podstawianiem wagonów na punkty zdawczo-odbiorcze oraz zabieraniem wagonów z tych punktów,
- d) przetaczania wagonów pomiędzy poszczególnymi stanowiskami ładunkowymi,
- e) czynności związanych z rozładunkiem i załadunkiem wagonów.

5) Status bocznicy kolejowej:

Bocznica kolejowa Rejon Port Świnoujście posiada status Obiektu Infrastruktury Usługowej.

### 1.2. Użytkownik bocznicy kolejowej

Bocznica kolejowa ZMPSiŚ S.A. Rejon Port Świnoujście użytkowana jest na podstawie umów zawartych pomiędzy ZMPSiŚ S.A. a OT Port Świnoujście S.A. ul. Bunkrowa 1 72-602 Świnoujście oraz ZMPSiŚ S.A. a Bunge Polska Sp. z o.o. ul. Bunkrowa 1 72-602 Świnoujście (zwanym dalej operatorami).

1) Nazwa i siedziba

Użytkownikiem bocznicy kolejowej Rejon Port Świnoujście jest Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin.

 <small>PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE</small>	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	7/64
---	---	------

- 2) Podstawa do zarządzania infrastrukturą kolejową  
Podstawą prawną eksploatacji bocznicy kolejowej jest posiadanie Świadectwa bezpieczeństwa wydanego przez Prezesa UTK.

### 1.3. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu

- 1) Podstawą prawną jest wymóg posiadania regulaminu pracy określony w § 6 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (w brzmieniu obowiązującym) w związku z postanowieniami art. 19 ust. 3 pkt 6 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym.

Obowiązujące akty prawne dotyczące użytkowanej bocznicy:

- a) Ustawa o Transporcie Kolejowym z dnia 28 marca 2003 r.(w brzmieniu obowiązującym);
- b) Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz.U. Ml.2010.03.08 z dnia 26 lutego 2010 r.);
- c) Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. „Prawo Przewozowe” (w brzmieniu obowiązującym);
- d) Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. „Prawo budowlane”;
- e) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji;
- f) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych;
- g) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie;
- h) Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym;
- i) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie;
- j) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 7 czerwca 2006 r. w sprawie rodzajów i warunków przewozu rzeczy, mogących powodować trudności transportowe przy przewozie koleją;
- k) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej;
- l) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym;
- m) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2021 r. w sprawie autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa;
- n) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2022 r. w sprawie licencji maszynisty;

- o) Przepisów dla międzynarodowego przewozu koleją towarów niebezpiecznych (RID), stanowiących załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF).
- 2) Celem opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej jest usystematyzowanie i ustalenie zbioru zasad oraz wymagań dla bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, a także określenie wymogów, co do obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym na bocznicy kolejowej. Niniejszy Regulamin wskazuje sposoby bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicy z uwzględnieniem obostrzeń techniczno-ruchowych wynikających z warunków lokalnych oraz postanowień przepisów wewnętrznych.

#### 1.4. Zakres obowiązywania regulaminu

Regulamin pracy bocznicy kolejowej obowiązuje:

- pracowników Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
- pracowników OT Port Świnoujście Sp. S.A.
- pracowników Bunge Polska Sp. z o.o.
- pracowników licencjonowanych przewoźników kolejowych dokonujących obsługi bocznicy.

#### 1.5. Przepisy wewnętrzne

- 1) Przepisy własne:
- a) Regulamin koordynacji obsługi kolejowej na terenie zarządcy infrastruktury kolejowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
  - b) Instrukcja utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
  - c) Instrukcja sygnalizacji kolejowej na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
  - d) Instrukcja o technice pracy manewrowej na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
  - e) Instrukcja utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
  - f) Instrukcja obsługi przekaźnikowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
  - g) Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadomieniem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowej na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
  - h) Instrukcja o postępowaniu z towarami niebezpiecznymi na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
- 2) Przepisy innego zarządcy infrastruktury kolejowej  
Bocznica nie korzysta z przepisów innego zarządcy infrastruktury kolejowej.
- 3) Przepisy przewoźnika kolejowego  
Bocznica nie korzysta z przepisów przewoźników kolejowych.



## II. OPIS BOCZNICY KOLEJOWEJ

### 2.1. Tory

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
<b>NA TERENIE PKP PLK S.A.</b>								
505	dojazdowy	S 101	G PLK	140	-	-	-	-
601	dojazdowy	S 221	G PLK	138	-	-	-	-
602	dojazdowy	S 223	G PLK	48	-	-	-	-
603	Dojazdowy	S 223	G PLK	900	-	-	-	-
606	dojazdowy	S 606	G PLK	54	-	-	-	-
<b>NA TERENIE BOCZNICY – TORY ZMPSIŚ S.A.</b>								
505	dojazdowy	G PLK	S 301	55	-	-	-	-
601	dojazdowy	G PLK	S 605	594	-	-	-	-
602	dojazdowy	G PLK	S 603	372	-	-	-	-
606		S 606	S 301	923	-	-	-	-
606	dojazdowy	G PLK	S 301	862	-	-	-	-
<b>607</b>		<b>S 301</b>	<b>S 611</b>	<b>325</b>	-	-	-	-
607	dojazdowy	S 301	Granica	58	-	-	-	-
607	dojazdowy	Granica	S 611	130	-	-	-	-
<b>NABRZEŻE GÓRNIKÓW</b>								
608	postojowy dla pojazdów trakcyjnych	S 612/613	K.o.	240	U612/613	Z1	197	11
<b>609</b>		<b>S 611</b>	<b>S 614</b>	<b>650</b>				
609	dojazdowy	S 611	S 612/613	34	-----	-----	----	----
609	ładunkowy(zdawczo odbiorczy)	S 612/613	S 614	541	P zd.-od	U 614	416	24
610	Komunikacyjny	S 612/613	S 621	712	----	----	----	-----
Łączna pojemność wagonów na nabrzeżu Górników								24



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

**ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN  
I ŚWINOUJŚCIE S.A.**

10/64

<b>NABRZEŻE PORTOWCÓW</b>								
<b>615</b>		<b>S 611</b>	<b>S 627</b>	<b>560</b>				
615	dojazdowy	S 611	S 6004	225	---	---	---	---
615	zdawczo-odbiorczy	S 6004	S 627	335	P zd-odb	S 627	280	16
616	zdawczo-odbiorczy	S 6004	S 629	550	P zd-odb	U 629	450	26
616a	żeberko ochronne	S 629	K.o.	20	S 629	Z1	16	
617	ładunkowy	S 627	K.o.	235	U 627	Z1	181	10
618	zdawczo -odbiorczy	S 627	S 629	223	U 627	U 629	134	7
619	dojazdowy	S 6004	K.o.	540	-----	-----	-----	
631	zdawczo-odbiorczy	S 608	S 6003	648	Tm183	Lo t631- Z6001	648	38
					Lo Z608- t631	Tm191	648	38
632	zdawczo-odbiorczy	S 609	S 6001	543	Tm184	Lo t632- Z6001	430	25
					Z609- t632	Tm192	431	25
633	zdawczo-odbiorczy	S 606	S 6002	751	Tm185	Lo t633- Z6002	430	25
					Lo Z609- t633	Tm193	431	25
Łączna pojemność wagonów na nabrzeżu Portowców								147
<b>NABRZEŻE HUTNIKÓW</b>								
<b>611</b>		<b>S 650</b>	<b>S 620</b>	<b>878</b>				
611	dojazdowy	S 650	S 615	364	-----	-----	-----	
611	ładunkowy	S 615	S 620	514	P zd-odb	U 620	418	24
612	ładunkowy	S 615	S 616	180	P zd-odb	S 616	130	7
614	ładunkowy	S 616	K.o.	130	U 616	Z1	75	4
621	ładunkowy	S 618	K.o.	312	U 618	Z1	260	15
622	dojazdowy	S 616	S 621	375	----	-----	----	----
624	ładunkowy	S 619	K.o.	270	U 619	Z1	219	12
Łączna pojemność wagonów na nabrzeżu Hutników								62



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

**ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN  
I ŚWINOUJŚCIE S.A.**

11/64

<b>NABRZEŻE CHEMIKÓW</b>								
625	dojazdowo-ładunkowy	S 621	S 622	374	----	----	----	
626	ładunkowy	S 622	K.o.	341	U 622	Z1	286	16
627	ładunkowy	S 622	K.o.	341	U622	Z1	286	16
628	ładunkowy	S 901	K.o.	367	U 901	Z1	324	19
Łączna pojemność wagonów na nabrzeżu Chemików								51
<b>WYWROTNICA</b>								
651	dojazdowy	S 603	S 651	320	----	----	----	
652	dojazdowy	S 605	S 653	404				
653	dojazdowy	S 605	S 652	238				
654	dojazdowy	S 651	S 650	156				
655	dojazdowy	S 651	S 655	207				
656	żeberko- ochronne	S 658	K.o.	119	Tm 656	Z1	20	1
657	żeberko- ochronne	S 659	K.o.	119	Tm 657	Z1	20	1
658	dojazdowy	S 652	S 656	205	----	----	----	
659	dojazdowy	S 652	S 657	195	----	----	----	
660	postojowy	S 654	S 667	840	P zd-odb	U 667	717	42
661	postojowy	S 650	S 667	881	P zd-odb	U 666	674	39
662	postojowy	S 666	K.o.	265	U 666	Z1	213	12
663	postojowy	S 660	S 672	603	P zd-odb	Lo t663-Z664	381	22
663					Lo Z660-t663	Tm669	399	
<b>664</b>		<b>S 658</b>	<b>S 674</b>	<b>834</b>				
664	postojowy	S 658	Śr. 664	532	P zd-odb	Lo t664-Z664	377	22
					Lo Z660-t664	Tm670	397	
664	Tor rozmrażalni	Śr. 664	S 674	302	Tm671	U 674	212	12
					U 674	Lo Z664-t672	214	
665	postojowy	S 659	S 665	796	P zd-odb	Lo t655-Z672	466	27
					Lo Z661-t665	Tm672	488	
666	postojowy	S 661	S 665	766	P zd-odb	Lo t666-Z665	628	36

					Lo Z661- t666	Tm673	648	
667	postojowy	S 657	S 669	839	P zd-odb	U 669	715	42
668	postojowy	S 657	S 669	839	P zd-odb	U 669	715	42
669	żeberko- ochronne	S 701	K.o.	30	U 701	Z1	25	1
670	Łącznikowy z hamulcem	S 667	S 670	197	----	----	----	
671	Łącznikowy z hamulcem	S 669	S 671	198	----	----	----	
672	Tor wywrotnicy	S 674	K.o.	220	----	----	----	
673	Tor wywrotnicy	S 665	K.o.	258	----	----	----	
Łączna pojemność wagonów na Wywrotnicy								298
<b>POŁĄCZENIA MIĘDZYROZJAZDOWE</b>								
		S 601	S 602	78				
		S 603	S 604	78				
		S 653	S 658	72				
		S 653	S 659	72				
		S 673	S 674	102				
<b>ŁĄCZNIE</b>								572

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- S - styk przediglicowy rozjazdu
- U - ukres rozjazdu
- Lo - licznik osi
- P zd-odb - punkt zdawczo-odbiorczy
- K.o. - koniec toru zakończony kozłem oporowym
- Śr. Rkpd - środek rozjazdu krzyżowego podwójnego
- G PLK - granica terenu zarządzanego przez PKP PLK S.A.
- Z 1 - sygnał Z 1 „stój” - tarcza zaporowa kształtowa (początek zasypki)

Pojemność torów nabrzeża liczona w wagonach czteroosiowych (przy założeniu długości wagonu czteroosiowego wynoszącej 17 metrów):

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	572
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	343

### Pochylenia podłużne torów:

Lp.	Nr toru	Pochylenie toru
1	505	Na spadku 2 ‰ na długości 45 m, dalej na spadku 2 ‰ na długości 85 m, w poziomie na długości 65 m
2	601	Na spadku 1 ‰ na długości 300 m, dalej na wzniesieniu 7,4 ‰ na długości 294 m
3	602	Na spadku 1 ‰ na długości 210 m, dalej na wzniesieniu 7,4 ‰ na długości 210 m
4	604	Na spadku 1 ‰ na długości 119 m
5	606	Na spadku 1 ‰ na długości 570 m, dalej w poziomie na długości 353 m
6	607	W poziomie na długości 80 m, dalej na wzniesieniu 2,0 ‰ na długości 135 m, dalej w poziomie na długości 110 m
7	608	Na spadku 2,0 ‰ na długości 140 m, dalej na spadku 0,5 ‰ na długości 100 m
8	609	W poziomie na długości 145 m, dalej na spadku 2,0 ‰ na długości 145 m, dalej na spadku 0,5 ‰ na długości 400 m
9	610	Na spadku 2,0 ‰ na długości 140 m, dalej na spadku 0,5 ‰ na długości 430 m, dalej na wzniesieniu 2,9 ‰ na długości 50 m, dalej na spadku 0,8 ‰ na długości 65 m, dalej w poziomie na długości 27 m
10	615	W poziomie na długości 220 m, dalej na wzniesieniu 2,6 ‰ na długości 310 m, dalej w poziomie na długości 43 m
11	616	Na wzniesieniu 2,6 ‰ na długości 300 m, dalej w poziomie na długości 250 m
12	616a	W poziomie na długości 20 m
13	617	W poziomie na długości 235 m
14	618	W poziomie na długości 223 m
15	619	W poziomie na długości 214 m
16	611	Na spadku 9,0 ‰ na długości 22 m, dalej na spadku 4,3 ‰ na długości 121 m, dalej na spadku 0,5 ‰ na długości 182 m, dalej na spadku 4,5 ‰ na długości 80 m



17	612	Na spadku 4,5‰ na długości 40 m, dalej w poziomie na długości 140 m
18	614	W poziomie na długości 130 m
19	621	Na wzniesieniu 2,9‰ na długości 30 m, dalej na spadku 0,5‰ na długości 282 m
20	622	W poziomie na długości 70 m, dalej na spadku 12‰ na długości 120 m, dalej na spadku 16‰ na długości 65 m, dalej na spadku 6‰ na długości 35 m, dalej w poziomie na długości 85 m
21	624	Na spadku 0,8‰ na długości 50 m, dalej na spadku 0,5‰ na długości 220 m
22	625	W poziomie na długości 374 m
23	626	W poziomie na długości 341 m
24	627	W poziomie na długości 341 m
25	651	Na wzniesieniu 7,4‰ na długości 135 m, dalej na spadku 0,2‰ na długości 185 m
26	652	Na wzniesieniu 7,4‰ na długości 101 m, dalej wzniesieniu 5,4‰ na długości 303 m
27	653	Na wzniesieniu 7,4‰ na długości 51 m, dalej wzniesieniu 0,4‰ na długości 187 m
28	654	Na spadku 0,2‰ na długości 30 m, dalej na spadku 3,5‰ na długości 126 m
29	655	Na spadku 0,2‰ na długości 30 m, dalej na wzniesieniu 5,4‰ na długości 177m
30	656	Na wzniesieniu 5,4‰ na długości 119 m
31	657	Na wzniesieniu 5,4‰ na długości 119 m
32	658	Na spadku 0,4‰ na długości 43 m, dalej na wzniesieniu 2,0‰ na długości 105 m, dalej na wzniesieniu 5,4‰ na długości 57 m
33	659	Na spadku 0,4‰ na długości 43 m, dalej na spadku 5,0‰ na długości 152 m
34	660	Na spadku 4,3‰ na długości 87 m, dalej na wzniesieniu 0,5‰ na długości 753 m
35	661	Na spadku 9,0‰ na długości 22 m, dalej na spadku 4,3‰ na długości 106 m, dalej na wzniesieniu 0,5‰ na długości 753 m
36	662	Na spadku 0,5‰ na długości 265 m
37	663	Na spadku 5,4‰ na długości 40 m, dalej w poziomie na długości 563 m
38	664	Na wzniesieniu 5,4‰ na długości 70 m, dalej w poziomie na długości 764 m

39	665	Na wzniesieniu 5,4‰ na długości 70 m, dalej w poziomie na długości 726 m
40	666	Na wzniesieniu 5,4‰ na długości 40 m, dalej w poziomie na długości 726 m
41	667	Na spadku 5,4‰ na długości 28 m, dalej na spadku 1,3‰ na długości 285 m, dalej na spadku 0,5‰ na długości 200 m, dalej na wzniesieniu 1,4‰ na długości 326 m
42	668	Na spadku 5,4‰ na długości 28 m, dalej na spadku 1,3‰ na długości 285 m, dalej na spadku 0,5‰ na długości 200 m, dalej na wzniesieniu 1,4‰ na długości 326 m
43	669	W poziomie na długości 30 m
44	670	Na wzniesieniu 0,5‰ na długości 47 m, dalej na wzniesieniu 10,0‰ na długości 120 m, dalej na wzniesieniu 5,0‰ na długości 30 m
45	671	Na wzniesieniu 1,4‰ na długości 28 m, dalej na wzniesieniu 10,0‰ na długości 140 m, dalej na wzniesieniu 5,0‰ na długości 30 m
46	672	W poziomie na długości 75 m, dalej na spadku 55‰ na długości 45 m, dalej na wzniesieniu 5,0‰ na długości 70 m, dalej na wzniesieniu 150‰ na długości 30 m
47	673	W poziomie na długości 113 m, dalej na spadku 55‰ na długości 45 m, dalej na wzniesieniu 5,0‰ na długości 70 m, dalej na wzniesieniu 150‰ na długości 30 m
48	631	Na spadku 0,7‰ na długości 91 m, na spadku 0,2‰ na długości 432 m, na spadku 10,4‰ na długości 76 m
49	632	Na spadku 0,7‰ na długości 52 m, na spadku 0,2‰ na długości 430 m, na spadku 10,4‰ na długości 53 m
50	633	Na wzniesieniu 3,5‰ na długości 90 m, na spadku 0,7‰ na długości 535 m, na spadku 10,4‰ na długości 48 m, na spadku 3,4‰ na długości 114 m

- 1) Najmniejszy promień łuku toru na boczniczy wynosi 120 m i występuje w torze nr 611 i 622 z tego też względu obowiązuje zakaz wykonywania manewrów z pojazdami kolejowymi (w tym wagonami 3-osioowymi) o rozstawie osi skrajnych mniejszych niż 6 m.
- 2) Na terenie boczniczy kolejowej Rejon Port Świnoujście zabudowane są tory stykowe (klasyczne) z nawierzchnią z szyn typu 49E1 (S49), przytwierdzeniem „K” oraz podkładami betonowymi i drewnianymi.

## 2.2. Rozjazdy, wykolejnice, skrzyżowania torów

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
<b>NA TERENIE PKP PLK S.A.</b>				
220	Rz. S49, 1÷9,190 lewy Zamkn suwakowe	elektryczny, dyżurny ruchu posterunku SiA	tak w przebiegach manewrowych na tor 206	pracownik PKP PLK S.A.
221	Rz. S49, 1÷9,300 lewy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na tor 601	
222	Rz. S49, 1÷9,300 lewy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na tor 503	
223	Rz. S49, 1÷9,190 lewy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na tor 602	
606	Rz. S49, 1÷9,190 lewy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na tor 606	
607	Rz. S49, 1÷9,190 lewy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na tor 604	
<b>ROZJAZDY NA TORACH DOJAZDOWYCH</b>				
301	Rz.UIC60 1÷9 300 lewy Zamkn suwakowe	elektryczny, dyżurny ruchu posterunku SiB	tak w przebiegach manewrowych na tor 606	wyznaczony pracownik bocznicy
601	Rz.49 E1, 1÷9,300 lewy Zamkn suwakowe	elektryczny, nastawniczy posterunku SiP	tak w przebiegach manewrowych na zwrotnicę 604	
602	Rz.49 E11÷9,300 lewy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na tor 602	
604	Rz.49 E1, 1÷9,300 prawy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na zwrotnicę 601	



Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
<b>NABRZEŻE GÓRNIKÓW</b>				
611	Rz. S49 1÷9 190 prawy Zamkn suwakowe	elektryczny, nastawniczy posterunku SiP	nie uzależniona na zwrotnicę 612	wyznaczony pracownik bocznicy
612/613	Podwójny S49, dwustronny 1÷9, 190 Zamkn suwakowe		nie uzależniona na tor 609	
614	Rz. S49 1÷9 ,190 lewy Zamkn suwakowe		nie uzależniona na tor 610	
St. nr 1	Skrzyżowanie torów w km 2,627	---	z Rz. 611 na Rz.612/613 oraz z toru 506 na tor 619	
<b>NABRZEŻE HUTNIKÓW</b>				
615	Rz. S49 1÷9 ,190 prawy Zamkn suwakowe	ręczny, drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 611	wyznaczony pracownik bocznicy
616	Rz. S49 1÷9 ,190 prawy Zamkn suwakowe		nie uzależniona na tor nr 622	
618	Rz. S49 1÷9 ,190 lewy Zamkn suwakowe		nie uzależniona na zwrotnicę 619	
619	Rz. S49 1÷9 ,190 lewy Zamkn suwakowe		nie uzależniona na zwrotnicę 621	
620	Rz. S49 1÷9 ,190 prawy Zamkn suwakowe		nie uzależniona na tor nr 625	
<b>NABRZEŻE CHEMIKÓW</b>				
621	Rz. 49 E1 1÷9 ,190 lewy Zamkn suwakowe	ręczny, drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 622	wyznaczony pracownik bocznicy
622	Rz. 49 E1 1÷4,8 215 symetryczny Zamkn suwakowe		nie uzależniona na tor nr 627	
901	R. łukowy 49 E1 1÷5 537 dwustronny Zamkn suwakowe		nie uzależniona na tor nr 628	
<b>NABRZEŻE PORTOWCÓW</b>				
608	Rz. S49 1÷9 ,300 prawy Zamkn suwakowe	ręczny, drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr. nr. 609	wyznaczony pracownik bocznicy
609	Rz. S49 1÷9, 300 lewy Zamkn suwakowe		nie uzależniona na tor nr 633	
627	Rz. S42 1÷9, 205 prawy Zamkn hakowe		nie uzależniona na tor nr 618	
629	Rz. 1÷9, S42, 205 lewy Zamkn hakowe		nie uzależniona na tor nr 616	
6001	Rz. S49 1÷9, 190 lewy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na tor nr 632	



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

**ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN  
I ŚWINOUJŚCIE S.A.**

18/64

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
6002	Rz. S49 1÷9, 190 prawy Zamkn suwakowe	elektryczny, nastawniczy posterunku SiP	tak w przebiegach manewrowych uzależniona na tor nr 615	wyznaczony pracownik boczniczy
6003	Rz.49 E1, 1÷9,190 prawy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na zwr. 6002	
6004	Rz.49 E1, 1÷9 ,190 lewy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na zwr. 6003	
6005	Rz. S49 1÷9 190 lewy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na tor 506	

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
<b>WYWROTNICA</b>				
603	Rz.49 E1, 1÷9,300 prawy Zamkn suwakowe	elektryczny, nastawniczy posterunku SiP	tak w przebiegach manewrowych na tor nr 651	wyznaczony pracownik boczniczy
605	Rz.49 E1, 1÷9 ,300 prawy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na tor nr 652	
650	Rz. S49 1÷9 190 prawy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na zwrotnicę 654	
651	Rz. S49 1÷9 190 prawy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na tor 654	
652	Rz. S49 1÷9 190 prawy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na tor 658	
653	Rz. S49 1÷4,8 ,215 symetryczny Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na zwrotnicę 658	
654	Rz. S 49 1÷9 190 lewy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na tor 661	
655	Rz. S 49 1÷9 190 prawy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na tor 656	
656	Rz. S49 1÷9 190 lewy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na tor 657	
657	Rz. S49 1÷9 190 prawy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na tor 667	
658	Rz. S49 1÷9 190 lewy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na zwrotnicę 655	
659	Rz. S49 1÷9 190 prawy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na zwrotnicę 656	
660	Rz. S49 1÷9 190 lewy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na tor 664	
661	Rz. S49 1÷9 190 prawy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na tor 665	
664a/b	Rkpd. S49 1÷9 190 Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na tor 664	
664c/d			tak w przebiegach manewrowych na zwrotnicę 664	

665	Rz. S49 1÷9 190 lewy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na zwrotnicę 673	
666	Rz. S49 1÷9 190 lewy Zamkn suwakowe		nie uzależniona na tor 661	

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
667	Rz. S49 1÷9 190 prawy Zamkn suwakowe	ręczny, drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwrotnicę 666	wyznaczony pracownik bocznicy
669	Rz. S49 1÷9 190 prawy Zamkn suwakowe		nie uzależniona na tor 668	
670 *	Rz. S49 1÷6,6,190 prawy Zamkn suwakowe	samopowrotny	nie uzależniona na tor 670	
671 *	Rz. S49 1÷6,6 190 lewy Zamkn suwakowe		nie uzależniona na tor 671	
672	Rz. S49 1÷9 190 prawy Zamkn suwakowe	elektryczny, nastawniczy posterunku SiP	tak w przebiegach manewrowych na tor 665	
673	Rz. S49 1÷9 190 lewy Zamkn suwakowe		tak w przebiegach manewrowych na zwrotnicę 665	
674	Rz. S49 1÷9 190 lewy Zamkn suwakowe	ręczny, drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor 664	
701	Rz. S49 1÷9 190 lewy Zamkn suwakowe	elektryczny, nastawniczy posterunku SiP	tak w przebiegach manewrowych na tor 653	

\*) Zwrotnice rozjazdów nr 670 i 671 są zwrotnicami rozpruwalnymi, z bezpośrednim połączeniem iglic, przystosowanymi do samoczynnego nastawiania przez koła wagonu wypychanego z wywrotnicy. Powrót zwrotnicy do położenia zasadniczego wymusza urządzenie ustalające, w które wyposażone są te zwrotnice.

- 1) Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z1 w porze ciemnej nie są oświetlane.
- 2) Na międzytorzach znajdują się wskaźniki W17 (ukres) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi co najmniej 3,75 m. Tor może być zajęty taborem wyłącznie do wskaźnika.
- 3) Na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.
- 4) Rozjazdy: 220, 221, 222, 223, 606, 607 są to rozjazdy PKP PLK S.A.
- 5) Rozjazdy nr 601, 602, 603, 604, 605, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 664a/b, 664c/d, 665, 672, 673, 6001, 6002, 6003, 6004, 6005, Wk601 właściciela bocznicy.
- 6) Wyżej wymienione zwrotnice i wykolejnica wymienione wyżej są uzależnione w przebiegach manewrowych wg tablicy zależności.
- 7) Zwrotnice i wykolejnice elektrycznie nastawiane przez nastawniczego nastawni SiP: 301, 601, 602, 603, 604, 605, 608, 609, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 664a/b, 664c/d, 665, 672, 673, 701, 6001, 6002, 6003, 6004, 6005.

- 8) Zwrotnice ręczne nastawiane przez obsługę manewrową 666, 667, 669, 674, 611, 612/613, 614, 615, 616, 618, 619, 620, 621, 622, 627, 629, 901.
- 9) Zwrotnice samopowrotne: 670, 671

### 2.3. Obrotnice, suwnice i wywrotnice wagonowe

- 1) Na terenie bocznic kolejowej na torach nr 672 i 673 znajduje się wywrotnica wagonowa.
- 2) Na terenie bocznic kolejowej znajdują się:
  - a) trzy suwnice na Nabrzeżu Górników;
  - b) dwie suwnice na nabrzeżu Chemików.

### 2.4. Kolejowe obiekty inżynieryjne

Na terenie bocznic kolejowej nie ma kolejowych obiektów inżynieryjnych.

### 2.5. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia

- 1) W okręgu SiP znajduje się przejazd:  
**kategorii F** przez tory nr 601, 602 i 603 w **km 0,772** – wyposażony w rogatki przejazdowe, sygnalizację świetlną oraz TV.

Od strony toru osłanianie jest przez tarcze manewrowe obsługiwane przez nastawniczego nastawni SiP. W przypadku uszkodzenia sterowania urządzeniami rogatekowymi i sygnalizacji przejazdowej i niemożności wyświetlenia sygnału jazda manewrowa dozwolona Ms 2 na tarczy manewrowej nastawnicy SiP ma obowiązek ustawienia znaków „Rogatka uszkodzona” z obu stron drogi. Strzeżenie przejazdu należy do obowiązków kierownika manewrów. Wjazd manewrującego taboru na przejazd może nastąpić po otrzymaniu przez kierownika od nastawniczego SiP sygnału ręcznego Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie” oraz wstrzymaniu ruchu kołowego i pieszego.

- 2) Wewnątrz bocznic kolejowej Rejon Port Świnoujście znajdują się przejazdy:
  - a) zakładowe, osygnalizowane jak **kategorii D**:

- tor 606 km 0,595;
- tor 607 km 0,243;
- tor 608 km 0,116;
- tor 609 km 0,224;
- tor 610 km 0,116; 0,560;
- tor 611 km 0,273; 0,323, 0,696, 0,753;
- tor 615 km 0,053; 0,120;
- tor 616 km 0,395; 0,525;
- tor 617 km 0,203; 0,068;
- tor 618 km 0,628; 0,758;
- tor 619 km 0,100; 0,180;
- tor 622 km 0,151; 0,212;
- tor 625 km 0,304; 0,335.

Przejazdy osygnalizowane są krzyżami Św. Andrzeja oraz w miejscach ograniczonej widoczności dodatkowo znakami drogowymi „Stop”.

- b) zakładowy, osygnalizowany jak **kategorii C** przez tor 625 w km 0,206  
Wyposażony w urządzenia sygnalizacji przejazdowej (rozwiązanie indywidualne dostosowane do sytuacji w terenie przeznaczone do zabezpieczenia ruchu na skrzyżowaniu drogi z torem kolejowym). Przejazd ten wyposażony jest w sygnalizację przejazdową uzależnioną od wskazań osłaniających przejazd od strony toru tarcz manewrowych Tm1 i Tm2.
  - c) kategorii F przez tor 670 w km 0,016  
W pobliżu wywrotnicy WW 12 znajduje się przejazd przez tor nr 670 kat F w km 0,016 z ręcznie nastawianymi rogatkami. W położeniu zasadniczym roгатki przejazdowe są zamknięte na kłódki.
- 3) Czyszczenie żłobków na wszystkich przejazdach na bocznicach należy do obowiązków wyznaczonego pracownika bocznic (pracownika OT Port Świnoujście).
- 4) Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.

## 2.6. Wagi wagonowe

- 1) Ważenie wagonów na wagach wagonowych należy do obowiązków operatora bocznic.
- 2) Wagi znajdują się na torach:
  - a) nr 616 - dwupomostowa elektroniczna waga wagonowa „TRAPPER” typ SRS -120/9000/5000 o maksymalnej sile udźwigu 120 ton, długości (w km 0,340);
  - b) nr 628 w budynku zsypania (w km 0,221);
  - c) nr 660 znajdują się waga TAMTRON (w km 0,392);
  - d) nr 661 znajdują się waga TAMTRON (w km 0,392).

## 2.7. Inne urządzenia

Na terenie bocznic znajdują się urządzenia:

- 1) Na Nabrzeżu Portowców stanowisko daszkowania wagonów z 2 pomostami. Stałym o długość 60 m oraz pomostem ruchomym na torze nr 617.
- 2) Na Nabrzeżu Górników są 2 żurawie o max. udźwigu 10 T, napędzie elektrycznym i wydajności eksploatacyjnej 120 ton/godz. oraz 1 żuraw o max. udźwigu 140 T, napędzie spalinowym i wydajności eksploatacyjnej 1000 ton/godz. Dźwigi usytuowane są przy torach nr 609 i 610, długość frontu ładunkowego 105 m. Urządzenie ładunkowe statków o wydajności 25000 T/dobę. Załadowcze urządzenie wagonów o wydajności 10000 T/dobę.
- 3) Na Nabrzeżu Hutników na torach nr 621 i 624 znajduje się ładowarka kołoczerpakowa o wydajności 500 ton/godz. z urządzeniem wagowym na taśmie. **Długość frontu ładunkowego - 200 m.** Przy torze nr 622 znajduje się rampa boczna niska o długości 36,5 m oraz rampa boczna wysoka o długości 20 m.
- 4) Na Nabrzeżu Chemików urządzenia zasypowe taśmowe z wagą elektroniczną usytuowaną na taśmie, zlokalizowane przy torze nr 625 traktowane jako punkt zasypania wagonów. Wydajność eksploatacyjna 250 ton/godz., długość frontu ładunkowego 22 m.



## 2.8. Bramy kolejowe

Na terenie bocznicy kolejowej nie ma bram kolejowych.

## 2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

- 1) Na terenie bocznicy w okręgu nastawczym SiP znajduje się nastawnia portowa SiP w km 0,308 kilometracji bocznicowej, z prawej strony toru nr 503 (patrząc w kierunku torów stacyjnych). Obsadę nastawni SiP stanowi jeden nastawniczy w zmianie.
- 2) Okręg nastawczy SiP wyposażony jest w urządzenia komputerowe, z indywidualnym nastawianiem zwrotnic wyposażonych w napędy normalno-bieżne, oraz sygnalizacją świetlną. Komputerowe urządzenia stacyjne przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego w obszarze posterunku, są zgodne z normami, przepisami oraz albumami schematów. Urządzenia obsługiwane są z pulpitu komputerowego umieszczonego na nastawni SiP. Wszelkie polecenia związane z realizacją przebiegów manewrowych, przestawianiem zwrotnic, realizowane są z tego pulpitu.
- 3) Przebiegi manewrowe w okręgu SiP są utwierdzone, zwolnienie przebiegu następuje samoczynnie po opuszczeniu przez tabor ostatniego odcinka kontroli niezajętości toru w drodze przebiegu, a w przypadku nie zwolnienia przebiegu przez tabor, zwolnienia przebiegu dokonuje się ręcznie (realizacja odpowiedniego polecenia z pulpitu komputerowego).
- 4) Urządzenia srk w okręgu SiP posiadają awaryjne zasilanie z agregatu prądotwórczego.
- 5) Pulpit komputerowy 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 lokalnych, fakt przeprowadzenia egzaminu autoryzacyjnego powinien być odnotowany w rejestrze egzaminów.
- 6) Obowiązki nastawniczego nastawni SiP:
  - a) osobiście obsługuje urządzenia srk, w obsłudze urządzeń nastawniczymu nie wolno wyręczać się innymi pracownikami;
  - b) nastawia i sprawdza drogę przebiegu na pulpicie komputerowym;
  - c) w razie uszkodzenia kontroli nie zajętości torów i rozjazdów, sprawdza w zależności od odległości rozjazdu od nastawni i widoczności, stan zajętości torów na gruncie, z okna nastawni lub przy pomocy zwrotniczego, wyznaczonego pracownika drużyny manewrowej lub brygady torowej;
  - d) obsługuje znajdujące się na nastawni urządzenia łączności;
  - e) uzgadnia telefonicznie wszystkie jazdy pojazdów trakcyjnych i składów manewrowych z i na bocznice z dyżurnym ruchu posterunku SiA, a dlajazd przez tor nr 505 z dyżurnym ruchu posterunku SiB;
  - f) bierze udział w oględzinach rozjazdów poprzez nastawianie rozjazdów na żądanie pracownika torowego oraz nadzoruje jego pracę;
  - g) w razie niemożności nastawienia zwrotnic z pulpitu nastawia je za pomocą korby;
  - h) utrzymuje w czystości pulpit nastawczy i urządzenia łączności;
  - i) w razie potrzeby osłania zamknięte tory i rozjazdy tarczami D 1 „Stój”;
  - j) obsługuje rogatki przejazdu przez tory nr 601, 602 i 603.



- 7) Nastawniczy prowadzi następującą dokumentację:
  - a) dziennik telefoniczny, w którym rejestruje wszystkie jazdy na tory stacyjne oraz z tej stacji;
  - b) książkę kontroli urządzeń srk;
  - c) dziennik oględzin rozjazdów.
- 8) Nastawnia SiP wyposażona w następujący sprzęt:
  - a) lampa sygnałowa zasilana prądem stałym 24 V;
  - b) chorągiewka pomarańczowa;
  - c) trąbka sygnałowa;
  - d) zamknięcia pomocnicze;
  - e) 2 sztuki tabliczek ostrzegawczych o treści "Tor zamknięty";
  - f) 2 zamki trzpieniowe;
  - g) 2 spony iglicowe;
  - h) 2 tarcze D 1;
  - i) przepisy i instrukcje.
- 9) Tory boczniczy przed nieuzgodnionym wjazdem na tory PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zabezpieczone są w postaci wykolejnic Wk101 oraz Wk611. Wk101 obsługiwana jest przez dyżurnego ruchu posterunku SiB, natomiast Wk611 obsługiwana jest przez dyżurnego ruchu posterunku SiA.

## 2.10. Posterunki techniczne

Na terenie boczniczy kolejowej nie ma posterunków technicznych.



**2.11. Sygnalizatory, wskaźniki i tablice**

## a) Sygnalizatory

Nazwa i numer	Usytuowanie	Sposób nastawiania
Tarcze manewrowe		
Tm601	tor nr 601 i rozjazd nr 221	elektryczny, nastawniczy SiP
Tm602	tor nr 602 i rozjazd nr 223	
Tm621	tor nr 602 i przejazd 0,772	
Tm622	tor nr 601 i przejazd 0,772	
Tm623	tor nr 651 i rozjazd nr 603	
Tm624	tor nr 652 i rozjazd nr 605	
Tm625	tor nr 653 i rozjazd nr 701	
Tm626	tor nr 669 i rozjazd nr 701	
Tm172	tor nr 606 i rozjazd nr 606	
Tm641	tor nr 659 i rozjazd nr 652	
Tm642	tor nr 658 i rozjazd nr 652	
Tm643	tor nr 655 i rozjazd nr 651	
Tm644	tor nr 654 i rozjazd nr 651	
Tm651	tor nr 651 i rozjazd nr 651	
Tm652	tor nr 652 i rozjazd nr 653	
Tm653	tor nr 653 i rozjazd nr 652	
Tm654	tor nr 654 i rozjazd nr 650	
Tm655	tor nr 655 i rozjazd nr 655	
Tm656	tor nr 656 i rozjazd nr 655	
Tm657	tor nr 657 i rozjazd nr 656	
Tm658	tor nr 658 i rozjazd nr 656	
Tm659	tor nr 659 i rozjazd nr 657	
Tm660	tor nr 660 i rozjazd nr 654	
Tm661	tor nr 661 i rozjazd nr 654	



Nazwa i numer	Usytuowanie	Sposób nastawiania
Tarcze manewrowe		
Tm662	tor nr 611 i rozjazd nr 650	elektryczny, nastawniczy SiP
Tm663	tor nr 663 i rozjazd nr 660	
Tm664	tor nr 664 i rozjazd nr 660	
Tm665	tor nr 665 i rozjazd nr 661	
Tm666	tor nr 666 i rozjazd nr 661	
Tm667	tor nr 667 i rozjazd nr 657	
Tm668	tor nr 668 i rozjazd nr 657	
Tm669	tor nr 663 i rozjazd nr 664 a/b	
Tm670	tor nr 664 i rozjazd nr 664 a/b	
Tm671	tor nr 664 i rozjazd nr 664 c/d	
Tm672	tor nr 665 i rozjazd nr 672	
Tm673	tor nr 666 i rozjazd nr 665	
Tm674	tor nr 673 i rozjazd nr 665	
Tm675	Wstawka między rozjazdowa 674/673 i rozjazd nr 673	
Tm301	Tor nr 505 i rozjazd 301	
Tm302	Tor nr 606 i rozjazd 301	
Tm303	Tor nr 607 i rozjazd 301	
Tm174	Tor nr 633 i Wk611	
Tm183	Tor nr 631 i rozjazd 608	
Tm184	Tor nr 632 i rozjazd 609	
Tm185	Tor nr 633 i rozjazd 609	
Tm191	Tor nr 631 i rozjazd 6001	
Tm192	Tor nr 632 i rozjazd 6001	
Tm193	Tor nr 633 i rozjazd 6002	
Tm194	Tor nr 615 i rozjazd 6002	
Tm195	Tor nr 616 i rozjazd 6004	
Tm196	Tor nr 615 i rozjazd 6005	
Tm197	Tor nr 619 i rozjazd 6005	

b) Wskaźniki.

- a) Tarcze zaporowe wskazujące stały sygnał Z1 „Stój” znajdują się z prawej strony w końcowej części wszystkich torów na początku zasypki piaskowej przed kozłem oporowym, którym zakończony jest tor. Tarcze zaporowe nie są oświetlane, ich widoczność zapewnia oświetlenie zewnętrzne;
- b) Na zwrotnikach rozjazdów na bocznicy znajdują się wskaźniki zwrotnicowe Wz, wskazujące jej położenie. Wskaźnik zwrotnicowy nie jest oświetlany, a jego widoczność zapewnia oświetlenie zewnętrzne. Przeciwwaga zwrotnicy obsługiwana jest ręcznie przez drużyny manewrowe i trakcyjne;
- c) Na zwrotnikach wykolejnic na bocznicy znajdują się wskaźniki Z1 Wk „Stój, wykolejnica na torze” i Z2 Wk „Wykolejnica zdjęta z toru” wskazujące położenie wykolejnicy. Wskaźniki na wykolejnicach nie są oświetlane, a ich widoczność zapewnia oświetlenie zewnętrzne;
- d) W miejscu, gdzie odległość między osiami łączących się torów wynosi 3,75 m znajdują się wskaźniki W 17 „słupek ukresowy” wskazujące, do którego miejsca na obu torach może być ustawiony tabor.

3) Tablice.

Nazwa i numer	Usytuowanie
Sygnaly Z1	kozły oporowe torów nr: 608, 614, 616a, 617, 621, 624, 626, 627, 628, 662, 669, 672, 673 656, 657, 619
Tablica „Punkt zdawczo-odbiorczy”	międzytorza torów nr 609 - 610, 615 - 616, 611 – 612, 631 – 632, 632 – 633, 633 – 615, 619
Tablica „Punkt odbiorczy”	międzytorza torów nr 660 - 661 i 667- 668
Tablica „Punkt zdawczy”	międzytorza torów nr 663 - 664 i 665 - 666

## 2.12. Oświetlenie bocznicy kolejowej

Tory bocznicy oświetlone światłem elektrycznym, którego punkty świetlne umieszczone są wzdłuż torów. Kontrola i nadzór nad oświetleniem należy do operatora bocznicy. Oświetlenie umożliwia wykonywanie manewrów również w porze nocnej.

### III. PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO

Ruch kolejowy pomiędzy stacją kolejową Świnoujście prowadzony jest na zasadach jazd manewrowych określonych w Regulaminie technicznym stacji Świnoujście SiA (dla jazd torami nr 503, 206, 603 i 210) oraz SiB (dla jazd torem nr 505) w działce nr 54.

#### 3.1. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada

- 1) Bocznicą kolejową Rejon Port Świnoujście jest podzielona jest na dwa okręgi nastawcze:
  - a) Okręg obsługiwany przez nastawniczego nastawni SiP (rozjazdy nastawiane elektrycznie);
  - b) Okręg obsługiwany przez drużyny manewrowe (rozjazdy nastawiane ręcznie).

#### 3.2. Rejony manewrowe bocznic kolejowej

- 1) Bocznicą podzielona jest na 5 rejonów manewrowych:
  - a) Rejon manewrowy nr 1, który obejmuje nabrzeże Portowców, punkt zdawczo-odbiorczy i punkt daszkowania wagonów. W skład rejonu wchodzi tor nr: 607 (od Rz. 301), 615, 616, 616a, 617, 618, 619, 631, 632 i 633. Do zadań rejonu należy:
    - podstawianie wagonów z toru nr 607 na tory 615, 616, 617, 618;
    - podstawianie wagonów z torów 631, 632 i 633 na tor 619;
    - zabieranie wagonów z toru 619 na tor 631, 632 i 633;
    - zabieranie wagonów po załadunku z torów 615, 616, 617, 618;
    - obsługa punktu daszkowania wagonów na torze nr 617;
    - ważenie wagonów na wadze wagonowej na torze nr 616.
  - b) Rejon manewrowy nr 2, który obejmuje nabrzeża Górników i Hutników wraz z torami nr 608, 609, 610, 611, 612, 614, 621, 622, 624. Granicę rejonu stanowi skrzyżowanie torów między rozjazdami nr 611 i 612 oraz ukres rozjazdu nr 620 i ukres rozjazdu nr 650. Do zadań rejonu należy:
    - podstawianie i zabieranie wagonów do i z nabrzeża Górników, Hutników;
    - przestawianie wagonów z toru nr 612/614 na tory nr 611 i 622 na punkcie ładunkowym drobnicy.
  - c) Rejon manewrowy nr 3, który obejmuje nabrzeże Chemików wraz z torami nr 625, 626 i 627. Granicę rejonu stanowi ukres rozjazdu nr 620. Do zadań rejonu należy:
    - przestawianie pod załadunek wagonów próżnych pod załadunek z toru nr 610 lub wyjątkowo z toru nr 615, tj. z rejonu manewrowego nr 1;
    - podstawianie wagonów na tory nr 626 i 627 celem przygotowania do załadunku;
    - podciąganie wagonów pod urządzenia załadowcze;
    - przestawianie wagonów ładownych na tory nr 609 lub 610 (punkt zdawczo – odbiorczy).
  - d) Rejon manewrowy nr 4, który obejmuje wywrotnicę wagonową wraz z torami nr: 663, 664, 665 i 666, 672 i 673. Do zadań rejonu należy:
    - spychanie wagonów ładownych z węglem na wschodni bęben wywrotnicy (WW 11), lub bęben zachodni (WW 12).;

 <small>PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE</small>	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	29/64
---	---	-------

- w okresie zimy obsługa rozmrażalni wagonów.
- e) Rejon manewrowy nr 5, który obejmuje tory nr 660, 661, 662, 667, 668, 670 i 671 w rejonie wywrotnicy. Do zadań rejonu należy:
  - przygotowanie wagonów próżnych po wyładunku do przekazania dla przewoźników;
  - przestawianie wagonów próżnych na punkt doczyszczania wagonów na torze nr 660.
- 2) Wjazd pojazdów trakcyjnych w sąsiedni rejon manewrowy oraz wykonywanie w tym rejonie manewrów może się odbyć po uzyskaniu zgody kierownika manewrów rejonu, w którym manewry mają być wykonane, który pełni rolę koordynatora pracy manewrowej w rejonie.
- 3) Dopuszcza się równocześnie pracę więcej niż jednego pojazdu trakcyjnego w danym rejonie manewrowym po wcześniejszym dokonaniu uzgodnień pomiędzy kierownikami manewrów.

### 3.3. Środki łączności

Operator obiektu infrastruktury usługowej oraz przewoźnicy kolejowi korzystają z sieci telefonicznej portowej, ogólnie – eksploatacyjnej TP S.A. oraz z bezprzewodowej łączności manewrowej z wykorzystaniem urządzeń posiadających świadectwo dopuszczenia do użytkowania wydane przez Urząd Transportu Kolejowego.

### 3.4. Uzgadnianie ruchu kolejowego przez połączenie z infrastrukturą styczną

- 1) Ruch kolejowy pomiędzy stacją kolejową Świnoujście a bocznica kolejową Rejon Port Świnoujście i w drodze powrotnej realizowany jest na zasadach jazdy manewrowych określonych w Regulaminie technicznym stacji Świnoujście (dla okręgów SiA i SiB).
- 2) Każdorazowa jazda manewrowa w kierunku bocznic, jak też z bocznic musi być omówiona i uzgodniona z dyżurnym ruchu posterunku SiA lub SiB (plan pracy manewrowej).
- 3) Obsługi poszczególnych nabrzeży na bocznicach przez przewoźników kolejowych uzgadniane są telefonicznie na zasadach określonych w umowie na obsługę (porozumieniu). Ze strony bocznic obsługi uzgadniane są z Dyspozytorem OT Port Świnoujście i dyżurnym ruchu posterunku SiA lub SiB.
- 4) Po otrzymaniu zgody na wjazd na teren bocznic od dyspozytora OT Port Świnoujście, kierownik manewrów omawia plan pracy manewrowej z dyżurnym ruchu posterunku SiA lub SiB stacji Świnoujście.
- 5) Po uzgodnieniu obsługi przez wyznaczonego pracownika przewoźnika kolejowego z Dyspozytorem OT Port Świnoujście, na 15 minut przed obsługą torów nabrzeża powinna być wstrzymana praca manewrowa. Należy wstrzymać również pracę ładunkową, a dźwigi i inny sprzęt ładunkowy oraz materiały muszą być odsunięte na bezpieczną odległość (co najmniej 1,5 m od skrajnej szyny). Z torów bezwzględnie muszą być usunięte pojazdy kołowe i wszelkie urządzenia i przedmioty takie jak: furty burtowe statków, trapy itp.
- 6) Za wstrzymanie pracy manewrowej i ładunkowej oraz usunięcie wszelkich przeszkód z torów odpowiedzialny jest brygadzysta obsługi kolejowej, którego o zamierzonej obsłudze powiadamia Dyspozytor OT Port Świnoujście.
- 7) Po omówieniu planu pracy manewrowej oraz zgłoszeniu przez kierownika

manewrów gotowości do jazdy na teren bocznic, dyżurny ruchu posterunku SiA lub SiB układa drogę przebiegu na bocznicę i wyświetla sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” na odpowiedniej tarczy manewrowej w kierunku bocznicy.

- 8) Wyjazd z bocznicy odbywa się na podstawie sygnału „Jazda manewrowa dozwolona” wyświetlona w rejonie manewrowym, z którego ma odbyć się jazda manewrowa po wcześniejszym omówieniu planu pracy manewrowej przez kierownika manewrów z dyżurnym ruchu posterunku SiA lub SiB.

### **3.5. Układanie drogi przebiegu**

- 1) Przed przystąpieniem do wykonywania manewrów, pracownicy drużyn manewrowych powinni sprawdzić stan zajętości torów, po których planują jazdę, czystość torów, czystość żłobków w torach zabudowanych, prawidłowość i dokładność działania rozjazdów, przez które tabor ma być przetaczany, a w szczególności, czy nie ma przeszkód grożących wykojeniem taboru. Sprawdzić należy stan przylegania iglic do opornic i prawidłowość działania zamknięć nastawczych (za wyjątkiem rozjazdów nastawianych przez nastawniczego SiP).
- 2) Kierownik manewrów w przypadku, kiedy pracę manewrową wykonuje razem z manewrowym, omawiając plan pracy manewrowej, przydziela mu zwrotnice do obsługi.
- 3) Układanie dróg przebiegów należy do obowiązku nastawniczego SiP odnośnie rozjazdów nastawianych elektrycznie. W przypadku rozjazdów nastawianych ręcznie - układanie drogi przebiegu należy do obowiązków drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego.
- 4) Po przestawieniu zwrotnicy ręcznej, pracownik obsługujący zwrotnicę powinien upewnić się o prawidłowym jej nastawieniu na podstawie wzrokowego sprawdzenia dolegania iglicy do opornicy oraz drogi oporowej zamknięcia nastawczego.
- 5) 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.
- 6) Wyjątek w zakresie układania drogi przebiegu dotyczy zwrotnicy nr 670 i 671, która to nastawiana jest samoczynnie.

### **3.6. Pozwolenie na jazdę**

- 1) Pozwolenie na uruchomienie jazdy manewrowej każdorazowo wydaje kierownik manewrów przewoźnika kolejowego.
- 2) Maszynista lub prowadzący pojazd kolejowy ma prawo samodzielnie uruchomić jazdę manewrową w przypadku jazdy luzem po uprzednim upewnieniu się o możliwości uruchomienia takiej jazdy i podaniu sygnału Rp1 Baczność.
- 3) W przypadku wjazdu na infrastrukturę kolejową styczną zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., pozwolenie na uruchomienie jazdy udziela dyżurny ruchu posterunku SiA lub SiB. Uruchomienie jazdy manewrowej w tym przypadku następuje po podaniu sygnału zezwalającego Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” na odpowiedniej tarczy manewrowej.

## IV. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY

### 4.1. Ograniczenia dotyczące taboru

- 1) Obsługa bocznicy przez przewoźnika kolejowego może być wykonywana wyłącznie spalinowymi lokomotywami manewrowymi. W przypadku spalinowych lokomotyw pociągowych, możliwość ich użycia do obsługi bocznicy, należy uzgadniać z operatorem OT Port Świnoujście na etapie planowania przewozu.
- 2) Na bocznicy kolejowej mogą poruszać się spalinowe pojazdy trakcyjne dopuszczone przez Urząd Transportu Kolejowego z uwzględnieniem dopuszczalnego nacisku osi na szynę.
- 3) Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 196 kN/oś.
- 4) Nie występuje możliwość wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych.
- 5) Dopuszczalny jest wjazd lokomotyw dwusystemowych.
- 6) Na bocznicy mogą być przyjmowane bez ograniczeń wszystkie typy i rodzaje wagonów towarowych z zachowaniem obowiązującego maksymalnego dozwolonego nacisku osi na szynę.
- 7) Na bocznicy kolejowej obowiązuje skrajnia budowli zgodna z PN-EN 15273-3/2010 dla kolei normalnotorowych.
- 8) Bocznicą nie posiada skrajnika.
- 9) Na bocznicy nie występują budowle, dla których skrajnia budowli PN-EN 15273-3/2010 nie byłaby zachowana.

Hamowanie składów manewrowych:

- 1) Manewrujący pojazd trakcyjny powinien posiadać czynny hamulec zespolony i ręczny. Bez czynnego hamulca zespolonego pojazd trakcyjny nie może być użyty do wykonywania manewrów.
- 2) Pojazdem trakcyjnym można przetaczać tabor w granicach jego siły pociągowej.
- 3) Na terenie bocznicy Rejon Port Świnoujście wszystkie jazdy manewrowe muszą odbywać się z włączonym hamulcem zespolonym.

Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych

Na pochyleniu	Bez obsługiwanych hamulców wagonowych	Przy większych grupach manewrowych powinien być obsługiwany 1 hamulec wagonowy ręczny lub 2 hamulce zespolone na każde rozpoczęte
Na poziomie i pochyleniu do 1‰	20 wagonów	20 wagonów
od 1‰ do 2,5‰	15 wagonów	15 wagonów
od 2,5‰ do 5‰	12 wagonów	12 wagonów
od 5‰ do 8‰	10 wagonów	10 wagonów.
od 8‰ do 10‰	5 wagonów	5 wagonów.
powyżej 10‰	3 wagonów	3 wagonów



#### 4.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych po torach boczniczy kolejowej

- 1) Na torach boczniczy kolejowej Rejon Port Świnoujście maksymalna prędkość jazd manewrowych wykonywanej lokomotywami manewrowymi nie może przekraczać 5 km/h.
- 2) Dopuszcza się prędkość nie większą:
  - a) 20 km/godz. podczas jazdy po torach nr 601,602 i 606.
  - b) 15 km/godz. podczas jazdy po torach komunikacyjnych oraz postojowych wolnych od taboru. Prędkość ta obowiązuje zarówno przy jazdach ciągniętych i pchanych.
- 3) Każdorazowo należy ograniczyć prędkość do 3 km/godz.:
  - a) przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru,
  - b) przy przetaczaniu taboru za pomocą urządzeń mechanicznych,
  - c) przy jeździe obok urządzeń ładunkowych,
  - d) w czasie manewrów na torach, na których odbywają się czynności ładunkowe jak również podczas pchania wagonów na bęben wyrotnicy.
- 4) W przypadku braku należytej widoczności i/lub złych warunków atmosferycznych (gwałtowna ulewa, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), prędkość jazdy należy zmniejszyć tak, aby manewrujący tabor mógł być natychmiast zatrzymany w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.
- 5) Przed każdorazowym rozpoczęciem jazdy manewrowej, maszynista ma obowiązek podania sygnału „Baczność”.

#### 4.3. Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia

- 1) Przy wykonywaniu manewrów na przejeździe kolejowo-drogowym należy zachować szczególną ostrożność.
- 2) Manewry przez przejazd wolno prowadzić tylko przy zachowaniu następujących warunków:
  - a) prędkość jazdy nie powinna przekraczać 5 km/h (nie dotyczy przejazdów kategorii F lub C przy sprawnie działających urządzeniach srk),
  - b) zbliżając się do przejazdu, maszynista obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy, a w razie potrzeby zatrzymać jazdę manewrową.
  - c) w razie dłuższego manewrowania przez przejazdy kolejowo – drogowe należy cyklicznie umożliwiać przejazd pojazdom drogowym, przerywając manewry w odstępach nie dłuższych niż 10 minut. Wskazana sytuacja nie dotyczy przypadku gdy skład manewrowy zajmuje przejazd kolejowo – drogowy lub przejście w trakcie ważenia składu.
  - d) w razie pchania taboru manewrowy powinien znajdować się na pierwszym wagonie lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.
- 3) Manewry przez przejazdy kolejowo – drogowe i przejścia należy przerwać i umożliwić przejazd pojazdowi uprzywilejowanego.
- 4) Tabor pozostawiony na postój musi znajdować się co najmniej 10 metrów od przejazdu kolejowo-drogowego.
- 5) Przed wjazdem na przejazd ustawiacz/manewrowy powinien wzrokowo sprawdzić, czy żłobki na przejeździe kolejowym są odpowiednio oczyszczone, płyty przejazdowe nie uległy podniesieniu i nie wystają ponad główkę szyny, czy szerokość żłobka jest odpowiednia. W przypadku zauważenia nieprawidłowości należy natychmiast zatrzymać skład manewrowy. Dalsza jazda przez przejazd jest



 PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	33/64
--	---	-------

dozwolona po sprawdzeniu stanu nawierzchni na przejeździe przez uprawnionego pracownika utrzymania.

#### **4.4. Ruch lokomotyw spoza bocznicy po torach bocznicy**

- 1) Dopuszczalny jest wjazd pojazdów kolejowych spoza bocznicy kolejowej na tory kolejowe bocznicy.
- 2) Wjazd na teren bocznicy pojazdu kolejowego spoza bocznicy jest możliwy:
  - a) tylko i wyłącznie po dokonaniu uzgodnień i za zgodą operatora OT Port Świnoujście S.A.;
  - b) po poinformowaniu o tym fakcie dyspozytora kolejowego ZMPSiŚ S.A.
- 3) Pojazd kolejowy wjeżdżający na teren bocznicy w takim przypadku powinien:
  - a) być sprawny technicznie;
  - b) posiadać aktualne świadectwo sprawności technicznej pojazdu trakcyjnego.
- 4) Za stan techniczny pojazdów kolejowych poruszających się po terenie bocznicy odpowiadają operator bocznicy i przewoźnik kolejowy obsługujący bocznicę.

#### **4.5. Możliwości wykonywania manewrów taborem bocznicy po torach stycznych**

Pojazdy kolejowe użytkownika bocznicy nie mogą wjeżdżać na tory styczne.

## V. ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ

### 5.1. Podmioty uprawnione do wykonywania manewrów

Do wykonywania manewrów na terenie bocznic są:

- 1) Uprawnieni pracownicy licencjonowanego przewoźnika kolejowego posiadający stosowne kwalifikacje.
- 2) Uprawnieni pracownicy operatora bocznic posiadający stosowne kwalifikacje.

### 5.2. Tabor kolejowy przeznaczony do obsługi bocznic kolejowej

Obsługę bocznic dokonuje się taborom licencjonowanego przewoźnika kolejowego.

### 5.3. Urządzenia i środki trakcyjne

- 1) Na bocznic dopuszczalne jest przetaczanie wagonów przy pomocy pojazdów drogowych (ciągnikiem drogowym, ładowarką typu „Fadroma” itp.).
- 2) Przetaczanie wagonów przy pomocy pojazdu drogowego może odbywać się pod kierownictwem ustawacza lub innego pracownika posiadającego stosowne uprawnienia wymagane do prowadzenia manewrów, który przed rozpoczęciem manewrowania zobowiązany jest pouczyć przydzielonych do przetaczania pracowników o zasadach bezpiecznego wykonywania tej czynności.
- 3) Przy użyciu pojazdów drogowych dopuszczalne jest przetaczanie takiej ilości wagonów i z taką prędkością, aby w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane.
- 4) Dopuszczalna prędkość przetaczania wagonów przy użyciu maszyn drogowych wynosi do 5 km/h.
- 5) Zabronione jest znajdowanie się ludzi między tokami szynowymi, przed lub za przetaczanym wagonem. Nie wolno uderzać wagonem o stojący następny wagon w celu jego uruchomienia.
- 6) Pojazd drogowy podczas przetaczania powinien znajdować się na zewnątrz toru.
- 7) Kierunek jazdy pojazdu drogowego powinien być równoległy do osi toru. Użyty do ciągnięcia łańcuch lub lina musi mieć długość co najmniej 2,5 m.
- 8) Lina lub łańcuch powinna być zamocowana do wagonu w sposób uniemożliwiający jego uszkodzenie oraz umożliwiających natychmiastowe ich odłączenie w razie potrzeby.
- 9) Wyznaczony pracownik powinien w razie potrzeby hamować wagony hamulcem ręcznym lub specjalnym klinem z drążkiem.
- 10) Przed przetaczanym taborom kolejowym powinien znajdować się pracownik z płozem hamulcowym, w celu jego wyłożenia dla zatrzymania wagonów w wyznaczonym miejscu.
- 11) Po zakończeniu manewrów należy zabezpieczyć tabor przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie hamulcem ręcznym skrajnych wagonów w przetaczanej grupie. W razie braku hamulców ręcznych, należy zabezpieczyć przetaczane wagony wykorzystując w tym celu płozy hamulcowe.
- 12) Kierowca silnikowego pojazdu drogowego nie może równocześnie wykonywać czynności drużyny manewrowej.
- 13) W przypadku manewrowania pojazdami kolejowymi, przy użyciu pojazdu drogowego, na pochyleniu większym niż 2,5 ‰ niezależnie od środków

stosowanych do zatrzymania pojazdów kolejowych należy w odpowiedniej odległości od strony spadku wyłożyć płóz hamulcowy.

- 14) Pojazdy kolejowe podczas manewrowania powinny być ze sobą sprzęgnięte.

#### **5.4. Obsada drużyn trakcyjnych ich wyposażenie**

- 1) Na bocznicach kolejowych Rejon Port Świnoujście dopuszczalna jest jednoosobowa obsada drużyny trakcyjnej.
- 2) Przy jednoosobowej obsadzie drużyny trakcyjnej, drużyna manewrowa musi znajdować się po stronie maszynisty z wyjątkiem sytuacji, kiedy jest to niemożliwe lub zagraża bezpieczeństwu.
- 3) Stosowanie podwójnej obsady osobowej drużyny trakcyjnej jest obowiązkowe w sytuacjach uszkodzenia urządzeń nadzorujących czujność pracy maszynisty pojazdu trakcyjnego.
- 4) Szczegółowe zasady pracy i obowiązki maszynisty określają przepisy wewnętrzne przewoźnika kolejowego. Obowiązki maszynisty dotyczące pracowników użytkownika bocznic opisane są w obowiązkach pracowników.
- 5) Maszynista lokomotywy, lub prowadzący pojazd kolejowy, w czasie pracy manewrowej obowiązany jest posiadać przy sobie wymagane dokumenty upoważniające go do obsługi i prowadzenia pojazdów kolejowych z napędem oraz musi znać warunki miejscowe prowadzenia ruchu kolejowego, a także posiadać ważną autoryzację.
- 6) W czasie prowadzenia manewrów kierującemu pojazdem trakcyjnym nie wolno wyręczać się w jego obsłudze innymi pracownikami.
- 7) Wyposażenie drużyny trakcyjnej powinno obejmować obowiązkowe wyposażenie pojazdu trakcyjnego ujęte w wykazie znajdującym się na pojeździe trakcyjnym.
- 8) W czasie przerw w pracy, gdy na pojeździe nie ma maszynisty (prowadzącego pojazd), pojazd powinien być zabezpieczony przed uruchomieniem przez osoby nieuprawnione, a kabina pojazdu zamknięta i zabezpieczona.

#### **5.5. Obsada drużyn manewrowych ich wyposażenie**

- 1) Obsada drużyny manewrowej powinno składać się z:
  - a) kierownika manewrów (ustawiacz lub kierownik pociągu);
  - b) odpowiedniej liczby manewrowych, niezbędnej do zapewnienia realizacji manewrów.
- 2) Dopuszczalne jest stosowanie jednoosobowego składu drużyny manewrowej tylko i wyłącznie w przypadku kiedy kierownik manewrów posiada wymagane kwalifikacje i może wykonywać czynności manewrowe.
- 3) Kierownik manewrów (ustawiacz) lub na jego polecenie manewrowy, może jednoosobowo przestawiać z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy z włączonym hamulcem zespolonym nieprzekraczające 60 osi rzeczywistych, a bez czynnego hamulca zespolonego grupy wagonów nieprzekraczające 8 osi rzeczywistych.
- 4) Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinny używać podczas pracy przydzielonych im środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia zapewniającego swobodę ruchów oraz bezpieczeństwo osobiste.
- 5) Wyposażenie drużyny manewrowej powinno obejmować:
  - a) Chorągiewkę sygnałową, a przy niedostatecznej widoczności latarkę sygnałową;

 <small>PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE</small>	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	36/64
---	---	-------

- b) Gwizdek;
  - c) Hełm ochronny i rękawice ochronne;
  - d) Kamizelkę ostrzegawczą barwy pomarańczowej z elementami odblaskowymi;
  - e) Radiotelefon przenośny zapewniający łączność między sobą, z maszynistą oraz obsługą posterunku nastawczego;
  - f) Dokument upoważniający do wykonywania czynności ustawiacza/manewrowego, zgodny ze wzorem określonym w załączniku nr 8 do Rozporządzenia Ministra właściwego ds. Transportu kolejowego w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.
- 6) Za wyposażenie pracowników drużyny manewrowej w powyższe przybory i dokumenty, odpowiedzialny jest przewoźnik kolejowy, który dokonuje obsługi bocznicy swoimi drużynami manewrowymi.

#### **5.6. Dozwolone sposoby prowadzenia pracy manewrowej**

- 1) Na bocznicy kolejowej dozwolone jest:
  - a) wykonywanie manewrów sposobem odstawczym;
  - b) sposobem grawitacyjnym z wywrotnicy.
- 2) Realizowanie pracy manewrowej sposobem odstawczym dopuszcza przestawianie pojazdów kolejowych na wyznaczony tor i ich odczepienie od pojazdu trakcyjnego po zatrzymaniu.
- 3) Odstawianie może być wykonywane pojazdem trakcyjnym lub pojazdem drogowym.
- 4) Zabronione jest wykonywanie manewrów pojazdami kolejowymi sposobem odrzutu.
- 5) Zabronione jest wykonywanie manewrów siłą ludzi.
- 6) Na bocznicy dopuszcza się wykonywania manewrów przy użyciu pojazdu drogowego operatora bocznicy, przy czym przemieszczanie taboru może odbywać się w granicach jednego toru (od punktu zdawczo-odbiorczego w kierunku końca toru i odwrotnie).

#### **5.7. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym**

- 1) Podstawianie składów wagonów na punkty zdawczo – odbiorcze odbywa się w zależności od miejsca podstawienia taboru poprzez ciągnięcie lub poprzez spychanie składu wagonów z umiejscowieniem lokomotywy manewrowej na końcu spychanego składu.
- 2) Wystawianie składów wagonów z punktów zdawczo – odbiorczych odbywa się poprzez wyciąganie składu wagonów z umiejscowieniem lokomotywy manewrowej na początku ciągniętego składu.
- 3) Zabronione jest umieszczanie lokomotywy manewrowej w środku składu w trakcie jazd manewrowych na terenie bocznicy kolejowej.

## 5.8. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem

### 5.8.1. Zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem

- 1) Obowiązek zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy do kierownika manewrów drużyny manewrowej, która podstawiała wagony na dany tor.
- 2) Tabor nie będący w ruchu należy przed zbiegnięciem zabezpieczyć w następujących przypadkach:
  - a) w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia taboru, a zwłaszcza gdy pochylenie toru wynosi powyżej 2,5 ‰ (pochylenia przekraczające 2,5‰, tabor ma łożyska toczne, wieje silny wiatr itp.;
  - b) po zakończeniu manewrów.
- 3) Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem wykonuje się przez sprzęgnięcie, zahamowanie, podklinowanie, a mianowicie:
  - a) stojący tabor należy na każdym torze sprzęgnąć ze sobą, za wyjątkiem tych pojedynczych wagonów, które podstawione zostały na wyznaczone miejsca (np. punkty ładunkowe); w każdej grupie tabor powinien być ze sobą sprzęgnięty;
  - b) oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
    - jeden pojazd – gdy grupa połączonego taboru nie przekracza 10 pojazdów;
    - dwa skrajne pojazdy – gdy grupa połączonego taboru przekracza 10 pojazdów.
- 4) Dodatkowe zabezpieczenie przed zbiegnięciem lub w przypadku braku wagonowych hamulców ręcznych stanowią płozy hamulcowe, wyłożone od strony spadku, pod koła dwóch wagonów.
- 5) Jeżeli w grupie pojazdów kolejowych znajduje się tylko jeden pojazd z hamulcem ręcznym lub postojowym, to oprócz zahamowania należy użyć płozów od tej strony, od której brak jest pojazdu z hamulcem ręcznym lub postojowym lub od strony, w którą istnieje możliwość zbiegnięcia pojazdów kolejowych. Pojazd kolejowy oddzielnie stojący należy zahamować hamulcem ręcznym lub postojowym.
  - 1) Odkręcanie wagonowych hamulców ręcznych oraz zdejmowanie płoz hamulcowych przez nieuprawnionych pracowników użytkownika bocznicy jest **zabronione**.
  - 2) Zabezpieczenia przed zbiegnięciem oraz jego usunięcia dokonuje drużyna manewrowa podstawiająca lub zabierająca wagony.

### 5.8.2. Gospodarka płozami hamulcowymi

- 1) Na boczniczy stosowane są płozy hamulcowe o szerokości powierzchni ślizgowej (rozstępu pomiędzy wargami) typu PL1 o szerokości 73 mm, malowane na kolor czerwony – do szyn typu S42 i S49. **Zabrania się** stosowania płozów o wymiarach nieprzewidzianych dla danego typu szyn.
- 2) Płozy hamulcowe powinny być opisane umieszczonym na korpusie skrótem nazwy bocznicy „PŚ” i numerem kolejnym płozu.
- 3) Płozy hamulcowe umieszczone są w specjalnych stojakach znajdujących się przy torach zdawczo odbiorczych i ładunkowych w ilości umożliwiającej zapewnienie bezpiecznego odstawienia wagonów i zabezpieczeniu przed zbiegnięciem.



- 4) Płóz hamulcowych nie wolno wykładać w następujących miejscach:
  - a) bezpośrednio przed i za złączami szyn – płozę należy wykładać w odległości co najmniej 1 m za złączem;
  - b) na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, gdyż może to spowodować zacięcie się płozy i uszkodzenie iglicy; w razie konieczności płozę można zakładać przed rozjazdem zwyczajnym tylko na tej opornicy, do której nie przylega iglica;
  - c) na rozjeździe przed krzyżownicą;
  - d) na zewnętrznym toku szynowym w łukach;
  - e) na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu.
- 5) Nie wolno używać płóz uszkodzonych. Płozy hamulcowe powinny być wyłączone z użycia, jeżeli mają następujące wady:
  - a) nieprzepisowe wymiary;
  - b) język podeszwy jest ułamany, spłaszczony, pęknięty lub zadarty do góry;
  - c) podeszwa jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta;
  - d) wargi są uszkodzone lub bardzo zużyte;
  - e) korpus jest złamany lub pęknięty;
  - f) nasadka jest złamana, trzyma się na jednym nicie lub zupełnie odpadła;
  - g) uchwyt jest złamany lub tak skrzywiony, że używanie płoza jest niewygodne;
  - h) nity łączące stopkę z podeszwą są obłuzowane lub widoczne jest pęknięcie spawu.
- 6) Płozy powinny być należycie utrzymane. Płozy zdadne do użytku powinny być ułożone na przeznaczonych do tego celu stojakach. Płóz uszkodzonych nie wolno układać razem z dobrymi.
- 7) Płozy hamulcowe przed wydaniem do użytku powinny być oznakowane cechą bocznicy oraz ponumerowane. Oznaczenie powinno być trwałe i czytelne przez cały okres użytkowania płozy.
- 8) Płóz nie wolno rzucać na ziemię, podeszwą ślizgową do spodu, a w porze zimowej, w celu uniknięcia oblodzenia, nie należy ich kłaść na śniegu.



## VI. ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ

### 6.1. Podstawianie wagonów na bocznicy kolejowej

- 1) Obsługa bocznicy realizowana jest przez licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w umowach na obsługę. Jednoczesna obsługa bocznicy przez więcej niż jednego przewoźnika kolejowego jest niedozwolona.
- 2) Rozformowanie pociągu, podstawienie wagonów na tor zdawczo – odbiorczy bocznicy, oraz wystawienie wagonów z torów zdawczo – odbiorczych na stację należy do przewoźnika obsługującego bocznicy na zasadach określonych w umowie lub porozumieniu.
- 3) Podstawianie składów na punkty manewrowe odbywa się przez prowadzenie jazdy manewrowej ze stacji Świnoujście w kierunku bocznicy kolejowej.
- 4) Kierownik manewrów przewoźnika kolejowego, po uzgodnieniu i potwierdzeniu możliwości podstawienia składu manewrowego na wskazany punkt zdawczo – odbiorczy na terenie bocznicy kolejowej, uzgadnia jazdę manewrową z pracownikiem dyżurnym ruchu posterunku SiA lub SiB znajdującego się na terenie zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. styczej do infrastruktury kolejowej ZMPSiŚ S.A, oraz stosuje procedurę wjazdową:
  - a) Ustawiacz przewoźnika kolejowego, po zgłoszeniu gotowości składu pociągu do wjazdu dyspozytorowi kolejowemu operatora bocznicy i uzyskaniu jego zgody na wjazd, zamawia jazdę manewrową na posterunku SiA lub SiB;
  - b) Po wyświetleniu sygnału „Jazda manewrowa dozwolona” na odpowiednim sygnalizatorze nastawianego z posterunku nastawczego SiA lub SiB, uruchamia jazdę manewrową w kierunku bocznicy kolejowej z zachowaniem obowiązującej prędkości;
  - c) Po wjeździe na teren bocznicy odstawia tabor na punkt zdawczo – odbiorczy;
  - d) Dokonuje zabezpieczenia i przekazania składu.
- 5) Realizacja jazd manewrowych wykonywanych w kierunku punktów zdawczo – odbiorczych bocznicy kolejowej wykonywana jest poprzez ciągnięcie lub spychanie składów wagonów z umiejscowieniem pojazdu trakcyjnego na końcu spychanego składu.
- 6) Ilość wagonów podstawianych jednorazowo, na poszczególne punkty zdawczo – odbiorcze nie może być większa od długości użytecznej toru zdawczo-odbiorczego.
- 7) W przypadku spychania wagonów podstawianych na tory zdawczo-odbiorcze, kierujący manewrami powinien jechać na pierwszym pchanym wagonie lub poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy.
- 8) Jednoczesne dokonywanie obsługi punktu zdawczo – odbiorczego przez więcej niż jednego przewoźnika jednocześnie jest zabronione.

### 6.2. Zabieranie wagonów z bocznicy kolejowej

- 1) Zabieranie składów wagonów z terenu bocznicy kolejowej następuje z chwilą zakończenia obsługi przeładunkowej oraz zgłoszenia gotowości składu do wystawienia z terenu bocznicy kolejowej na stację Świnoujście.
- 2) Przesławianie wagonów z torów zdawczo-odbiorczych na tory ładunkowe, manewry podczas prac ładunkowych, przesławianie wagonów na tor zdawczo-odbiorczy należy do drużyny manewrowej przewoźnika obsługującego bocznicy.

 <small>PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE</small>	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	40/64
---	---	-------

- 3) Za wystawienie składu z terenu bocznic kolejowej odpowiedzialny jest kierownik manewrów przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi manewrowej.
- 4) Kierownik manewrów w celu wystawienia składu z terenu bocznic stosuje procedurę:
  - a) Uzgadnia poprzez nastawniczego posterunku SiP z posterunkiem nastawczym SiA lub SiB numer toru oraz termin wystawienia składu;
  - b) Przyjmuje skład na terenie punktu zdawczo – odbiorczego;
  - c) Zgłasza nastawniczego posterunku SiP gotowość do wystawienia składu zgodnie z ustaleniami;
  - d) Po otrzymaniu sygnału „Jazda manewrowa dozwolona” wydaje maszyniście polecenie uruchomienia jazdy manewrowej i wyjeżdża ze składem manewrowym z terenu bocznic kolejowej na grupę torów odjazdowych stacji Świnoujście.
- 5) Wyjazd składów manewrowych z terenu bocznic kolejowej Rejon Port Świnoujście odbywa się na zasadzie wyciągania składów z pojazdem trakcyjnym umiejscowionym na początku wyciąganego składu.

### 6.3. Ważenie wagonów

Ważenie wagonów odbywa się pomocą wagi wagonowej zlokalizowanej na torze nr 616, 628, 660 i 661.

### 6.4. Planowanie pracy manewrowej

- 1) Planowanie pracy manewrowej realizowane jest na podstawie planów dobowo – zmianowych podstawiania i zabierania wagonów opracowany po uzgodnieniach pomiędzy dyspozytorem OT Port Świnoujście, a przewoźnikami kolejowymi, a także uzgodnieniach w tzw. obsłudze dodatkowej.
- 2) Jednoczesne dokonywanie obsługi bocznic kolejowej przez więcej niż jednego przewoźnika jest dozwolone tylko i wyłącznie za zgodą dyspozytora OT Port Świnoujście. Wjazd przewoźnika poza punkt zdawczo-odbiorczy możliwy jest każdorazowo za zgodą dyspozytora OT Port Świnoujście.
- 3) Za koordynację pracy bocznic i obsług z ramienia operatora obiektu infrastruktury usługowej odpowiada dyspozytor OT Port Świnoujście.
- 4) Koordynacją zamówień transportów i uzgadnianie terminów dostaw zajmuje się Dyspozytor OT Port Świnoujście.
- 5) Obsługi poszczególnych punktów zdawczo-odbiorczych na bocznic przez przewoźników kolejowych są uzgadniane telefonicznie i potwierdzane drogą elektroniczną na zasadach określonych w umowie na obsługę zawieranej pomiędzy operatorem bocznic OT Port Świnoujście, a przewoźnikiem kolejowym.

### 6.5. Powiadamianie pracowników

- 1) W zakresie planowania oraz realizacji pracy manewrowej na terenie bocznic kolejowej Rejon Port Świnoujście przekazywanie informacji następuje na podstawie uzgodnień dokonywanych pomiędzy dyspozytorem OT Port Świnoujście, a kierownikami manewrów drużyny manewrowej.
- 2) Po uzgodnieniu obsługi na 15 minut przed obsługą torów nabrzeża powinna być wstrzymana praca ładunkowa.



- 3) Oprócz wstrzymania prac ładunkowych, należy odsunąć materiały, dźwig i inny sprzęt ładunkowy na bezpieczną odległość (co najmniej 2 m od skrajnej szyny). Z torów bezwzględnie muszą być usunięte pojazdy kołowe i wszelkie urządzenia i przedmioty takie jak: furty burtowe statków, trapy itp.
- 4) Za powiadomienie pracowników oraz za wstrzymanie pracy manewrowej i ładunkowej oraz usunięcie wszelkich przeszkód z torów odpowiedzialny jest dyspozytor kolejowy operatora bocznicy, który:
  - a) żąda od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się na wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów.
  - b) żąda odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych.
  - c) żąda pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych.
  - d) sprawdza czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie.
  - e) sprawdza czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, płozów hamulcowych, klinów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykolejenie taboru.
  - f) sprawdza czy składowany przy torze ładunek znajduje się poza skrajnią taboru oraz nie grozi obsunięciem się podczas ruchu taboru, należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości co najmniej:
    - 4 m od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (tłuczeń, kamienie, itp.);
    - 2 m od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte powyżej.
  - g) upewnić się, że wagony stojące na torze są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania pojazdu trakcyjnego lub składu manewrowego. Sprawdzanie powinno być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.
- 5) Wjazd na tor, na którym odbywają się czynności ładunkowe oraz dojazd do znajdujących się na nim wagonów dozwolony jest po porozumieniu się kierownika manewrów z dyspozytorem kolejowym operatora bocznicy kierującym pracą ładunkową i wstrzymaniu przez niego prac ładunkowych oraz odsunięciu ludzi i sprzętu na bezpieczną odległość.
- 6) W przypadku wykonywania manewrów przy użyciu podciągarki lub pojazdu drogowego operatora bocznicy, przerwanie prac ładunkowych zarządza dyspozytor kolejowy operatora bocznicy po uprzednim omówieniu manewrów z kierownikiem manewrów danego nabrzeża.

#### **6.6. Przetaczanie taboru kolejowego przy użyciu pojazdów drogowych**

- 1) Na bocznicy dopuszczalne jest przetaczanie wagonów przy pomocy pojazdów drogowych.
- 2) Przetaczanie wagonów przy pomocy pojazdu drogowego może odbywać się pod kierownictwem ustawiacza lub innego pracownika posiadającego stosowne w tym zakresie uprawnienia. Pracownik ten przed rozpoczęciem manewrowania zobowiązany jest pouczyć przydzielonych do przetaczania pracowników o zasadach bezpiecznego wykonywania tej czynności.



- 3) Pojazdami drogowymi wolno przetaczać tylko taką ilość wagonów i z taką prędkością, aby wagony te w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane.
- 4) Prędkość przetaczania wagonów pojazdami drogowymi nie może przekraczać **5 km/godz.**
- 5) Zabronione jest znajdowanie się ludzi między tokami szynowymi, przed lub za przetaczanym wagonem. Nie wolno uderzać wagonem o stojący następny wagon w celu jego uruchomienia.
- 6) Pojazd drogowy podczas przetaczania powinien znajdować się na zewnątrz toru.
- 7) Kierunek jazdy pojazdu drogowego powinien być równoległy do osi toru. Użyty do ciągnięcia łańcuch lub lina musi mieć długość co najmniej 2,5 m.
- 8) Lina powinna być zamocowana do wagonu w sposób uniemożliwiający jego uszkodzenie oraz wyczepienie się liny podczas czynności manewrowych.
- 9) Wyznaczony pracownik powinien w razie potrzeby hamować wagony hamulcem ręcznym lub specjalnym klinem z drążkiem.
- 10) Po zakończeniu manewrów tabor należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulcem ręcznym skrajnych wagonów w przetaczanej grupie, w razie braku hamulców ręcznych, należy podklinować skrajne koła grupy płozami hamulcowymi.

## VII. OBŁUGA PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH I ŁADUNKOWYCH

- 1) Wagony na tory zdawczo – odbiorcze wstawiane są i zabierane przez drużynę manewrową.
- 2) Przyjmowanie i przekazywanie wagonów odbywa się zgodnie z postanowieniami Prawa Przewozowego Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. „Prawo Przewozowe” (tekst jednolity Dz.U.2015.915). W czynnościach zdawczo-odbiorczych biorą udział:
  - a) ze strony boczniczy wyznaczony przedstawiciel operatora boczniczy, który odpowiada za przekazywanie wagonów pod względem technicznym oraz przedstawiciel kontrahenta (spedytora), który odpowiada za przekazywanie przesyłek pod względem handlowym,
  - b) ze strony przewoźnika ustawiaacz lub inny wyznaczony pracownik.

### 7.1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych

- 1) Odbiór wagonów od przewoźnika odbywa się na torach zdawczo - odbiorczych na zasadach określonych w umowie lub porozumieniu między przewoźnikiem i operatorem boczniczy.
- 2) Stosowanie wykazów zdawczych jest obligatoryjne natomiast tryb postępowania w przypadku nieprawidłowości stwierdzonych podczas przyjmowania taboru określa stosowna umowa (porozumienie) zawarta pomiędzy przewoźnikiem kolejowym a operatorem boczniczy.
- 3) Przekazywanie wagonów polega na porównaniu danych umieszczonych w wykazie zdawczym lub liście przewozowym (w zależności od ustaleń z przewoźnikiem) ze stanem faktycznym, sprawdzeniu stanu wagonów, przesyłek i plomb (jeśli takie obowiązują w umowie z przewoźnikiem).
- 4) W przypadku nie stwierdzenia nieprawidłowości przedstawiciel operatora, dokonuje przyjęcia wagonów wpisując na wykazie zdawczym datę i godzinę przyjęcia, a następnie podpisuje wykaz.
- 5) W razie stwierdzenia nieprawidłowości, przedstawiciel operatora, żąda od przedstawiciela przewoźnika kolejowego odnotowania w wykazie zdawczym zauważonych braków technicznych wagonów, ich zanieczyszczenia itp.
- 6) W przypadku stwierdzenia w przyjmowanych wagonach częściowego braku przesyłek przekazanie przesyłki odbywa się na zasadach określonych w umowie z przewoźnikiem.
- 7) Przyjmowanie i przekazywanie składów wagonów odbywa się na punktach zdawczo – odbiorczych.

### 7.2. Urządzenia ładunkowe

Wyładunek węgla z wagonów oraz jego załadunek na statki lub place składowe dokonywany jest przy pomocy posiadającej dwa bębny wywrotnicy wagonowej oraz systemu taśmociągów. Wydajność teoretyczna bębnowy wynosi 3600 ton/godzinę. Rozmrażalnia mieści jednorazowo 10 wagonów czteroosiowych lub 8 sześciosiowych.

**Nabrzeże Portowców** – na torze nr 617 znajduje się stanowisko daszkowania wagonów z 2 pomostami. Stałym, o długość 60 m oraz pomostem ruchomym. Na

 <small>PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE</small>	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	44/64
---	---	-------

torze nr 616 znajduje się stanowisko „egalizacji”, ważenia wagonów, wyrównywania ładunku w wagonie kolejowym z 3 boksami.

**Nabrzeże Hutników** wyposażone jest w 2 suwnice do przeładunku towarów masowych, jedną o maksymalnym udźwigu 40 T, o napędzie elektrycznym i wydajności eksploatacyjnej 600 ton/godz. i drugą o udźwigu 25 T. Suwnice przeznaczone są do przeładunku w relacji statek - plac. Ponadto na torach nr 621 i 624 znajduje się ładowarka kołoczerpakowa o wydajności 500 ton/godz. Z urządzeniem wagowym na taśmie. **Długość frontu ładunkowego - 200 m.** Przy torze nr 622 znajduje się rampa boczna niska o długości 36,5 m oraz rampa boczna wysoka o długości 20 m.

**Nabrzeże Chemików** - urządzenia zasypowe taśmowe z wagą elektroniczną usytuowaną na taśmie, zlokalizowane przy torze nr 625 traktowane jako punkt zasypu wagonów. Wydajność eksploatacyjna 250 ton/godz., długość frontu ładunkowego 22 m.

## 1. Obsługa wyrotnicy wagonowej podczas prac ładunkowych i rozrząd wagonów.

### Przebieg rozładunku wagonu przy pomocy wyrotnicy

- 1) Wyładunek wagonów odbywa na się torach nr 672 i 673 mechanicznie przy pomocy dwóch bębnowy wyrotnicy wagonowej. Wagony ładowne wstawiane są (spychane) przez pojazd trakcyjny manewrowy przewoźnika na tory postojowe nr 663, 664, 665 i 666, skąd pojazdy trakcyjne OT Port Świnoujście wpychają składy do rozładunku na wyrotnicę. Długość wpychanego składu nie może przekraczać 30 wagonów czteroosiowych, w tym 2 wagonów ochronnych (służących do wpychania ostatniej grupy wagonów). Wpychanie wagonów na bęben zachodni (WW 12) z pominięciem rozmrażalni odbywa się z torów nr 663, 664 i 665 przez odcinek toru między rozjazdami nr 673 i 674, natomiast na bęben wschodni (WW11) z torów: 663, 664, 665 i 666.
- 2) Jednorazowo do bębna wyrotnicy można wprowadzić dwa wagony czteroosiowe lub sześćosiowe. Różnica wysokości między dwoma wprowadzonymi jednocześnie wagonami nie może przekraczać 5 cm. Do bębna wschodniego (WW 11) można wprowadzić do rozładunku jeden wagon typu Talbot.
- 3) Przed rozpoczęciem spychania wagonów na bęben wyrotnicy kierownik manewrów przy pomocy radiotelefonu zamawia u nastawniczego SiP drogę przebiegu.
- 4) Skład manewrowy wpychany do bębna wyrotnicy musi być połączony na hamulcach zespolonych z wyjątkiem dwóch lub jednego z czołowych wagonów przeznaczonych do rozładunku, które należy wyluzować po zatrzymaniu przed bębniem wyrotnicy, bezpośrednio przed wepchnięciem do bębna wyrotnicy. Ponadto odpręg przeznaczony do wywracania musi być odpowiednio przygotowany: sprzęg środkowy skręcony w celu uniknięcia rozpięcia wagonów w czasie wywracania, natomiast sprzęg zewnętrzny rozkręcony w celu umożliwienia rozpięcia wagonów drążkiem.
- 5) Z uwagi na występujące łuki i inne przeszkody (np. rozmrażalnia) zezwala się przy spychaniu przygotowanego odpręgu wagonów do bębna wyrotnicy na podanie polecenia (sygnału zezwalającego) za pomocą radiotelefonu.

 <small>PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE</small>	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	45/64
---	---	-------

- 6) Skład wagonów wpychany do bębna wypycha na tor za wywrotnicą (kołyskę) znajdujący się w bębnie odpręg rozładowany. Odpręg do rozładunku wepchnięty na płytę bębna po całkowitym zatrzymaniu zostaje odczepiony za pomocą drążka przez ustawiacza lub (na jego polecenie) przez manewrowego.
- 7) Po rozłączeniu wagonów skład należy wycofać na odległość minimum 3 m poza bęben. Po wycofaniu składu i zejściu z pomostu bębna ustawiacz zgłasza za pomocą radiotelefonu lub ustnie operatorowi wywrotnicy gotowość wagonów do rozładunku oraz włącza fotokomórkę i tym zezwala na uruchomienie sterowania bębniem operatorowi wywrotnicy.
- 8) Fotokomórka zabezpiecza przed przypadkowym uruchomieniem bębna w trakcie przebywania obsługi na pomoście. Uruchomienie bębna poprzedza również sygnał dźwiękowy i świetlny.

**Uwaga ! Fotokomórka przed i za bębniem nie wyznaczają strefy ustawienia odpręgu.**

- 9) Za ustawienie wagonów na bębnie wywrotnicy w odpowiedniej strefie odpowiada ustawiacz - przy czym kieruje się wskazówkami otrzymanymi od operatora płytowego lub operatora wywrotnicy. Odpręg powinien być ustawiony na długości kratownicy. Dodatkowo dla 2 wagonów typu Ea początek ustawienia odpręgu wyznacza żółta linia na płycie bębna. Pojedynczy wagon należy ustawić na środku bębna.
- 10) Operator wywrotnicy lub drużyna manewrowa może w przypadku jakiegokolwiek awarii i niebezpieczeństwa zatrzymać pracę bębna wywrotnicy poprzez przerwanie strumienia światła fotokomórki powodujące wyłączenie sterowania i zatrzymanie bębna.
- 11) Zabrania się wjazdu pojazdów trakcyjnych na bęben wywrotnicy.
- 12) W przypadku rozładunku ostatniego odpręgu z danego składu, rozładowane wagony wypychane są z wywrotnicy przez wagony ochronne znajdujące się przy pojeździe trakcyjnym.
- 13) Dozwolony jest jednoczesny rozładunek na dwóch wywrotnicach WW 11 i WW 12 przy użyciu 2 pojazdów trakcyjnych. Wjazd drugiego pojazdu trakcyjnego w rejon manewrowy może odbyć się po porozumieniu się kierowników manewrów.

## **2. Staczanie wagonów rozładowanych na wywrotnicy.**

- 1) Na torach nr 670 i 671 zabudowane są torowe hamulce szczękowe służące do regulowania prędkości staczających się z kołyski wagonów rozładowanych na wywrotnicach. Hamulce torowe sterowane są z dwóch sterowni nr 1 (hamulec na torze 670) i nr 2 (hamulec na torze nr 671) i obsługiwane przez operatorów hamulców torowych OT Port Świnoujście.
- 2) Przed rozpoczęciem spychania z wywrotnicy na kołyskę rozładowanego wagonu (odpręgu) kierownik manewrów w rejonie 4 sprawdza gotowość do pracy operatora hamulców torowych i manewrowego w rejonie nr 5 i ogłasza rozpoczęcie lub zakończenie pracy.
- 3) Wagony spychane z wywrotnicy wschodniej (WW 11) staczają się siłą grawitacji na "kołyskę" na torze nr 673, koła wagonu wjeżdżając na zwrotnicę rozjazdu nr 671 z ostrza przestawiają zwrotnicę tego rozjazdu i następnie po wytraceniu prędkości, wagon ruchem powrotnym stacza się po pochyleniu na zwrotnicę rozjazdu nr 671,



 <small>PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE</small>	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	46/64
---	---	-------

którą w międzyczasie urządzenie ustalające nastawiło w położenie kierujące na tor nr 671, gdzie następuje ich częściowe wyhamowanie na hamulcu torowym obsługiwany ze sterowni nr 2. Z hamulca wagony są kierowane na tor nr 667 lub 668 w zależności od położenia ręcznie nastawianej zwrotnicy nr 669 obsługiwanego przez manewrowego rejonu nr 5.

- 4) Wagony spychane z wywrotnicy zachodniej (WW 12) staczą się siłą grawitacji na „kołyskę” na torze nr 672, koła wagonu wjeżdżając na zwrotnicę rozjazdu nr 670 z ostrza przestawiają zwrotnicę tego rozjazdu i następnie po wytraceniu prędkości, wagon ruchem powrotnym stacza się na tor nr 670, gdzie następuje ich częściowe wyhamowanie na hamulcu torowym obsługiwany ze sterowni nr 1. Z hamulca wagony są kierowane na tor nr 660, 661 lub 662 w zależności od położenia ręcznie nastawianych zwrotnic nr 666 i 667 obsługiwanych przez manewrowego rejonu nr 5.
- 5) Docelowe hamowanie wagonów na torach nr 660, 661, 662, 667 i 668 odbywa się za pomocą płóz hamulcowych przez manewrowego OT Port Świnoujście, który po zatrzymaniu wagonów dokonuje łączenia wagonów.
- 6) Sprzęganie wagonów na sprzęgi śrubowe i hamulcowe na torze, na który aktualnie wagony są staczane jest zabronione. Przy sprzęganiu taboru należy przestrzegać postanowień punktu 5.5.
- 7) Dozwolone są jednoczesne przebiegi wjazdu na tory nr 663 do Tm 669 i 664 do Tm 670 z jazdą po torze 665 na i z wywrotnic WW 11 i WW 12 przez odcinek toru nr 665 pomiędzy rozjazdami nr 672 i 673.

### **3. Warunki obsługi wywrotnicy zachodniej (WW 12) przez rozmrażalnię wagonów.**

- 1) Wagony z zamrożonym węglem wpychane są do tunelu rozmrażalni z torów nr 663 i 664 pojazdami trakcyjnymi OT Port Świnoujście.
- 2) Rozmrażalnia mieści jednorazowo 10 wagonów czteroosiowych lub 8 sześciooosiowych.
- 3) Do przetaczania wagonów przez czynną rozmrażalnię na wywrotnicę dla zapewnienia ciągłości technologicznej wyładunku należy użyć 20 wagonów ochronnych (dystansowych), ładownych lub próżnych. Łącznie skład manewrowy nie może przekroczyć 30 wagonów.
- 4) Przejazd pojazdów trakcyjnych przez tunel rozmrażalni jest możliwy po demontażu grzejników torowych. Bez demontażu ww. urządzeń przejazd pojazdów trakcyjnych jest zabroniony.
- 5) Podczas przetaczania wagonów przez tunel rozmrażalni przebywanie ludzi w tunelu jest zabronione.
- 6) W przypadku awarii sprzęgu powietrznego wewnątrz rozmrażalni i automatycznego zatrzymania składu należy bezwzględnie wyłączyć urządzenia grzejne. Po obniżeniu się temperatury do 45 °C pracownik brygady obsługi wywrotnicy wyznaczony przez brygadzystę może wejść do rozmrażalni i dokonać wymiany sprzęgu powietrznego.
- 7) Kierownik manewrów lub manewrowy zobowiązany jest do udzielenia pomocy przy wymianie sprzęgu, a w szczególności wskazania uszkodzonego sprzęgu, rozłączenia go i ponownego połączenia, zabezpieczenia taboru przed uruchomieniem w chwili przebywania pracownika w tunelu.
- 8) Wagony wstawiane na wywrotnicę przez rozmrażalnię muszą być połączone na hamulec zespolony.

### 7.3. Czynności ładunkowe

- 1) Przed podstawieniem lub zabraniem wagonów na lub z punktu ładunkowego dyspozytor kolejowy operatora boczniczy powiadamia pracowników dokonujących czynności ładunkowych o zamierzonej obsłudze punktu ładunkowego.
- 2) Po uzgodnieniu obsługi przez wyznaczonego pracownika przewoźnika kolejowego z dyspozytorem kolejowym operatora boczniczy, na 15 minut przed obsługą torów nabrzeża powinna być wstrzymana praca ładunkowa.
- 3) Oprócz wstrzymania prac ładunkowych, należy odsunąć materiały, dźwig i inny sprzęt ładunkowy na bezpieczną odległość ( co najmniej 2 m od skrajnej szyny). Z torów bezwzględnie muszą być usunięte pojazdy kołowe i wszelkie urządzenia oraz przedmioty takie jak furty burtowe statków, trapy itp.
- 4) Za powiadomienie pracowników oraz wstrzymanie prac ładunkowych i manewrowych w rejonie nabrzeża oraz usunięcia wszelkich przeszkód odpowiedzialny jest dyspozytor kolejowy operatora boczniczy, który:
  - a) żąda od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się na wagonach ładunku przed możliwością jego uszkodzenia podczas manewrów;
  - b) żąda odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych;
  - c) żąda pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych.
- 5) Przed dojechaniem pojazdu trakcyjnego lub składu manewrowego do stojącego taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe kierownik manewrów powinien (jeżeli czynności te nie zostały wykonane):
  - a) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się na wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów;
  - b) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych;
  - c) zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych przy czynnościach ładunkowych;
  - d) sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie;
  - e) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, płozów hamulcowych, klinów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykolejenie taboru;
  - f) sprawdzić czy składowany przy torze ładunek znajduje się poza skrajnią taboru oraz nie grozi obsunięciem się podczas ruchu taboru, należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości co najmniej:
    - 4 m od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte w ppkt następnym;
    - 2 m od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (tłuczeń, kamienie, itp ).
  - g) upewnić się, że wagony stojące na torze są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania pojazdu trakcyjnego lub składu manewrowego. Sprawdzanie powinno być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.
- 6) Wjazd na tor, na którym odbywają się czynności ładunkowe oraz dojazd do znajdujących się na nim wagonów dozwolony jest po porozumieniu się kierownika



 PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	48/64
--	---	-------

manewrów z pracownikiem kierującym pracą ładunkową i wstrzymaniu przez niego prac ładunkowych oraz odsunięciu ludzi i sprzętu na bezpieczną odległość.

- 7) W przypadku niespełnienia warunków zapewniających bezpieczne prowadzenie pracy manewrowej, kierownik manewrów wstrzymuje pracę i informuje o tym fakcie właściwego dyspozytora kolejowego operatora bocznicy.

#### **7.4. Przekazywanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych**

- 1) Przekazanie wagonów przewoźnikowi odbywa się na torach zdawczo - odbiorczych na zasadach określonych w umowie lub porozumieniu między przewoźnikiem kolejowym i operatorem bocznicy OT Port Świnoujście.
- 2) Stosowanie wykazów zdawczych, zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania, jest obligatoryjne.
- 3) Tryb postępowania w przypadku nieprawidłowości stwierdzonych podczas przekazywania taboru określa stosowna umowa (porozumienie) zawarta pomiędzy operatorem bocznicy OT Port Świnoujście a przewoźnikiem kolejowym.

 PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	49/64
--	---	-------

## **VIII. TOWARY NIEBEZPIECZNE**

Na bocznicach nie są nadawane i przyjmowane wagony z towarami niebezpiecznymi.  
Na bocznicach nie są wykonywane prace manewrowe ani ładunkowe z towarami niebezpiecznymi w rozumieniu Regulaminu dla Międzynarodowego Przewozu Kolejami Towarów Niebezpiecznych (RID) i / lub Zał. 2 do SMGS.

## IX. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIE

### 9.1. Infrastruktura kolejowa

- 1) Przeprowadzanie badań technicznych torów, rozjazdów oraz urządzeń infrastruktury kolejowej oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym na bocznicach należy do obowiązku właściciela bocznic („ZMPSiŚ” S.A.) Działu Utrzymania Infrastruktury Lądowej.
- 2) Badania techniczne powinny być wykonywane przez osoby, posiadające odpowiednie wymagane uprawnienia budowlane.
- 3) Wyniki okresowej kontroli powinny być odnotowane we właściwej dokumentacji.
- 4) Oględziny i konserwacja torów, rozjazdów oraz urządzeń infrastruktury kolejowej na bocznicach, zapewnienie ich sprawności technicznej oraz utrzymanie w wymaganym stanie technicznym należy do obowiązku Operatora bocznic i powinny być dokonywane w oparciu o postanowienia „Instrukcji utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach ZMPSiŚ S.A.”. Czynności te mogą być dokonywane przez wybrane przez właściciela bocznic firmy w systemie zleconym lub w ramach stosownych umów.
- 5) W sytuacji spostrzeżenia przez pracownika bocznic kolejowej uszkodzeń elementów infrastruktury kolejowej, powiadamia on dyspozytora kolejowego operatora bocznic, który przekazuje informację do dyspozytora kolejowego Zarządcy infrastruktury.
- 6) Usterki niewymagające specjalistycznych napraw usuwane są przez firmę Wykonawczą działającą w ramach umowy utrzymaniowej zawartej z Zarządcą bocznic. Naprawy odbywają się w czasie pomiędzy obsługami kolejowymi bocznic.
- 7) W razie konieczności wykonania napraw lub remontów specjalistycznych, ich wykonanie zostanie zlecone firmie uprawnionej do wykonywania takich prac.
- 8) Wykonywane prace muszą być nadzorowane przez osobę posiadającą wymagane uprawnienia budowlane.
- 9) Wszelkie roboty związane z utrzymaniem elementów infrastruktury kolejowej na bocznicach, mogące naruszyć ustalony porządek pracy manewrowej związanej z obsługą kolejową bocznic muszą być poprzedzone:
  - a) Uzgodnieniem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie – jeżeli odbywają się na infrastrukturze stycznej,
  - b) Poinformowaniem przedstawicieli przewoźników kolejowych dokonujących obsługi, w zakresie ograniczeń w wykonywaniu pracy manewrowej oraz kierownikiem manewrów – w zakresie ograniczeń w wykonywaniu pracy manewrowej – jeżeli prace wykonywane są tylko na części torów bocznicowych.
- 10) Usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót może nastąpić dopiero po całkowitym zakończeniu prac oraz sprawdzeniu stanu torów i urządzeń.
- 11) Właściciel bocznic (ZMPSiŚ S.A.) ma opracowane własne przepisy wewnętrzne określające warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania nawierzchni kolejowej na bocznicach.
- 12) Operator bocznic odpowiada za utrzymanie porządku i czystości na terenie bocznic kolejowych.

 PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	51/64
--	---	-------

- 13) Operator bocznicy każdorazowo po wykonaniu przeładunków jest obowiązany do wyczyszczenia infrastruktury kolejowej z materiałów przeładunkowych (tory, rozjazdy, przejazdy, żłobki).
- 14) Operator bocznicy obowiązany jest do utrzymywania żłobków w przejazdach oraz torach zabudowanych nawierzchnią drogową w sposób umożliwiający swobodne przejście obrzeży kół pojazdu szynowego tj. wymiar żłobka nie może być mniejszy niż szerokość 80 mm i głębokość 50 mm.
- 15) Zgodnie z Rozdz. VI Art. 62 Ustawy Prawo Budowlane, obiekt budowlany, jakim jest bocznicza kolejowa powinien być w czasie jego użytkowania przez właściciela lub zarządcę poddawany kontroli:
  - a) okresowej, co najmniej raz w roku, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego.
  - b) okresowej, co najmniej raz na 5 lat, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektu budowlanego, estetyki obiektu budowlanego oraz jego otoczenia.

## **9.2. Tabor kolejowy**

Operator bocznicy posiada tabor własny: przyczepę wózka motorowego typu PWM-15 oraz lokomotywy spalinowe typu 6D serii SM42.

Operator bocznicy nie posiada taboru wdzierżawionego oraz taboru kolejowego specjalnego.

## **9.3. Urządzenie nie stanowiące infrastruktury kolejowej**

Bocznicza nie posiada innych urządzeń mających wpływ na ruch kolejowy.

## X. STANOWISKA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM I OKREŚLONE DLA NICH WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE

- 1) Pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu pracy manewrowej (ustawiacze manewrowi) oraz pracownicy zatrudnieni przy pracach związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej powinni posiadać stopień zdolności do pracy oraz egzaminy kwalifikacyjne i okresowe określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 21 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych ogłoszonych w (w brzmieniu obowiązującym), i podlega badaniom okresowym dokonany przez lekarza uprawnionego do badań profilaktycznych lub lekarza medycyny pracy w terminach określonych w tym załączniku.
- 2) Stopień zdolności do pracy oraz egzaminy kwalifikacyjne i okresowe kierujących pojazdem trakcyjnym określony został w Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty (w brzmieniu obowiązującym). Kierujący pojazdem trakcyjnym powinni podlegać badaniom okresowym dokonywanym przez lekarza uprawnionego do badań profilaktycznych lub lekarza medycyny pracy, w terminach określonych w tym Rozporządzeniu.
- 3) Przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania czynności pracownicy ci powinni być poddani egzaminowi autoryzacyjnemu ze znajomości warunków lokalnych.
- 4) Pracownicy związani bezpośrednio z pracą manewrową, przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania obowiązków powinni być zapoznani z postanowieniami niniejszego Regulaminu oraz przepisów wewnętrznych w zakresie właściwym dla określonego stanowiska pracy. Przyjęcie do wiadomości postanowień Regulaminu pracownicy powinni potwierdzić przez złożenie podpisu na załączonym do Regulaminu wykazie.

Obowiązki pracowników:

- 1) Inspektor Nadzoru (ZMPSiŚ S.A.) Działu Utrzymania Infrastruktury Lądowej:
  - a) Nadzór nad utrzymaniem stanu technicznego torów i rozjazdów związanych z transportem kolejowym.
  - b) Nadzór nad pracą zatrudnionych firm, wykonujących czynności związane z przeprowadzeniem badań, przeglądów, obchodów, usuwania usterek oraz konserwacji torów, rozjazdów i urządzeń.
  - c) Bezzwłoczne przekazywanie informacji kierownictwu spółki o wszystkich wypadkach z pracownikami i taborem kolejowym oraz awarii urządzeń technicznych związanych z procesem obsługi kolejowej.
  - d) Udział w komisjach kolejowych badających przyczyny wypadków z taborem kolejowym lub w komisjach zakładowych przy wypadkach z pracownikami.
  - e) Odpowiada za aktualność regulaminu pracy bocznicy kolejowej.
- 2) Dyspozytor OT Port Świnoujście:
  - a) Nadzór nad pracą transportu kolejowego na bocznicy
  - b) Zapewnienie właściwej organizacji pracy na nabrzeżach i punktach ładunkowych.



- c) Nadzór nad utrzymaniem stanu technicznego torów i rozjazdów związanych z transportem kolejowym i zgłaszanie usterek Kierownikowi Wydziału Transportu Kolejowego.
  - d) Wyznaczanie pracowników do wykonywania przydzielonych czynności w transporcie kolejowym (prac ładunkowych), stosownie do posiadanych kwalifikacji
  - e) Podejmowanie niezbędnych działań w przypadku zakłóceń w normalnej pracy transportu kolejowego.
  - f) Organizowanie pracy nabrzeży w warunkach zimowych.
  - g) Przekazywanie informacji do dyspozytora kolejowego ZMPSiŚ S.A. o zaistnieniu sytuacji mających bezpośredni wpływ na prowadzenie obsługi kolejowej w rejonie bocznicy kolejowej tj.: wystąpienia uszkodzeń infrastruktury kolejowej lub wystąpieniu zdarzeń kolejowych (poważny wypadek, wypadek lub incydent).
- 3) Kierownik manewrów.
- a) Kierownik manewrów odpowiedzialny jest za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej, wykonuje manewry jednym pojazdem trakcyjnym i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej.
  - b) Kierownik manewrów przed rozpoczęciem prac manewrowych zobowiązany jest:
    - zapoznać się z sytuacją w rejonie, w którym ma wykonywać prace manewrowe;
    - sprawdzić przydatność pracowników drużyny manewrowej do podjęcia prac manewrowych;
    - zapoznać drużynę manewrową z planem pracy manewrowej. W przypadku pojawienia się nowych zadań, ma obowiązek przedstawić plan pracy manewrowej dla tych zadań.
  - c) Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo wykonywać następujące prace manewrowe:
    - z włączonym hamulcem zespolonym przestawiać z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy towarowe o długości nie przekraczającej 15 wagonów 4-osioowych,
    - przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego wagony w ilości nie przekraczającej 4 sztuk,
  - d) W czasie wykonywania pracy, do obowiązków kierownika manewrów należy:
    - obsługa bocznicy oraz przyjmowanie i zdawanie wagonów;
    - wyznaczanie manewrowych do obsługi zwrotnic oraz zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem;
  - e) Podczas pracy w warunkach zimowych kierownik manewrów powinien sprawdzać:
    - posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
    - prawidłowe działanie zwrotnic,
    - oczyszczenie płóc hamulcowych ze śniegu i lodu,
    - widoczność sygnałów na urządzeniach stałych i wskaźnikach.
  - f) Do obsługi zwrotnic bocznicy zabierać przybory do usuwania śniegu i lodu. Przed odbyciem jazdy przez przejazdy należy sprawdzić stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie).



- g) Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy wagony znajdują się w granicach ukresów i czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem oraz doprowadzenie zwrotnic rozjazdów do położenia zasadniczego.
- h) Kierownik manewrów ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami Instrukcji o Technice Pracy Manewrowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A.
- 4) Manewrowy.
- a) Do obowiązków manewrowego należy:
- rozprzęganie i sprzęganie taboru,
  - nastawianie zwrotnic,
  - powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
  - hamowanie taboru manewrującego,
  - zabezpieczanie wagonów przed zbiegnięciem,
  - inne czynności związane z pracą manewrową, zlecone przez kierownika manewrów.
- b) Manewrowy powinien dawać sygnały samodzielnie w następujących sytuacjach:
- przed dojechaniem do wagonów, które ma połączyć,
  - gdy na polecenie kierownika manewrów, wykonuje manewry jednoosobowo,
  - celem wstrzymania manewrów w razie grożącego niebezpieczeństwa.
- c) Przed zakończeniem pracy manewrowy powinien:
- sprawdzić, czy nie pozostawiono wagonów poza ukresami torów,
  - zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie wagonów hamulcem ręcznym,
  - nie użyte do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem kliny lub płozy hamulcowe złożyć w wyznaczonym do tego miejscu; płozy uszkodzone składować w miejscu osobno wyznaczonym,
  - pozawieszać sprzęgi hamulcowe na wsporniki.
- 5) Maszynista lokomotywy manewrowej (kierowca pojazdu drogowego).
- a) Maszynista (kierowca) przewoźnika powinien obserwować:
- sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
  - prawidłowe nastawienie zwrotnic,
  - czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy,
  - czy tabor znajduje się w granicach ukresów oraz jego ruch po sąsiednich torach, w miarę możliwości, jeżeli skład manewrowy jest ciągnięty, albo w zasięgu widoczności, jeżeli jest pchany.
- b) Maszynista (kierowca) powinien znać kierownika manewrów i wykonywać ruchy manewrowe na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami Instrukcji o Technice Pracy Manewrowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.
- c) Maszynista (kierowca) powinien odmówić wykonania polecenia, jeżeli przedtem nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał, albo polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami lub w sposób budzący wątpliwości.
- d) Maszynista (kierowca) może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed uruchomieniem przez osoby niepowołane.





- e) Polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być zrealizowane, jeżeli nie zagraża bezpieczeństwu ruchu i osób.
- f) Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
- g) Podczas jazd manewrowych przez przejazdy oraz miejsca, w pobliżu których pracują ludzie itp., maszynista (kierowca) powinien podawać sygnał „Baczność”.

## **XI. BEZPIECZEŃSTWO**

### **11.1. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego**

- 1) Przy wykonywaniu pracy manewrowej nie wolno zatrudniać kobiet i młodocianych.
- 2) W czasie wykonywania pracy manewrowej wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa, a w szczególności przestrzegać następujących postanowień:
  - a) przez tory należy przechodzić prostopadle do ich osi, po upewnieniu się, że nie ma przeszkód, przechodząc nie należy stawać na główkę szyny;
  - b) nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach;
  - c) przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z pomostów hamulcowych oraz przerw między wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor przechodząc tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego wagonu;
  - d) zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do taboru będącego w ruchu;
  - e) nie wolno przechodzić między torem kolejowym, na którym dokonywane są manewry a rampami, magazynami, wagami i innymi tego typu obiektami.
- 3) W czasie jazdy na taborze zabronione jest:
  - a) wychylanie się poza skrajnię taboru;
  - b) przebywania na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają znajdowanie się pracownika w skrajni taboru, na stopniach bez uchwytu, z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych;
  - c) przebywania na zderzakach, sprzęgach śrubowych, dachach wagonów i ładunkach;
  - d) przebywanie na stopniach wejściowych pojazdów trakcyjnych.
- 4) Wchodzenie między tabor w celu jego połączenia w pozycji wyprostowanej jest zabronione, wchodząc należy schylić się chwytając ręką za uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołownicy wagonu.
- 5) Zabrania się sprzęgania i rozprzęgania pojazdów trakcyjnych z wagonami jeżeli pojazdy trakcyjne lub wagony znajdują się w ruchu.
- 6) Sprzęganie i rozprzęganie taboru na przejazdach, rozjazdach, torach położonych ma spadkach jest zabronione.
- 7) Do hamowania i zabezpieczania taboru nie wolno używać płozów hamulcowych uszkodzonych.
- 8) Płóz hamulcowy należy wykladać chwytając za uchwyt. Zabronione jest chwytnie płozu za korpus.
- 9) Przy przestawianiu zwrotnicy pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica i ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza skrajnię taboru. Nie wolno przestawiać zwrotnicy tuż przed zbliżającym się taborem.

### **11.2. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych**

- 1) W złych warunkach zimowych i atmosferycznych należy zachować szczególną ostrożność zmniejszając prędkość jazdy dostosowując ją do panujących warunków.

- 2) Dostosowanie urządzeń i wyposażenia do warunków zimowych powinno być dokonane z odpowiednim wyprzedzeniem i zakończone do dnia 25 listopada każdego roku.
- 3) Zarządca Infrastruktury (ZMP SiŚ S.A.) na podstawie umowy z podmiotem zewnętrznym, organizuje w miesiącach listopad-marzec akcję „zima” zapewniając odpowiednie utrzymanie i funkcjonowanie bocznicy w warunkach zimowych, w zakres działań utrzymaniowych wchodzi:
  - a) odśnieżanie rozjazdów i przejazdów;
  - b) smarowanie zwrotnic rozjazdów;
  - c) oczyszczanie rozjazdów i rowków z lodu.

### **11.3. Działania podejmowane we współpracy z innymi zarządcami infrastruktury**

W przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych i szczególnie trudnych warunków w obrębie części dróg kolejowych przylegających do punktu styku Strona, która powzięła informację, powiadamia o tym niezwłocznie drugą Stronę.

Koordinację działań w zakresie prowadzonej akcji zimowej sprawują:

- a) ze strony operatora bocznicy – Dyspozytor OT Port Świnoujście ☎ 91 327 74 10
- b) ze strony PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:
  - Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie ☎ 91 471 55 50,
  - Naczelnik Sekcji Eksploatacji Świnoujście - ☎ 91 471 46 58
  - dyżurny ruchu stacji Świnoujście (okręg SiA) - ☎ 91 471 46 26, kom. 571 336 305

W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych spowodowanych warunkami atmosferycznymi Strony mogą zarządzić wprowadzenie niezbędnych zmian organizacji ruchu i ograniczeń w udostępnianiu infrastruktury kolejowej. Strona, która zarządziła zmiany powiadamia o tym niezwłocznie drugą Stronę.

### **11.4. Postępowanie w razie wypadku lub incydentu**

- 1) W razie zaistnienia na torach bocznicy wypadku, w rozumieniu art. 28 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (w brzmieniu obowiązującym), Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym:
- 2) Każdy pracownik kolejowy obowiązany jest osobiście i niezwłocznie zgłosić wypadek, używając wszelkich dostępnych środków, odpowiednio:
  - Dyspozytorowi OT Port Świnoujście ☎ 91 327 74 10,
  - Portową Służbę Ratownictwa ☎ 91 430 83 55 lub 91 430 89 98
  - Dyspozytorowi kolejowemu ZMP SiŚ S.A. ☎ 91 430 85 90, kom. 665 434 025,
  - Dyspozytorowi PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie ☎ 91 471 33 63, kom. 662 279 366.
- 3) Ponadto kierujący manewrami zgłasza fakt zaistnienia wypadku swojemu dyspozytorowi oraz powiadamia swojego zwierzchnika według zasad określonych

 <small>PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE</small>	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	58/64
---	---	-------

w Instrukcji o postępowaniu w sprawach wypadków kolejowych i incydentów kolejowych.

- 4) Zgłaszając wypadek należy podać: miejsce, czas, opis wypadku i jego skutki.
- 5) Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia. Pracownik zobowiązany jest, w miarę posiadanych możliwości, do udzielenia pierwszej pomocy osobom poszkodowanym w zdarzeniu. Operator boczniczy powiadamia niezwłocznie osoby znajdujące się w strefie zagrożenia oraz Portową Służbę Ratownictwa, która prowadzi i organizuje akcję ratownictwa chemicznego i ekologicznego mającą na celu ochronę życia i zdrowia oraz mienia, a wynikającej ze zdarzeń z materiałami i środkami chemicznymi na lądzie i akwenach portowych oraz ograniczenia rozlewów i rozpyłów materiałów ropopochodnych.

**Numery alarmowe służb ratowniczych kraju** są dostępne bezpłatnie, tzn. do połączenia się z nimi z telefonicznych aparatów publicznych (automatów telefonicznych) nie są potrzebne monety, żetony czy też karty magnetyczne.

- **112** – numer alarmowy zintegrowanych służb ratowniczych w sieciach łączności komórkowej i stacjonarnej.
  - **997** – Policja,
  - **998** – Straż Pożarna,
  - **999** – Pogotowie Ratunkowe,
  - 91 430 83 55 lub 91 430 89 98 numery Portowej Służby Ratowniczej.
- 6) Ponadto użytkownik boczniczy kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:
    - zamknąć tor, na którym powstała przeszkoda dla ruchu,
    - niezwłocznie powiadomić centrum powiadamiania ratunkowego,
    - zgłosić zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy, którzy uczestniczyli w zdarzeniu,
    - powiadomić członków komisji kolejowej ze strony użytkownika boczniczy kolejowej,
    - powiadomić przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
    - powiadomić Oddział terenowy właściwy dla miejsca zdarzenia Urząd Transportu Kolejowego.

Zarządca infrastruktury, lub użytkownik boczniczy kolejowej właściwy dla miejsca zdarzenia jest obowiązany pisemnie zawiadomić o zdarzeniu podmioty, wyżej wymienione oraz:

- a) Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych ☎ 22 630 14 33, e-mail [pkbwk@mswia.gov.pl](mailto:pkbwk@mswia.gov.pl)
- b) Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego poprzez specjalnie uruchomiony numer telefonu 797 829 758 dla województwa zachodniopomorskiego **w formie SMS oraz na e-mail [zdarzenia@utk.gov.pl](mailto:zdarzenia@utk.gov.pl)**

## 11.5. Postępowanie w sytuacjach wpływających na bezpieczeństwo

- 1) Zagrożenia przejezdności lub stabilności torów  
Zagrożenia przejezdności torów mogą wystąpić w przypadku:
  - a) zdarzeniach na przejazdach kolejowo-drogowych;
  - b) rozprucia lub uszkodzenia rozjazdów;
  - c) wykolejenia lub uszkodzenia w trakcie czynności ekspedycyjnych wagonów,



znajdujących się od strony głowicy rozjazdowej kierującej na tory rejonu SiA stacji Świnoujście w stopniu uniemożliwiającym ich przemieszczanie (w tym uniemożliwiających możliwość obsługi bocznicy bądź poszczególnych jej nabrzeży).

- 2) Wstrzymanie ruchu kolejowego na bocznicy może mieć miejsce w przypadku:
- a) zdarzenia na drodze dojazdowej do bocznicy (na głowicy rozjazdowej na styku rejonu SiA i bocznicy Rejon Port Świnoujście) – ruch kolejowy wstrzymuje dyżurny ruchu posterunku SiA stacji Świnoujście;
  - b) zdarzenia na drodze dojazdowej do bocznicy (tor 505 rejonu SiB i bocznicy Rejon Port Świnoujście) – ruch kolejowy wstrzymuje dyżurny ruchu posterunku SiB stacji Świnoujście;
  - c) rozprucia lub uszkodzenia rozjazdów albo wykolejenia taboru kolejowego w trakcie pracy manewrowej na terenie bocznicy – ruch kolejowy wstrzymuje kierujący manewrami pracownik licencjonowanego przewoźnika kolejowego,
  - d) wykolejenia lub uszkodzenia taboru – ruch kolejowy na wniosek Dyspozytora OT Port Świnoujście wstrzymuje dyżurny ruchu posterunku SiA lub SiB stacji Świnoujście (w zależności od miejsca zdarzenia);
  - e) prac torowych na bocznicy – ruch kolejowy wstrzymuje Inspektor nadzoru ZMPSiŚ S.A. lub kierownik budowy za zgodą inspektora nadzoru.

## XII. WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI

### 12.1. Jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy

- 1) Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w Szczecinie.
- 2) OT Port Świnoujście S.A. w Świnoujście.
- 3) Bunge Polska Sp. z o.o.
- 4) Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie.
- 5) Przewoźnicy kolejowi dokonujący obsługi bocznic kolejowej.

### 12.2. Tryb rozstrzygnięcia sporów z zarządcami infrastruktury stycznej

Spory z zarządcami infrastruktury stycznej rozstrzygane są na podstawie wspólnych ustaleń. W przypadku braku porozumienia, rozstrzygnięcie następuje w trybie postępowania arbitrażowego lub sądowego.

### 12.3. Wykaz adresów i numery telefonów

- 1) Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie:
  - a) ul. Korzeniowskiego 1, 70-211 Szczecin
  - b) tel.: +48 91 471 55 50
  - c) fax: +48 91 471 54 09
  - d) e-mail: [iz.szczecin@plk-sa.pl](mailto:iz.szczecin@plk-sa.pl)
- 2) Sekcja Eksploatacji Świnoujście:
  - a) naczelnik sekcji – tel. +48 91 471 46 58,
  - b) naczelnik sekcji – e-mail: [ise.swinoujscie@plk-sa.pl](mailto:ise.swinoujscie@plk-sa.pl)
  - c) dyżurny ruchu posterunku SiA stacji Świnoujście – 571 336 305
- 3) OT Port Świnoujście S.A.:
  - a) adres: ul. Bunkrowa 1, 72-602 Świnoujście
  - b) tel.: +48 91 32 77 200
  - c) e-mail: [info@otport.swinoujscie.pl](mailto:info@otport.swinoujscie.pl)
- 4) Bunge Polska Sp. z o. o.
  - a) adres: ul. Bunkrowa 1, 72-602 Świnoujście
  - b) tel.: +48 52 35 35 100
  - c) e-mail: [beu.sekretariatbp.kru@bunge.com](mailto:beu.sekretariatbp.kru@bunge.com)
- 5) Przewoźnik kolejowy – Kolej Bałtycka S.A.
  - a) adres: ul. Zbożowa 4, 70-653 Szczecin;
  - b) tel.: +48 +48 663 333 326
  - c) e-mail: [biuro@kolejbaltycka.pl](mailto:biuro@kolejbaltycka.pl)

### XIII. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

#### 13.1. Rozdzielnik Regulaminu

Regulamin wykonano w 4 jednobrzmiących egzemplarzach, które po uzgodnieniu i zatwierdzeniu otrzymują:

1.	ZMPSiŚ S.A. w Szczecinie	1 egz.
2.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie	1 egz.
3.	Urząd Transportu Kolejowego (przy składaniu wniosku o świadectwo bezpieczeństwa)	1 egz.
4.	OTPS S.A. / Bunge Polska Sp. z o.o.	1 egz.

#### 13.2. Sposób udostępniania Regulaminu pracownikom boczniczy kolejowej

Pracownicy związani bezpośrednio z pracą manewrową, utrzymaniem infrastruktury oraz czynnościami ładunkowymi przy wagonach, przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania obowiązków powinni być zapoznani z postanowieniami niniejszego Regulaminu. Przyjęcie do wiadomości postanowień Regulaminu pracownicy powinni potwierdzić w formie pisemnej.

#### 13.3. Procedura wprowadzania zmian i uzupełnień w treści Regulaminu

- 1) Wszelkie zmiany i uzupełnienia regulaminu należy odnotować w „Skorowidzu zmian i uzupełnień”, wykonać w 4 egzemplarzach i przekazać jednostkom organizacyjnym wymienionym w powyższym rozdzielniku.
- 2) Zmiany i uzupełnienia mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego podlegają obowiązkowemu uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie.

#### 13.4. Osoba odpowiedzialna za aktualność Regulaminu

Za aktualność treści regulaminu pracy boczniczy kolejowej Rejon Port Świnoujście odpowiedzialny jest Inspektor Nadzoru (ZMPSiŚ S.A.) Działu Utrzymania Infrastruktury Lądowej.



#### **XIV. Spis załączników**

- Zał. 1 Plan schematyczny boczniczy kolejowej Rejon Port Świnoujście
- Zał. 2 Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na boczniczy kolejowej Rejon Port Świnoujście – rejon SiP
- Zał. 3 Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na boczniczy kolejowej Rejon Port Świnoujście – rejon SiB

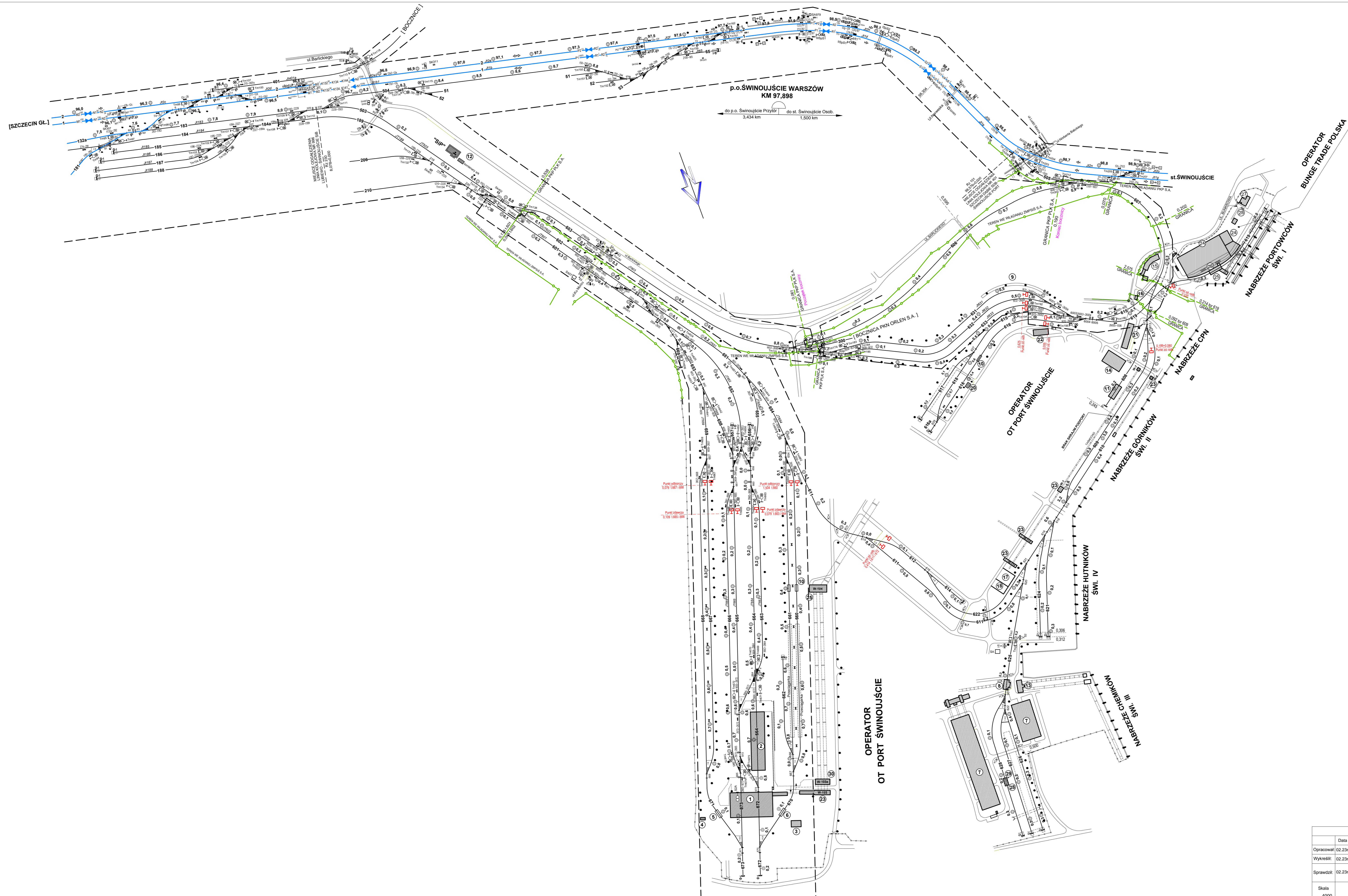












**LEGENDA :**

- Granica okręgu nastawczego
- Granica działek

				Stan z dnia: 27.02.2023 r.
Data	Nazwisko	Podpis	Uzgodniono:	
Opracował: 02.23r.	K. Wołowicz	<i>[Signature]</i>		
Wykresił: 02.23r.	K. Wołowicz	<i>[Signature]</i>		
Sprawił: 02.23r.	inż. J. Sieredyn	<i>[Signature]</i>		
Skala 1:4000 1:1000				
PLAN SCHEMATYCZNY urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym bocznic kolejowej "ZMPSIS S.A." Rejon OT PORT ŚWINOUJŚCIE Sp. z o.o.				