



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN  
I ŚWINOUJŚCIE S.A.

1/48

Egz. Nr ...

# REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

Regulamin niniejszy, zawierający 48 ponumerowanych stron  
sporządzony został w 7 jednobrzmiących egzemplarzach.

UZGODNIONO  
z zarządcą infrastruktury kolejowej:

  
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.  
ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH  
W SZCZECINIE  
70-211 Szczecin, ul. Korzeniowskiego 1

ZASTĘPCA DYREKTORA

  
Marek Szapiewski

Szczecin, dnia 18-05-2023

ZATWIERDZAM:  
ZARZĄD MORSKICH PORTÓW  
SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE  
SPÓŁKA AKCYJNA

70-603 Szczecin, ul. Bytomska 7  
NIP 955-18-89-161, REGON 811649448

WICEPREZES  
PREZES ZARZĄDU ds. Ekonomiczno-Finansowych

  
Krzysztof Urbaś

  
Daniel Stachewicz

Szczecin, dnia 20.07.2023



PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE

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

2/48

## 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, skrzyżowania torów	9
2.3. Obrotnice, suwnice i wyrotnice wagonowe	9
2.4. Kolejowe obiekty inżynierskie	9
2.5. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia	9
2.6. Wagi wagonowe	10
2.7. Inne urządzenia	10
2.8. Bramy kolejowe	10
2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	10
2.10. Posterunki techniczne	10
2.11. Sygnalizatory, wskaźniki i tablice	10
2.12. Oświetlenie bocznicą kolejową	11
<b>III. PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO</b>	<b>12</b>
3.1. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada	12
3.2. Rejony manewrowe bocznicą kolejową	12
3.3. Środki łączności	12
3.4. Uzgadnianie ruchu kolejowego przez połączenie z infrastrukturą styczną	12
3.5. Układanie drogi przebiegu	13
3.6. Pozwolenie na jazdę	13
<b>IV. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY</b>	<b>14</b>
4.1. Ograniczenia dotyczące taboru	14
4.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych po torach bocznicą kolejową	15
4.3. Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia	15
4.4. Ruch lokomotyw spoza bocznicą po torach bocznicą	16
4.5. Możliwości wykonywania manewrów taborem bocznicą po torach stycznych	16
<b>V. ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ</b>	<b>16</b>

<b>5.1. Podmioty uprawnione do wykonywania manewrów</b>	<b>17</b>
<b>5.2. Tabor kolejowy przeznaczony do obsługi bocznic kolejowej</b>	<b>17</b>
<b>5.3. Urządzenia i środki trakcyjne</b>	<b>17</b>
<b>5.4. Obsada drużyn trakcyjnych ich wyposażenie</b>	<b>18</b>
<b>5.5. Obsada drużyn manewrowych ich wyposażenie</b>	<b>18</b>
<b>5.6. Dozwolone sposoby prowadzenia pracy manewrowej</b>	<b>19</b>
<b>5.7. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym</b>	<b>19</b>
<b>5.8. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem</b>	<b>19</b>
<b>VI. ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ</b>	<b>22</b>
<b>6.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową</b>	<b>22</b>
<b>6.2. Zabieranie wagonów z bocznic kolejowej</b>	<b>23</b>
<b>6.3. Ważenie wagonów</b>	<b>23</b>
<b>6.4. Planowanie pracy manewrowej</b>	<b>23</b>
<b>6.5. Powiadamianie pracowników</b>	<b>24</b>
<b>6.6. Przetaczanie taboru kolejowego przy użyciu pojazdów drogowych</b>	<b>25</b>
<b>Na bocznicę dopuszczalne jest przetaczanie wagonów przy pomocy pojazdów drogowych.</b>	<b>25</b>
<b>VII. OBŁUGA PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH I ŁADUNKOWYCH</b>	<b>26</b>
<b>7.1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych</b>	<b>26</b>
<b>7.2. Urządzenia ładunkowe</b>	<b>26</b>
<b>7.3. Czynności ładunkowe</b>	<b>27</b>
<b>7.4. Przekazywanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych</b>	<b>28</b>
<b>VIII. TOWARY NIEBEZPIECZNE</b>	<b>29</b>
<b>8.1. Opis towarów niebezpiecznych na bocznic kolejowej</b>	<b>29</b>
<b>8.2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznic kolejowej</b>	<b>30</b>
<b>8.3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych</b>	<b>31</b>
<b>8.4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego</b>	<b>32</b>
<b>8.5. Doradca ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych</b>	<b>33</b>
<b>IX. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIE</b>	<b>34</b>
<b>9.1. Infrastruktura kolejowa</b>	<b>34</b>
<b>9.2. Tabor kolejowy</b>	<b>34</b>
<b>9.3. Urządzenie nie stanowiące infrastruktury kolejowej</b>	<b>35</b>
<b>X. STANOWISKA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM I OKREŚLONE DLA NICH WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE</b>	<b>36</b>
<b>XI. BEZPIECZEŃSTWO</b>	<b>40</b>

 <small>PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE</small>	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	5/48
---	---	------

<b>11.1. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego</b>	<b>40</b>
<b>11.2. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych</b>	<b>40</b>
<b>11.3. Działania podejmowane we współpracy z innymi zarządcami infrastruktury</b>	<b>41</b>
<b>11.4. Postępowanie w razie wypadku lub incydentu</b>	<b>42</b>
<b>11.5. Postępowanie w sytuacjach wpływających na bezpieczeństwo</b>	<b>44</b>
<b>XII. WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI</b>	<b>45</b>
<b>12.1. Jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy</b>	<b>45</b>
<b>12.2. Tryb rozstrzygania sporów z zarządcami infrastruktury stycznej</b>	<b>45</b>
<b>12.3. Wykaz adresów i numery telefonów</b>	<b>45</b>
<b>XIII. POSTANOWIENIA KOŃCOWE</b>	<b>46</b>
<b>13.1. Rozdzielnik Regulaminu</b>	<b>46</b>
<b>13.2. Sposób udostępniania Regulaminu pracownikom bocznic kolejowej</b>	<b>46</b>
<b>13.3. Procedura wprowadzania zmian i uzupełnień w treści Regulaminu</b>	<b>46</b>
<b>13.4. Osoba odpowiedzialna za aktualność Regulaminu</b>	<b>46</b>
<b>XIV. Spis załączników</b>	<b>47</b>
<b>Zał. 1 Regulamin pracy manewrowej nabrzeża Parnickiego</b>	<b>47</b>
<b>Zał. 2 Regulamin pracy manewrowej nabrzeża Noteckiego</b>	<b>47</b>
<b>Zał. 3 Regulamin pracy manewrowej nabrzeża Górnośląskiego</b>	<b>47</b>
<b>Zał. 6 Plan schematyczny bocznic kolejowej Rejon Basenu Górnośląskiego</b>	<b>47</b>
<b>Zał. 7 Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na bocznic kolejowej Rejon Basenu Górnośląskiego</b>	<b>47</b>
<b>XV. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU</b>	<b>48</b>
<b>WYKAZ OSÓB ZAPOZNANYCH Z TREŚCIĄ REGULAMINU</b>	<b>49</b>

## I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

### 1.1. Bocznicza kolejowa

1) Nazwa i lokalizacja

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

2) Punkt odgałęzienia

Bocznicza kolejowa Rejon Basenu Górnosławskiego odgałęzia się rozjazdem nr 751 toru nr 456 stacji Szczecin Port Centralny linii kolejowej nr 994 Szczecin Port Centralny SPB17 - Szczecin Port Centralny SPB15 w km 0,884. Początek i koniec poszczególnych nabrzeży opisano w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w § 1. Kilometraż boczniczy liczony jest od punktu odgałęzienia boczniczy, tj. od styku przediglicowego rozjazdu nr 751. Punkt styku dróg kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz ZMPSiŚ, znajduje się:

- a) dla Nabrzeża Parnickiego w km 0,027 toru nr 441 (koniec boczniczy w km 0,817) oraz w km 0,302 toru nr 445 (koniec boczniczy w km 0,551);
- b) dla Nabrzeża Noteckiego w km 0,000 toru nr 476, 447, 448 i 449 (koniec boczniczy w km 0,354 toru nr 479);
- c) dla Nabrzeża Górnosławskiego w km 0,000 toru nr 461 (koniec boczniczy w km 0,565 toru nr 457);
- d) dla Nabrzeża Poznańskiego w km 0,056 toru nr 474 (koniec boczniczy w km 0,028 toru nr 2 i 3);
- e) dla Nabrzeża Bydgoskiego w km 0,328 toru nr 475 (koniec boczniczy w km 0,380 toru nr 5 i 6).

Poszczególne wartości kilometrów podane są wg kilometracji bocznicowej.

3) Tor dojazdowy

Torem dojazdowym do boczniczy kolejowej Rejon Basenu Górnosławskiego jest tor nr 456.

4) Przeznaczenie boczniczy

Bocznicza jest przeznaczona i przystosowana do:

- a) przyjmowania od obsługujących bocznicę licencjonowanych przewoźników kolejowych wagonów i przesyłek wagonowych wynikających z działalności użytkownika boczniczy,
- 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 boczniczy kolejowej

Bocznicza kolejowa Rejon Basenu Górnosławskiego posiada status Obiektu Infrastruktury Usługowej.

### 1.2. Użytkownik boczniczy kolejowej

Bocznicza użytkowana jest na podstawie: umowy pomiędzy Zarządem Morskich

 <small>PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE</small>	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	7/48
---	---	------

Portów Szczecin i Świnoujście S.A. a „Bulk Cargo - Port Szczecin” Sp. z o.o. ul. Gdańska 21 70-661 Szczecin, ustanowiony operator infrastruktury portowej.

1) Nazwa i siedziba

Użytkownikiem boczniczy kolejowej Rejon Basenu Górnośląskiego jest Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście ul. ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin. Operatorem obiektu infrastruktury usługowej jest "Bulk Cargo-Port Szczecin" Sp. z o.o. ul. Gdańska 21 70-661 Szczecin.

2) Podstawa do zarządzania infrastrukturą kolejową

Podstawą prawną eksploatacji boczniczy 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 boczniczy:

- 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 boczniczy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz.U. MI.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

 <small>PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE</small>	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	8/48
---	---	------

- 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 Bulk Cargo – Port Szczecin Sp. z o.o.
- pracowników PZZ Szczecin S.A.
- 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

- 1) Wykazy torów na poszczególnych nabrzeżach ujęte zostały w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w § 2.
- 2) Pochylenia podłużne torów, ich pochylenia i najmniejsze promienie łuków poziomych występujących na poszczególnych nabrzeżach wskazane są w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w § 1 pkt 3.
- 3) Na terenie bocznicy kolejowej Rejon Basenu Górnośląskiego zabudowana nawierzchnia torów jest typu S42 oraz S49.

### 2.2. Rozjazdy, skrzyżowania torów

- 1) Wykazy rozjazdów i wykolejnic, sposób ich nastawiania i uzależnienia z przyporządkowaniem do okręgów nastawczych, opis zastosowanych urządzeń srk oraz wykazy przejazdów i przejść z opisem zabudowanych na nich urządzeń umieszczono w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w § 3 pkt 1.
- 2) 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.
- 3) 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.
- 4) Na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

### 2.3. Obrotnice, suwnice i wywrotnice wagonowe

Na terenie bocznicy kolejowej znajdują się dźwigi bramowe poruszające się nad torami nr 441-443 oraz torach nr 457-461.

### 2.4. Kolejowe obiekty inżynieryjne

Na terenie bocznicy kolejowej nie ma kolejowych obiektów inżynieryjnych.

### 2.5. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia

- 1) Wykaz przejazdów kolejowo-drogowych na poszczególnych nabrzeżach ujęty został w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w § 3.
- 2) Przejazdy na drogach wewnętrznych posiadają wyłącznie kategorię "D".
- 3) Przejazdy osygnalizowane są z obu stron znakami drogowymi krzyżami Świętego Andrzeja G-3 oraz w miejscach o ograniczonej widoczności dodatkowo znakami "Stop" B-20.
- 4) Czyszczenie żłobków na wszystkich przejazdach na bocznicy należy do obowiązków wyznaczonego pracownika bocznicy (pracownika Operatora bocznicy kolejowej wykonującego przeładunki w danym rejonie).
- 5) Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.

## 2.6. Wagi wagonowe

Bocznica nie posiada wagi wagonowej.

## 2.7. Inne urządzenia

Na terenie bocznicy nie ma innych urządzeń.

## 2.8. Bramy kolejowe

- 1) Teren bocznicy jest wygradzony ogrodzeniem. Na terenie bocznicy zlokalizowano bramy kolejowe:
  - a) Nabrzeże Noteckie posiada bramy kolejowe:
    - w km 0,000 toru nr 476;
    - w km 0,000 toru nr 477;
    - w km 0,000 toru nr 479.
  - b) Nabrzeże Górnosławskie posiada jedną bramę kolejową:
    - w km 0,000 toru nr 461.
  - c) Nabrzeże Poznańskie posiada jedną bramę kolejową:
    - w km 0,095 toru nr 474.

## 2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

- 1) Tory bocznicy zabezpieczone są przed nieuzgodnionym wjazdem na tory PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w postaci wykolejnic:
  - a) dla Nabrzeża Parnickiego Wk792 na torze nr 441 oraz Wk793 na torze nr 445;
  - b) dla Nabrzeża Noteckiego Wk763 na torze nr 476, Wk764 na torze nr 477 oraz Wk765 na torze 479;
  - c) dla Nabrzeża Górnosławskiego Wk766 na torze nr 461;
  - d) dla Nabrzeża Poznańskiego WK 767 na torze nr 474;
  - e) dla Nabrzeża Bydgoskiego WK 768 na torze 475.
- 2) W położeniu zasadniczym wyżej wymienione wykolejnice są nałożone na tor. Wykolejnice te są obsługiwane przez dyżurnego ruchu posterunku SPB stacji Szczecin Port Centralny.
- 3) Przed wykolejnicami ustawione są tarcze manewrowe. Tarcze manewrowe sterowane są przez dyżurnego ruchu nastawni SPB stacji Szczecin Port Centralny.
- 4) Tarcze manewrowe i wykolejnice utrzymywane są przez ZLK w Szczecinie.

## 2.10. Posterunki techniczne

Na terenie bocznicy kolejowej nie ma posterunków technicznych.

## 2.11. Sygnalizatory, wskaźniki i tablice

- 1) Wskaźniki.
  - a) Tarcze zaporowe wskazujące stały sygnał Z1 „Stój” znajdują się z prawej strony w końcowej części wszystkich torów na początku zasyпки piaskowej przed kozłem oporowym, którym zakończony jest tor. Ponadto tarcze zaporowe Z1 „Stój” znajdują się na skrzydłach bram wjazdowych pkt.2.16. Tarcze zaporowe nie są oświetlane, ich widoczność zapewnia oświetlenie

zewnątrzne.

- b) Na zwrotnikach rozjazdów na bocznicach znajdują się wskaźniki zwrotnicowe Wz, wskazujące jej położenie. Wskaźnik zwrotnicowy nie jest oświetlany, a jego widoczność zapewnia oświetlenie zewnętrzne. Przeciwwaga zwrotnicy obsługiwanej ręcznie przez drużyny manewrowe i trakcyjne oznaczone są dwoma czerwonymi paskami na białej części przeciwwagi.
- c) Na zwrotnikach wykolejnic na bocznicach 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. 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.

2) Tablice.

Lokalizacja tablic informacyjnych „Punkt zdawczo-odbiorczy” usytuowanych na nabrzeżach jest ujęta w pkt. 2.3.

## **2.12. Oświetlenie bocznic kolejowej**

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

### **III. PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO**

Ruch kolejowy pomiędzy stacją kolejową Szczecin Port Centralny a bocznicą Rejon Basenu Górnośląskiego i w drodze powrotnej prowadzony jest na zasadach jazd manewrowych określonych w Regulaminie technicznym stacji Szczecin Port Centralny SPD w działce nr 54.

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

- 1) Bocznica Rejon Basenu Górnośląskiego jest podzielona na okręgi nastawcze (nabrzeża):
  - a) Parnickie;
  - b) Noteckie;
  - c) Górnośląskie;
  - d) Poznański;
  - e) Bydgoskie.
- 2) Podział poszczególnych nabrzeży na rejony manewrowe i okręgi nastawcze zostały określone w Regulaminach pracy manewrowej stanowiących integralną część niniejszego regulaminu.

#### **3.2. Rejony manewrowe bocznic kolejowej**

Bocznica Rejon Basenu Górnośląskiego jest podzielona na rejony manewrowe (nabrzeża). Rejony manewrowe pokrywają się z okręgami nastawczymi.

#### **3.3. Środki łączności**

- 1) Operator obiektu infrastruktury usługowej oraz przewoźnicy kolejowi korzystają z sieci telefonicznej portowej, ogólnie-eksploatacyjnej TP S.A. oraz bezprzewodowej łączności manewrowej z wykorzystaniem urządzeń posiadających świadectwo dopuszczenia do użytkowania wydane przez Urząd Transportu Kolejowego.
- 2) Zakazuje się kontaktowania z maszynistą przez telefon komórkowy podczas prowadzenia pojazdu kolejowego z wyjątkiem sytuacji awaryjnych (np. braku łączności), w którym zachodzi konieczność poinformowania prowadzącego o sytuacjach zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

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

- 1) Ruch kolejowy pomiędzy stacją kolejową Szczecin Port Centralny a bocznicą kolejową ZMPSiŚ Rejon Basenu Górnośląskiego oraz w drodze powrotnej realizowany jest na zasadach jazd manewrowych określonych w Regulaminie technicznym stacji Szczecin Port Centralny.
- 2) Każdorazowa jazda manewrowa w kierunku bocznic, jak też z bocznic musi być omówiona i uzgodniona z pracownikiem posterunku SPB (plan pracy manewrowej).
- 3) Licencjonowany przewoźnik kolejowy awizuje dyspozytorowi Bulk Cargo – Port Szczecin Sp. z o.o. przybycie przesyłki na stację Szczecin Port Centralny, podając rejon stacji, na który wjechał pociąg.
- 4) Po otrzymaniu zgody na wjazd na teren bocznic od dyspozytora Bulk Cargo – Port Szczecin Sp. z o.o., kierownik manewrów omawia plan pracy manewrowej z nastawniczym SPB stacji Szczecin Port Centralny.
- 5) Po omówieniu planu pracy manewrowej oraz zgłoszeniu przez kierownika manewrów gotowości do jazdy na teren bocznic, nastawniczy SPB układa drogę

przebiegu na bocznicy i wyświetla sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” na odpowiedniej tarczy manewrowej w kierunku bocznicy.

- 6) W ramach omówienia planu pracy manewrowej należy omówić ewentualność obsługi więcej niż jednego nabrzeża.
- 7) Dozwolona jest jednoczesna obsługa więcej niż jednego nabrzeża pod warunkiem realizacji jazd manewrowych na podstawie wyświetlanych sygnałów „Jazda manewrowa dozwolona”. W sytuacji usterek uniemożliwiających wyświetlanie takich sygnałów, dozwolone jest w tym samym czasie dokonywanie obsługi tylko jednego z nabrzeży 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 nastawniczym SPB.

### **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 wykolejeniem taboru. Sprawdzić należy stan przylegania iglic do opornic i prawidłowość działania zamknięć nastawczych.
- 2) Kierownik manewrów w przypadku, kiedy pracę manewrową wykonuje razem z manewrowym, omawiając plan pracy manewrowej, przydziela mu zwrotnice do obsługi.
- 3) Z uwagi na fakt, że na bocznicy kolejowej Rejon Basenu Górnośląskiego prowadzone są jazdy manewrowe niezorganizowane oraz wszystkie rozjazdy kolejowe są obsługiwane ręcznie, układanie drogi przebiegu należy do obowiązków drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego.
- 4) Jazdy manewrowe zorganizowane są obsługiwane przez posterunek nastawczy SPB i są realizowane w przypadku:
  - a. Wystawiania składów z terenu bocznicy kolejowej na tory zarządzane przez PKP PLK S.A.;
  - b. Wykonywania jazd manewrowych pomiędzy okręgami nastawczymi z potrzebą wyjazdu na infrastrukturę kolejową styczną zarządzaną przez PKP PLK S.A.
- 5) Po przestawieniu zwrotnicy, pracownik obsługujący zwrotnicę powinien upewnić się o prawidłowym jej nastawieniu na podstawie wzrokowego sprawdzenia dolegania iglicy do opornicy oraz drogi oporowej zamknięcia nastawczego.
- 6) 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.

### **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 nastawniczy posterunku SPB. 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 bocznic przez przewoźnika kolejowego może być wykonywana wyłącznie spalinowymi lokomotywami manewrowymi. W przypadku spalinowych lokomotyw pociągowych, możliwość ich użycia do obsługi bocznic, należy uzgadniać z operatorem terminala Bulk Cargo - Port Szczecin na etapie planowania przewozu.
- 2) Na bocznicach kolejowych 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 bocznicę mogą być przyjmowane bez ograniczeń wszystkie typy i rodzaje wagonów towarowych z zachowaniem obowiązującego maksymalnego dozwolonego nacisku osi na szynę.
- 7) Na bocznicach kolejowych obowiązuje skrajnia budowli zgodna z PN-EN 15273-3/2010 dla kolei normalnotorowych.
- 8) Bocznicą nie posiada skrajnika.
- 9) Na bocznicach 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 bocznic Rejon Basenu Górnośląskiego 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 Basenu Górnośląskiego maksymalna prędkość jazd manewrowych wykonywanej lokomotywami manewrowymi nie może przekraczać 5 km/h.
- 2) Dopuszcza się prędkość nie większą niż 15 km w sytuacji zabierania wagonów z torów zdawczo-odbiorczych (jazda w rejon okręgu SPB stacji Szczecin Port Centralny).
- 3) Każdorazowo należy ograniczyć prędkość do 3 km/h:
  - 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.
- 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;
  - 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 pojazdu 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 dozwolona po sprawdzeniu stanu nawierzchni na przejeździe przez uprawnionego pracownika utrzymania.

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

- 1) Dopuszczalny jest wjazd pojazdów kolejowych spoza bocznic kolejowej na tory kolejowe bocznic.
- 2) Wjazd na teren bocznic pojazdu kolejowego spoza bocznic jest możliwy:
  - a) tylko i wyłącznie po dokonaniu uzgodnień i za zgodą dyspozycji głównej operatora terminala Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o.o.;
  - b) po poinformowaniu o tym fakcie dyspozytora kolejowego ZMPSiŚ S.A..
- 3) Pojazd kolejowy wjeżdżający na teren bocznic 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 bocznic odpowiadają operator bocznic i przewoźnik kolejowy obsługujący bocznicę.

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

- 1) Istnieje możliwość wykonywania manewrów taborem bocznic po torach stycznych zarządzanych przez PKP PLK S.A.
- 2) Realizowanie jazd manewrowych z wykorzystaniem infrastruktury stycznej występuje w przypadkach jazd manewrowych pomiędzy poszczególnymi rejonami manewrowymi bocznic kolejowej.
- 3) W tym przypadku jazda manewrowa jest możliwa po dokonaniu uzgodnień z właściwym posterunkiem zarządcy infrastruktury stycznej PKP PLK S.A.



## V. ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ

### 5.1. Podmioty uprawnione do wykonywania manewrów

Do wykonywania manewrów na terenie bocznicy są:

- 1) uprawnieni pracownicy licencjonowanego przewoźnika kolejowego posiadający stosowne kwalifikacje.
- 2) uprawnieni pracownicy operatora bocznicy posiadający stosowne kwalifikacje.

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

Obsługę bocznicy dokonuje się taborom licencjonowanego przewoźnika kolejowego.

### 5.3. Urządzenia i środki trakcyjne

- 1) Na bocznicy 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 ustawiacza 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

 <small>PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE</small>	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	18/48
---	---	-------

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 boczniczy kolejowej Rejon Basenu Górnośląskiego 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.
- 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 manewrowego.
- 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;
  - b) gwizdek;

 <small>PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE</small>	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	19/48
---	---	-------

- 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 bocznicach kolejowych dozwolone jest wykonywanie manewrów tylko sposobem odstawczym.
- 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, pojazdem drogowym lub innym urządzeniem technicznym przeznaczonym do przemieszczania pojazdów kolejowych.
- 4) Zabronione jest wykonywanie manewrów pojazdami kolejowymi sposobem odrzutu.
- 5) Zabronione jest wykonywanie manewrów siłą ludzi.
- 6) Na bocznicach dopuszcza się wykonywanie manewrów przy użyciu pojazdu drogowego operatora bocznic, 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 (lokomotywy) w składzie manewrowym**

- 1) Podstawianie składów wagonów na punkty zdawczo – odbiorcze odbywa się 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 jazdy manewrowych na terenie bocznic kolejowych.

## **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 płóz 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 bocznicach 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 „RBG” 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 wykladać w następujących miejscach:
  - a) bezpośrednio przed i za złączami szyn – płozę należy wykladać w odległości co najmniej 1 m za złączeniem;
  - b) na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, gdyż może to spowodować zacięcie się płozu 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 obluzowane 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 bocznic realizowana jest przez licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w umowach na obsługę. Dozwolona jest jednoczesna obsługa bocznic przez więcej niż jednego przewoźnika kolejowego.
- 2) Obsługę poszczególnych nabrzeży składem manewrowym lub lokomotywą jadącą luzem po wagony gotowe do zabrania z punktów przeładunkowych każdy z przewoźników realizuje w porozumieniu i za zgodą właściwego dysponenta nabrzeża.
- 3) Rozformowanie pociągu, podstawienie wagonów na tor zdawczo – odbiorczy bocznic, oraz wystawienie wagonów z torów zdawczo – odbiorczych na stację należy do przewoźnika obsługującego bocznicę na zasadach określonych w umowie lub porozumieniu.
- 4) Podstawianie składów na punkty manewrowe odbywa się przez prowadzenie jazdy manewrowej ze stacji Szczecin Port Centralny w kierunku bocznic kolejowych.
- 5) Przewoźnik kolejowy awizuje zaplanowany do podstawienia na teren bocznic skład pociągu wykorzystując system BRAMA.
- 6) Kierownik manewrów przewoźnika kolejowego, po uzgodnieniu i potwierdzeniu możliwości podstawienia składu manewrowego na wskazany punkt zdawczo – odbiorczy na terenie bocznic kolejowych, uzgadnia jazdę manewrową z pracownikiem (nastawniczym) posterunku SPB znajdującego się na terenie zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe SA. stycznej do infrastruktury kolejowej ZMPSiŚ S.A, oraz stosuje procedurę wjazdową:
  - a) Ustawiacz przewoźnika kolejowego, po zgłoszeniu gotowości składu pociągu do wjazdu właściwemu dysponentowi Bulk Cargo i uzyskaniu jego zgody na wjazd, zamawia jazdę manewrową na posterunku SPB;
  - b) Po otrzymaniu sygnału zezwalającego z posterunku nastawczego SPB uruchamia jazdę manewrową w kierunku bocznic kolejowych za zachowaniem obowiązującej prędkości;
  - c) Po wjeździe na teren bocznic odstawia skład na punkt zdawczo – odbiorczy właściwego nabrzeża lub na inny tor wskazany przez dysponenta nabrzeża;
  - d) Dokonuje zabezpieczenia i przekazania składu.
- 7) Realizacja jazd manewrowych wykonywanych w kierunku punktów zdawczo – odbiorczych bocznic kolejowych wykonywana jest poprzez spychanie składów wagonów z umiejscowieniem pojazdu trakcyjnego na końcu spychanego składu.
- 8) Ilość wagonów podstawianych jednorazowo, na poszczególne punkty zdawczo – odbiorcze, przez przewoźników kolejowych wskazano w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w §2.
- 9) Skład wagonów podstawianych na tory zdawczo-odbiorcze musi być pchany, a kierujący manewrami powinien jechać na pierwszym pchanym wagonie lub poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy. Prędkość jazdy manewrowej po torach zdawczo – odbiorczych nie może przekraczać 5 km/h.
- 10) Jednoczesne dokonywanie obsługi punktu zdawczo – odbiorczego na danym nabrzeżu przez więcej niż jednego przewoźnika jednocześnie jest zabronione.
- 11) Dokładna godzina przekazania wagonów do obsługi jest rejestrowana i przewoźnik kolejowy ma obowiązek przekazania tej informacji dyspozytorowi

kolejowemu ZMPSiŚ S.A. w sposób dokumentny za pomocą korespondencji elektronicznej, lub wykorzystując moduł kolejowy systemu BRAMA.

## 6.2. Zabieranie wagonów z bocznic kolejowej

- 1) Zabieranie składów wagonów z terenu bocznic kolejowej następuje z chwilą zakończenia obsługi przeładunkowej oraz zgłoszenia gotowości składu do wystawienia z terenu bocznic kolejowej na stację Szczecin Port Centralny.
- 2) Przeszycanie wagonów z torów zdawczo-odbiorczych na tory ładunkowe, manewry podczas prac ładunkowych, przesywanie wagonów na tor zdawczo-odbiorczy należy do drużyny manewrowej użytkownika bocznic.
- 3) Za wyszycanie składu z terenu bocznic kolejowej odpowiedzialny jest kierownik manewrów przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi manewrowej.
- 4) Kierownik manewrów w celu wyszycania składu z terenu bocznic stosuje procedurę:
  - a) Uzgadnia z posterunkiem nastawczym SPB numer toru oraz termin wyszycania składu;
  - b) Przyjmuje skład na terenie punktu zdawczo – odbiorczego danego nabrzeża;
  - c) Zgłasza nastawniczemu posterunku SPB gotowość do wyszycania składu zgodnie z ustaleniami;
  - d) Po otrzymaniu sygnału „Jazda manewrowa dozwolona” wydaje maszyniście polecenie uruchomienia jazdy manewrowej i wyprowadza skład z terenu bocznic kolejowej na grupę torów odjazdowych stacji Szczecin Port Centralny.
- 5) Wyprowadzanie składów z terenu bocznic kolejowej Rejon Basenu Górnośląskiego odbywa się na zasadzie wyciągania składów z pojazdem trakcyjnym umiejscowionym na początku wyciąganego składu.
- 6) Dokładna godzina wyszycania wagonów z bocznic jest rejestrowana i przewoźnik kolejowy ma obowiązek przekazania tej informacji dyspozytorowi kolejowemu ZMPSiŚ S.A., w sposób dokumentny za pomocą korespondencji elektronicznej, lub wykorzystując moduł kolejowy systemu BRAMA.

## 6.3. Wazenie wagonów

- 1) Bocznic nie posiada wagi wagonowej.
- 2) Istnieje możliwość wazenia wagonów, na podstawie dodatkowych uzgodnień z operatorem Bulk Cargo Port Szczecin:
  - a) na wadze znajdujacej się w torze 316 zlokalizowanym na infrastrukturze kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w rejonie SPM;
  - b) na wagach znajdujacych się na terenie bocznic kolejowej ZMPSiŚ Rejon przeładunków masowych.

## 6.4. Planowanie pracy manewrowej

- 1) Planowanie pracy manewrowej realizowane jest na podstawie planów dobowo – zmianowych przesywania i zabierania wagonów opracowane po uzgodnieniach pomiędzy operatorem terminala Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o.o., a przewoźnikami kolejowymi, a także uzgodnieniach w tzw. obsłudze dodatkowej.
- 2) Jednoczesne dokonywanie obsługi określonego nabrzeża na bocznic kolejowej przez więcej niż jednego przewoźnika jest zabronione. Wjazd przewoźnika na

- nabrzeże może się odbyć tylko wówczas, gdy zakończono uprzednio rozpoczętą obsługę nabrzeża.
- 3) Za koordynację pracy bocznic i obsług z ramienia operatora obiektu infrastruktury usługowej odpowiada główny dyspozytor Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o. o., który współpracuje z dysponentami na nabrzeżach, którym zakres odpowiedzialności został określony w Regulaminie pracy manewrowej poszczególnych nabrzeżach,.
  - 4) Koordynacją zamówień transportów i uzgadnianie terminów dostaw zajmuje się Dyspozytura Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o. o.
  - 5) Obsługi poszczególnych nabrzeży na bocznic przez przewoźników kolejowych są uzgadniane telefonicznie i potwierdzane drogą elektroniczną na zasadach określonych w umowie na obsługę zawieraną pomiędzy operatorem bocznic Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o.o., a przewoźnikiem kolejowym.

### 6.5. Powiadamanie pracowników

- 1) W zakresie planowania oraz realizacji pracy manewrowej na terenie bocznic kolejowej Rejon Basenu Górnośląskiego przekazywanie informacji następuje na podstawie uzgodnień dokonywanych pomiędzy dysponentami poszczególnych nabrzeży a dyspozytorami przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi danego nabrzeża.
- 2) Uszczegóławianie zaplanowanej pracy manewrowej w zakresie jej realizacji dokonywane jest pomiędzy dysponentem nabrzeża a kierownikiem manewrów przewoźnika kolejowego.
- 3) Kontakt do dysponentów nabrzeży:
  - a) telefon całodobowy (Nabrzeże Parnickie, Noteckie i Górnośląskie) tel. 913071130, tel. kom. 697888601;
  - b) telefon dzienny (Nabrzeże Parnickie) tel. kom. 695888951;
  - c) PZZ S.A. (Nabrzeża Poznańskie, Bydgoskie) tel. kom. 503796131.
- 4) Po uzgodnieniu obsługi przez wyznaczonego pracownika przewoźnika kolejowego z dysponentem nabrzeża, na 15 minut przed obsługą torów nabrzeża powinna być wstrzymana praca ładunkową.
- 5) 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.
- 6) Za powiadomienie pracowników oraz za wstrzymanie pracy manewrowej i ładunkowej oraz usunięcie wszelkich przeszkód z torów odpowiedzialny jest dysponent nabrzeża, 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;



 <small>PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE</small>	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	25/48
---	---	-------

- 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.
- 7) 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 dysponentem nabrzeża kierującym pracą ładunkową i wstrzymaniu przez niego prac ładunkowych oraz odsunięciu ludzi i sprzętu na bezpieczną odległość.

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

- 1) Na bocznicach 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 podkładać skrajne koła grupy płozami hamulcowymi.

## VII. OBLUGA PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH I ŁADUNKOWYCH

- 1) Wagony na tory zdawczo – odbiorcze wstawiane są i zabierane przez przewoźników kolejowych na podstawie umów zawartych pomiędzy przewoźnikiem kolejowym a operatorem Bulk Cargo - Port Szczecin.
- 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 boczniccy wyznaczony przedstawiciel Bulk Cargo – Port Szczecin Sp. z o. o., który odpowiada za przekazywanie wagonów pod względem technicznym oraz przedstawiciel kontrahenta (spedytora), który odpowiada za przekazywanie przesyłek pod względem handlowym;
  - b) ze strony przewoźnika ustawiacz 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 boczniccy.
- 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 Bulk Cargo - Port Szczecin.
- 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.
- 8) Wykazy punktów zdawczo-odbiorczych znajdują się w regulaminach nabrzeży (w § 1, pkt 2). 7).
- 9) W uzasadnionych przypadkach dopuszczalne jest przyjmowanie i przekazywanie składów w innych lokalizacjach niż wskazane powyżej. Decyzję w tym zakresie podejmuje dysponent odpowiedniego nabrzeża.

### 7.2. Urządzenia ładunkowe

- 1) Bocznicca jest przystosowana do wykonywania czynności ładunkowych.
- 2) Szczegółowy opis stanowisk ładunkowych oraz urządzeń ładunkowych zawarty jest w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w § 5.

### 7.3. Czynności ładunkowe

- 1) Przed podstawieniem lub zabraniem wagonów na lub z punktu ładunkowego dysponent nabrzeża powiadamia pracowników dokonujących czynności ładunkowych o zamierzonej obsłudze punktu ładunkowego.
- 2) Po uzgodnieniu obsługi przez wyznaczonego pracownika przewoźnika kolejowego z dysponentem nabrzeża, 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 dysponent nabrzeża, 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. Sprawdzenie 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

 <small>PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE</small>	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	28/48
---	---	-------

- 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 dysponenta nabrzeża.

#### **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 Bulk Cargo - Port Szczecin.
- 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 Bulk Cargo - Port Szczecin a przewoźnikiem kolejowym.

## VIII. TOWARY NIEBEZPIECZNE

### 8.1. Opis towarów niebezpiecznych na boczniczy kolejowej

- 1) Na boczniczy są wykonywane prace: manewrowe, ładunkowe z towarami niebezpiecznymi w rozumieniu Regulaminu dla Międzynarodowego Przewozu Kolejami Towarów Niebezpiecznych (RID) i / lub Zał. 2 do SMGS.
  - a) **Na nabrzeżu Parnickim** znajduje się stanowisko przeładunku towarów płynnych III klasy niebezpieczeństwa pożarowego (temperatura zapłonu powyżej 61°C), w tym towarów ropopochodnych takich jak: smoła, bitumen, olej płuczkowy i żelazospieki. klasa Zagrożenia w transporcie 3.0, smoła, materiał ciekły zapalny MSDS, C10H8;
  - b) **Na nabrzeżu Noteckim** znajduje się stanowiska przeładunku z ładunkami Amonu azotan, (*saletra amonowa*),  $\text{NH}_4\text{NO}_3$ . Organiczny związek chemiczny z grupy saletr, sól kwasu azotowego i amoniaku, stanowiącego towar niebezpieczny klasy 2. RID. Klasa Zagrożenia w transporcie 5.1, Amonu Azotan CZDA, ODCZ, FP, ciało stałe, bez zapachu, materiał utleniający może zintensyfikować pożar.
- 2) Użytkownik boczniczy posiada opracowaną Instrukcję postępowania z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej określającą warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące postępowania na boczniczy z towarami niebezpiecznymi, w tym:
  - a) charakterystykę towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie boczniczy kolejowej;
  - b) postępowanie z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej;
  - c) kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu kolejną towarów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń technicznych do załadunku i wyładunku;
  - d) wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego.
- 3) Podczas podstawiania lub zabierania z boczniczy wagonów załadowanych towarami niebezpiecznymi lub próżnych nieoczyszczonych po tych towarach pracownicy przewoźnika kolejowego dokonujący obsługi powinni zachować szczególną ostrożność i postępować zgodnie z postanowieniami:
  - a) Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (**RID**);
  - b) przepisów wewnętrznych przewoźnika kolejowego;
  - c) Instrukcji postępowania z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej.
- 4) Podczas wykonywania na boczniczy czynności ekspedycyjnych i przygotowania wagonów do zabrania z boczniczy pracownicy operatora boczniczy powinni:
  - a) zachować szczególną ostrożność i postępować zgodnie z postanowieniami (**RID**) Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych;
  - b) wykonywać czynności ekspedycyjne zgodnie z postanowieniami Instrukcji postępowania z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej;
  - c) prowadzić proces przeładowywania towarów niebezpiecznych oraz zabezpieczać prace zgodnie z opracowanymi i zatwierdzonymi instrukcjami i/lub procedurami eksploatacyjnymi.

## 8.2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej

- 1) Czynności poprzedzające zawarcie umowy przewozu:
  - a) jeżeli przepisy wewnętrzne (np. Regulamin Przewozów Towarowych) obowiązujące obsługującego bocznicę przewoźnika kolejowego tego wymagają, numer identyfikacyjny (kod) zagrożenia oraz numer identyfikacyjny towaru niebezpiecznego muszą być wpisane w odpowiednie rubryki dokumentów przewozowych (np. wykazu zdawczego, zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania, wykazu wagonów w składzie pociągu itp.);
  - b) pełna informacja o towarze niebezpiecznym zawarta jest w liście przewozowym.
- 2) Zasady wypełniania listu przewozowego.

List przewozowy w komunikacji krajowej i międzynarodowej CIM powinien być wypełniony czytelnie i wyraźnie, zgodnie z postanowieniami działu 5.4 Dokumentacja RID. Dla wagonów ładownych w liście przewozowym powinny być podane następujące dane:

  - a) numer identyfikacyjny towaru, poprzedzony literami UN,
  - b) oficjalna nazwa przewozowa, zgodna z Tabelą A działu 3.2 RID,
  - c) numer nalepki ostrzegawczej,
  - d) grupę pakowania (jeżeli jest przyporządkowana w Tabeli A w kolumnie, którą mogą poprzedzać litery „GP” skrótu wyrazów „grupa pakowania”, (w komunikacji międzynarodowej: w języku niemieckim „VG”, w języku francuskim „GE”),
  - e) nazwa i adres nadawcy,
  - f) nazwa i adres odbiorcy,
  - g) wyjaśnienie odpowiednio do postanowień umowy szczególnej,
  - h) numer identyfikacyjny zagrożenia.

Dozwolona jest następująca kolejność zapisu w liście przewozowym:

a) ⇒ b) ⇒ c) ⇒ d) ⇒ h) lub h) ⇒ b) ⇒ c) ⇒ a) ⇒ d)

W odpowiednim polu listu przewozowego należy nakreślić znak „X”.
- 3) Dla wagonów próżnych nieoczyszczonych w liście przewozowym powinny być podane następujące dane:
  - a) nazwę próżnej jednostki transportowej (zgodnie z pkt. 5.4.1.1.6 RID);
  - b) wyrazy „OSTATNI ŁADUNEK”;
  - c) numer identyfikacyjny zagrożenia;
  - d) numer identyfikacyjny towaru, poprzedzony literami UN;
  - e) oficjalną nazwę przewozową, numer nalepki ostrzegawczej lub klasę towaru;
  - f) grupę pakowania, którą mogą poprzedzać litery „GP” skrótu wyrazów „grupa pakowania”;
  - g) w odpowiednim polu listu przewozowego należy nakreślić znak „X”.
- 4) Postępowanie z próżnymi, nieoczyszczonymi opakowaniami i taborem po towarach niebezpiecznych. Próżne, nieoczyszczone opakowania i tabor po towarach niebezpiecznych przygotowuje się do przewozu w taki sam sposób, jak w stanie ładownym, tzn. opakowania i tabor powinny być:
  - a) tak samo zamknięte i szczelne;
  - b) oznakowane nalepkami ostrzegawczymi tego samego wzoru, jak dla ostatnio przewożonego towaru;
  - c) oznaczone tablicą identyfikacyjną koloru pomarańczowego z numerem zagrożenia i numerem UN ostatnio przewożonego towaru (tabor);

- d) oznaczone numerem UN ostatnio przewożonego towaru (opakowania).
- 5) Czynności kontrolne przed przyjęciem przesyłki do przewozu polegają na sprawdzeniu w odniesieniu do wagonów - cystern: czytelności następujących danych na tabliczce znamionowej (pkt. 6.8.2.5.1 RID), a w tym między innymi:
- a) czytelności następujących danych na tabliczce znamionowej (pkt. 6.8.2.5.1 RID), a w tym między innymi:
    - pojemności zbiornika w litrach lub m<sup>3</sup>,
    - daty (miesiąc i rok) badania odbiorczego i ostatniego badania okresowego,
    - stempla rzeczoznawcy przeprowadzającego badania;
  - b) danych zawartych na obu stronach zbiornika lub na tablicy wagonowej (pkt. 6.8.2.5.2 RID):
    - nazwy właściciela (użytkownika),
    - pojemności zbiornika w litrach,
    - masy własnej wagonu,
    - granicy obciążenia stosownie do właściwości wagonu i kategorii linii kolejowych, po których będzie on kursował,
    - oficjalnej nazwa przewozowa towaru dopuszczonego do przewozu,
    - data następnego badania okresowego (miesiąc i rok),
    - kod cysterny zgodnie z 4.3.4.1.1 RID,
    - jeżeli są konieczne, kody przepisów specjalnych TC, TE i TA (6.8.4 RID),
    - kody przepisów specjalnych TT (6.8.4 RID);
  - c) obecności właściwej pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej (dział 5.3 RID i Załącznika 2 do SMGS);
  - d) obecności nalepek ostrzegawczych właściwych dla załadowanego towaru (dział 5.2 i 5.3 RID i Załącznika 2 do SMGS);
  - e) zabezpieczenia zaworów nalewowo-spustowych zaślepkami, w pozycji jednoznacznie zamkniętej;
  - f) plomb na zaworach nalewowo-spustowych (założenie plomb na zaworach próżnych, nie oczyszczonych cystern jest konieczne wyłącznie po przewozie materiałów szczególnie niebezpiecznych i promieniotwórczych, w komunikacji krajowej);
  - g) stanu szczelności zbiornika i osprzętu (stwierdzonego na podstawie braku objawów wycieku, ulatniania lub wysypywania substancji), kompletności linek uziemiających;
  - h. W odniesieniu do listów przewozowych czynności kontrolne przed przyjęciem przesyłki do przewozu polegają na sprawdzeniu poprawności wypełnienia listu przewozowego i kompletności dokumentów.

### **8.3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu kolejną towarów niebezpiecznych**

- 1) Pracownicy, których obowiązki dotyczą przewozu towarów niebezpiecznych, powinni zostać przeszkoleni w zakresie wymagań związanych z takim przewozem, odpowiednio do ich odpowiedzialności i obowiązków – zgodnie z działem 1.3 RID.
- 2) Szkolenie powinno zawierać także przedstawione w rozdziale 1.10 RID przepisy szczególne, stosowane dla zapewnienia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.
- 3) Szkolenie powinno być okresowo uzupełniane w celu uwzględnienia zmian w przepisach.

- 4) Dane dotyczące wszystkich przeprowadzonych szkoleń powinny być przechowywane przez pracodawcę, jak również przez pracownika i powinny być weryfikowane przy podejmowaniu nowego zatrudnienia.
- 5) Dokumentacja szkolenia powinna obejmować:
  - a) zaprojektowany przez doradcę RID program szkolenia, zatwierdzany każdorazowo przez kierującego zakładem;
  - b) dziennik szkolenia, zawierający:
    - listę uczestników szkolenia;
    - ramowy program szkolenia z nazwiskami wykładowców;
    - czasokres i treść poszczególnych zajęć;
    - kontrolę obecności uczestników szkolenia na zajęciach;
    - imienne zaświadczenia o ukończeniu szkolenia.

#### 8.4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego

- 1) Warunki dotyczące taboru:
  - a) Towary niebezpieczne należy przewozić z wykorzystaniem taboru odpowiedniego dla danego towaru, gwarantującego bezpieczeństwo w czasie transportu. Zbiorniki wagonów-cystern i kontenerów-cystern muszą spełniać wymagania określone przez Transportowy Dozór Techniczny;
  - b) Tabor zbiornikowy musi być oznakowany zgodnie z obowiązującymi przepisami;
  - c) Nie dopuszcza się do przewozu taboru zbiornikowego z przekroczonym terminem ważności rewizji okresowej zbiornika, za wyjątkiem przewozu taboru z próżnym zbiornikiem w celu przeprowadzenia badań okresowych zbiornika.
- 2) Znakowanie taboru.
  - a) Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest do umieszczenia na każdej ścianie bocznej wagonu-cysterny pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej
  - b) Obowiązek umieszczenia tablicy identyfikacyjnej dotyczy również przewozu próżnych, nieoczyszczonych wagonów i kontenerów po materiałach niebezpiecznych.
- 3) Nalepki ostrzegawcze.
  - a) Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest umieścić na wagonach-cysternach duże nalepki ostrzegawcze ( romb o boku co najmniej 250 mm).
  - b) Nalepki ostrzegawcze należy umieszczać na wagonach w taki sposób, aby były dobrze widoczne podczas przewozu.
  - c) Przy przewozie metanolu stosuje się nalepki ostrzegawcze Nr 3 i Nr 6a, przy paliw płynnych stosuje się nalepki ostrzegawcze Nr 3:
  - d) Zamiast nalepek mogą być stosowane również trwale naniesione znaki niebezpieczeństwa odpowiadające dokładnie wzorom nalepek.



 PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	33/48
--	---	-------

#### **8.5. Doradca ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych**

- 1) Posiadacz bocznicy jako podmiot wykonujący związane z przewozem kolejną towarów niebezpiecznych czynności napełniania, rozładunku lub przeładunku, obowiązany jest do wyznaczenia na swój koszt doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych.
- 2) Zadania, obowiązki i organizację pracy doradców określają:
  - a) art. 40 ustawy z 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych;
  - b) pkt 1.8.3.3 Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych RID.
- 3) Doradca do spraw towarów niebezpiecznych – tel. kom: 697888623  
– e-mail: atrzcinska@bulcargo.com.pl

## **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 właściciela bocznic i powinny być dokonywane w oparciu o postanowienia „Instrukcji utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach ZMPSS 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 dysponenta właściwego do miejsca awarii nabrzeża, 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 kolejowej.

 PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	35/48
--	---	-------

- 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**

Użytkownik boczniczy kolejowej nie posiada własnego taboru kolejowego.

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

Bocznicza nie posiada innych urządzeń mających wpływ na ruch kolejowy.

 <small>PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE</small>	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	36/48
---	---	-------

## **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 dokonanych 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 z dnia 24 listopada 2022 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 boczniczy kolejowej.
- 2) Dyspozytor Bulk Cargo – Port Szczecin Sp. z o.o.:
  - a) Opracowuje plany dobowo–zmianowe dot. obsługi składów na poszczególnych terminalach oraz koordynuje ich realizację.
  - b) Utrzymuje bezpośredni kontakt z dyspozytorami przewoźnika kolejowego oraz dyspozytorem kolejowym ZMPSiŚ S.A. w zakresie:

 <small>PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE</small>	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	37/48
---	---	-------

- informowania o potwierdzonych terminach podstawień planowych i między planowych;
- informowania o zakończonych obsłudze i możliwościach zabierania wagonów z bocznic kolejowej;
- przekazywania innych informacji mających wpływ na terminy planowanych obsługa na terenie bocznic kolejowej;
- przekazywania informacji do dyspozytora kolejowego ZMPSiŚ S.A. o zaistnieniu sytuacji mających bezpośredni wpływ na prowadzenie obsługi kolejowej w rejonie bocznic kolejowej tj.: wystąpienia uszkodzeń infrastruktury kolejowej lub wystąpieniu zdarzeń kolejowych (poważny wypadek, wypadek lub incydent).

#### 4) Dysponent Nabrzeża.

- a) Sprawuje ogólny nadzór nad pracą transportu kolejowego na podległych mu nabrzeżach;
- b) Zapewnia właściwą organizację pracy na nabrzeżach i punktach ładunkowych;
- c) Sprawuje nadzór nad utrzymaniem stanu technicznego torów i rozjazdów związanych z transportem kolejowym i zgłaszanie usterek do ZMPSiŚ S.A.
- d) Wyznacza pracowników do wykonywania przydzielonych czynności w transporcie kolejowym (prac ładunkowych), stosownie do posiadanych kwalifikacji;
- e) Podejmuje niezbędne działania w przypadku zakłóceń w normalnej pracy transportu kolejowego;
- f) Organizuje pracę nabrzeży w warunkach zimowych;
- g) Odpowiada za utrzymanie porządku i czystości na terenie bocznic kolejowej;
- h) Bezzwłocznie przekazuje kierownictwu spółki informacje o wszystkich wypadkach z pracownikami i taborem kolejowym oraz awarii urządzeń technicznych związanych z procesem obsługi kolejowej.

#### 5) 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 płóz 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.
- 6) Manewrowy.
- a) Do obowiązków manewrowego należy:
- rozprężanie 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.



- 7) 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”.

 <small>PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE</small>	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	40/48
---	---	-------

## **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 wykładać chwytając za uchwyt. Zabronione jest chwytanie 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) Działania związane z zapewnieniem sprawności kolei w zimie prowadzi się w oparciu o Instrukcję o zapewnieniu sprawności kolei zimie Ir-17, obowiązującą na drogach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK i przepisy wewnętrzne określające warunki techniczne oraz zasady dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej zawarte w „Instrukcji utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach kolejowych ZMPSiŚ”.
- 3) W zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej w warunkach zimowych w imieniu ZMPSiŚ realizuje zadania podmiot zewnętrzny na podstawie odrębnej umowy.
- 4) W zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej w okresie zimowym Operator bocznicy Bulk Cargo Port Szczecin ma obowiązek cyklicznego czyszczenia rowków przejazdowych oraz torów znajdujących się na punktach ładunkowych z resztek towaru pozostałego po zrealizowaniu prac przeładunkowych.
- 5) Strony ponoszą odpowiedzialność za zapewnienie sprawności techniczno-eksploatacyjnej w warunkach zimowych w granicach swojej odpowiedzialności.
- 6) W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych spowodowanych warunkami atmosferycznymi Strony mogą zarządzić wprowadzenie niezbędnych zmian organizacji ruchu i ograniczeń w udostępnianiu infrastruktury kolejowej.
- 7) Strona, która zarządziła zmiany powiadamia o tym niezwłocznie drugą Stronę.
- 8) W przypadkach niezbędnych dla usuwania skutków zimy w obrębie dróg kolejowych przylegających do punktu styku Strony, po wzajemnym uzgodnieniu, mogą udzielić sobie odpłatnej pomocy w miarę posiadanych możliwości technicznych. Koszty związane z użyciem personelu, sprzętu i innych środków technicznych pokrywane są wg odrębnych ustaleń Stron.
- 9) Koordynację działań w zakresie prowadzonej akcji zimowej sprawują:
  - a) Ze strony PKP PLK:
    - Z-ca dyrektora ds. Eksploatacyjnych Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie: ☎91 471 55 51 📠91 471 54 09, 📞 600 084 842
  - b) Ze strony ZMPSiŚ:
    - Kierownik działu utrzymania infrastruktury lądowej: ☎91 430 86 30, 📞 783 830 015;
    - Inspektor nadzoru: ☎91 430 88 41, 📞 695 957 094;
    - Kierownik działu koordynacji obsługi kolejowej: ☎91 430 82 77, 📞 695 950 554;
    - Dyspozytor kolejowy ZMPSiŚ: ☎91 430 85 90, 📞 665 434 025.
  - c) Ze strony operatora bocznicy Bulk Cargo Port Szczecin:
    - Dyspozytor Bulk Cargo Port Szczecin ☎91 430 73 10, 📞 697 888 647.

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

- 1) Z uwagi na lokalizację bocznicy kolejowej ZMPSiŚ Rejon Basenu Górnośląskiego, infrastrukturą styczną jest infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP PLK Zakład w Szczecinie.
- 2) W przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub szczególnie trudnych warunków atmosferycznych na styku dróg strony powiadamiają się wzajemnie o przeszkodach w prowadzeniu ruchu i pracy manewrowej. PKP PLK oraz dyspozytor Bulk Cargo Port Szczecin powiadamiają również przewoźników kolejowych o występujących warunkach w granicach bocznicy.



- 3) Strony ustalają, że dla zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu kolejowego, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia, powiadamia się wzajemnie odpowiednio:
  - a) Po stronie PKP PLK: Dyspozytor Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie ☎ (91) 471 33 63, 📞 662 279 366;
  - b) Po stronie ZMP SiŚ: Dyspozytor kolejowy ZMP SiŚ ☎ (91) 430 85 90, 📞 665 434 025;
  - c) Po stronie Bulk Cargo Port Szczecin: Dyspozytor BCPS ☎ (91) 430 73 10, 📞 697 888 647;
  - d) Po stronie KGHM Metraco S.A.: Andrzej Trzeszczoń 📞 785 930 511 oraz adres e-mail: [andrzej.trzeszczon@metraco.pl](mailto:andrzej.trzeszczon@metraco.pl)
- 4) Podjęcie i prowadzenie akcji ratunkowej zarządza uprawniony pracownik Strony właściwej dla miejsca zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku lub incydentu):
  - a) Na torach PKP PLK – uprawniony pracownik Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie;
  - b) Na torach bocznic kolejowej ZMP SiŚ Rejon Basenu Górnośląskiego – uprawniony pracownik ZMP SiŚ (członek komisji kolejowej).
- 5) Za bezpieczeństwo pożarowe i ochronę środowiska Strony odpowiadają odpowiednio w granicach swojej infrastruktury.

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

- 1) W razie zaistnienia na torach bocznic kolejowej zdarzeń kolejowych (wypadek, incydent) w rozumieniu art. 4 Ustawy z dnia 28 marca 2003 o transporcie kolejowym (Dz.U. 2021 poz. 1984) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważanych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym każdy pracownik kolejowy obowiązany jest osobiście i niezwłocznie zgłosić wypadek lub incydent, używając wszelkich dostępnych środków odpowiednio:
  - a) Dyspozytorowi Bulk Cargo Port Szczecin ☎ (91) 430 73 10, 📞 697 888 647;
  - b) Dyspozytorowi kolejowemu ZMP SiŚ SA. ☎ (91) 430 85 90, 📞 665 434 025;
  - a) Dyspozytorowi PKP PLK SA. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie ☎ (91) 471 33 63, 📞 662 279 366;
  - b) Portową Służbę Ratowniczą ☎ (91) 430 83 55 lub 430 89 98.

Ponadto kierujący manewrami zgłasza fakt zaistnienia wypadku lub incydentu swojemu dyspozytorowi oraz należy również powiadomić swojego zwierzchnika według zasad określonych w Instrukcji o postępowaniu w sprawach wypadków i incydentów kolejowych.

- 2) Zgłaszając wypadek należy podać: miejsce, czas, opis zdarzenia oraz jego skutki.
- 3) Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia zdarzenia.
- 4) Pracownik kolejowy zobowiązany jest, w miarę posiadanych możliwości, do udzielenia pierwszej pomocy osobom poszkodowanym w zdarzeniu.
- 5) Użytkownik bocznic 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

ładzie i akwenach portowych oraz ograniczenia rozlewów i rozplywów materiałów ropopochodnych.

- 6) Jeżeli na skutek zdarzenia kolejowego na bocznicach doszło do awarii chemicznej, pożaru lub wybuchu związanego z przewozem towarów niebezpiecznych użytkownik bocznic oraz operator terminala zobowiązani są niezwłocznie powiadomić:
  - a) Osoby znajdujące się w rejonie zagrożenia;
  - b) Dyspozytora (dysponenta nabrzeża) właściwego dla rejonu miejsca wypadku;
  - c) Portową Służbę Ratowniczą ☎ (91) 430 83 55 lub 430 89 98;
  - d) Komendę Miejską Państwowej Straży Pożarnej ☎ 112 lub 998.
- 7) Użytkownik bocznic kolejowych, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:
  - a) Zamknąć tor lub rejon manewrowy, na którym powstała przeszkoda w prowadzeniu ruchu kolejowego;
  - b) Jeżeli zajdzie taka potrzeba, niezwłocznie powiadomić centrum powiadamiania ratunkowego;
  - c) Zgłosić zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu.
- 8) Dyspozytor kolejowy ZMPSiŚ, po uzyskaniu informacji o wystąpieniu zdarzenia, niezwłocznie powiadamia członków komisji kolejowej Zarządcy infrastruktury ZMPSiŚ, której skład został powołany na podstawie odrębnego zarządzenia i obowiązuje w danym roku kalendarzowym.
- 9) Komisja kolejowa Zarządcy Infrastruktury ZMPSiŚ przystępuje niezwłocznie do pracy, prowadząc swoje działania na podstawie obowiązujących aktów prawnych oraz przepisów wewnętrznych.
- 10) Zarządca infrastruktury, użytkownik bocznic kolejowych ZMPSiŚ Rejon Basenu Górnośląskiego jest obowiązanych powiadomić o zdarzeniu:
  - a) Oddział terenowy UTK W Szczecinie sms na numer tel. kom. 797 829 758.  
W przypadku dokonywania zgłoszenia należy podać:
    - Datę, godzinę i miejsce powstania zdarzenia;
    - Konsekwencje zaistniałe w wyniku zdarzenia;
    - Nazwę podmiotu, na terenie którego zaistniało zdarzenie;
    - Imię i nazwisko oraz stanowisko osoby zgłaszającej;
    - Imię i nazwisko oraz numer telefonu osoby koordynującej pracę członków komisji na miejscu zdarzenia.
  - b) Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych ☎ 22 630 14 33, e-mail: [pkbwk@mswia.gov.pl](mailto:pkbwk@mswia.gov.pl)
  - c) Prezesa Urzędu Transportowego Kolejowego adres e-mail: [zdarzenia@utk.gov.pl](mailto:zdarzenia@utk.gov.pl).
- 11) Dla ustalenia przyczyn poważnego wypadku, wypadku i incydentu na drogach kolejowych przylegających do punktu styku, komisję kolejową powołuje Strona właściwa dla miejsca zdarzenia.
- 12) W przypadku wystąpienia sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na drogach kolejowych przylegających do punktu styku zarządzanych przez PLK, komisję kolejową powołuje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie.
- 13) Dla ustalenia przyczyn poważnego wypadku, wypadku i incydentu, który miał miejsce w punkcie styku, komisję kolejową powołuje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie. Przez punkt styku należy rozumieć

miejsce zamontowania wykolejnicy obsługiwanej przez nastawniczego posterunku SPB.

- 14) Komisja kolejowa działa i prowadzi dokumentację zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym ( Dz.U. z dnia 18 marca 2016 poz.369).
- 15) W sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na drogach kolejowych przylegających do punktu styku zarządzanych przez PLK, komisja kolejowa Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie działa i prowadzi dokumentację zgodnie z Instrukcją o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8 obowiązującej na drogach kolejowych zarządzanych przez PLK Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie.
- 16) W sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na drodze kolejowej zarządzanej przez ZMPSiŚ przylegającej do punktu styku zarządzanej przez PKP PLK, komisja kolejowa ZMPSiŚ działa i prowadzi dokumentację zgodnie z opracowaną na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym ( Dz.U. z dnia 18 marca 2016 poz.369), Instrukcji Zasady i Wymagania Organizacyjne Związane z Powiadomieniem o Poważnych Wypadkach, Wypadkach i Incydentach oraz Działalnością Komisji Kolejowej na bocznicach ZMPSiŚ SA.
- 17) Strony zobowiązują się do udzielania wzajemnie pomocy w zakresie usuwania skutków poważnych wypadków, wypadków i incydentów oraz sytuacji nadzwyczajnych występujących w obrębie dróg kolejowych przylegających do punktu styku w miarę posiadanych możliwości technicznych.

#### **11.5. Postępowanie w sytuacjach wpływających na bezpieczeństwo**

- 1) Zagrożenia przejezdności torów mogą wystąpić w przypadku:
  - a) Zdarzeń na przejazdach kolejowo – drogowych;
  - b) Rozprucia lub uszkodzenia rozjazdów;
  - c) Wykolejenia lub uszkodzenia, w trakcie czynności ekspedycyjnych, wagonów znajdujących się na nabrzeżach lub punktach zdawczo – odbiorczych poszczególnych rejonów manewrowych.
- 2) Wstrzymanie ruchu kolejowego na bocznicach kolejowych może mieć miejsce w przypadkach:
  - a) Zdarzeń kolejowych na infrastrukturze stycznej do ZMPSiŚ na torach dojazdowych do bocznic kolejowych;
  - b) Awarii i uszkodzeń srk na infrastrukturze PKP PLK posterunek techniczny SPB odpowiedzialny za sterownie na głowicy wjazdowej do bocznicę kolejową ZMPSiŚ Rejon Basenu Górnośląskiego;
  - c) Rozprucia lub uszkodzenia rozjazdów lub wystąpienia zdarzeń (wypadków i incydentów kolejowych);
  - d) Zdarzeń kolejowych na infrastrukturze kolejowej ZMPSiŚ.
- 3) Wstrzymanie ruchu kolejowego jest realizowane przez:
  - a) Nastawniczego SPB, w porozumieniu z dyżurnym posterunku SPB, w przypadku zdarzenia na drodze dojazdowej do bocznic (na głowicy rozjazdowej na styku rejonu SPB i bocznic Rejon Basenu Górnośląskiego);
  - b) Kierownika manewrów w przypadku rozprucia lub uszkodzenia rozjazdów albo wykolejenia taboru kolejowego w trakcie pracy manewrowej na terenie

 <small>PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE</small>	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	45/48
---	---	-------

bocznicy;

- c) Nastawniczego SPB, w porozumieniu z dyżurnym posterunku SPB, na wniosek dyspozytora Bulk Cargo Port Szczecin w przypadku wykolejenia lub uszkodzenia taboru na terenie bocznicy w sposób bezpośrednio wpływających na prowadzenie ruchu na terenie infrastruktury stycznej PKP PLK S.A.;
- d) Inspektor nadzoru ZMPSiŚ S.A. lub kierownik budowy w przypadku prac torowych na bocznicy kolejowej po wcześniejszym poinformowaniu zainteresowanych stron.

4) Wykaz telefonów alarmowych:

- a) Portowa służba ratownicza: ☎ (91) 430 83 55 lub (91) 430 89 98;
- b) Dyspozytor kolejowy ZMPSiŚ: ☎ (91) 430 85 90, 📠 665 434 025;
- c) Dyspozytor Bulk Cargo Port Szczecin: ☎ (91) 430 73 10, 📠 697 888 647;
- d) Dyspozytor PKP PLK SA. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie ☎ (91) 471 33 63, 📠 662 279 366.

## XII. WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI

### 12.1. Jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy

- 1) Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w Szczecinie.
- 2) Bulk Cargo – Port Szczecin Sp. z o. o. w Szczecinie.
- 3) Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie.
- 4) Szczecińskie Zakłady Zbożowo-Młynarskie PZZ S.A. w Szczecinie.
- 5) Przewoźnicy kolejni dokonujący obsługi bocznicy 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 Szczecin Główny:
  - a) naczelnik sekcji – tel. +48 91 471 17 56,
  - b) naczelnik sekcji – e-mail: [ise.szczecinglowny@plk-sa.pl](mailto:ise.szczecinglowny@plk-sa.pl)
  - c) nastawniczy nastawni SPD stacji Szczecin Port Centralny – 883 358 099
- 3) Bulk Cargo – Port Szczecin Sp. z o.o.:
  - a) adres: ul. Gdańska 21, 70-661 Szczecin
  - b) tel.: 91 430 7310, tel. kom. 697 888 647
  - c) e-mail: [dyspozycja@bulkcargo.com.pl](mailto:dyspozycja@bulkcargo.com.pl)

### **XIII. POSTANOWIENIA KOŃCOWE**

#### **13.1. Rozdzielnik Regulaminu**

Regulamin wykonano w 7 jednobrzmiących egzemplarzach, które po uzgodnieniu i zatwierdzeniu otrzymują:

1.	ZMPsiŚ S.A. w Szczecinie	2 egz.
2.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie	2 egz.
3.	Bulk Cargo – Port Szczecin Sp. z o.o.	1 egz.
4.	Urząd Transportu Kolejowego (przy składaniu wniosku o świadectwo bezpieczeństwa)	1 egz.
5.	Szczecińskie Zakłady Zbożowo - Młynarskie „PZZ” S.A.	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 7 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 Basenu Górnośląskiego odpowiedzialny jest Inspektor Nadzoru (ZMPsiŚ S.A.) Działu Utrzymania Infrastruktury Lądowej.

#### **XIV. Spis załączników**

- Zał. 1 Regulamin pracy manewrowej nabrzeża Parnickiego
- Zał. 2 Regulamin pracy manewrowej nabrzeża Noteckiego
- Zał. 3 Regulamin pracy manewrowej nabrzeża Górnośląskiego
- Zał. 4 Regulamin pracy manewrowej nabrzeża Poznańskiego
- Zał. 5 Regulamin pracy manewrowej nabrzeża Bydgoskiego
- Zał. 6 Plan schematyczny bocznic kolejowej Rejon Basenu Górnośląskiego
- Zał. 7 Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na bocznic kolejowej Rejon Basenu Górnośląskiego









PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE

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

1/10

**Załącznik nr 1**

Do Regulaminu pracy bocznic kolejowej  
REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

**REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ  
NABRZEŻA PARNICKIEGO**

---

Szczecin

**2 0 2 3**



## Spis treści:

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

### § 1.

#### **Nazwa, miejsce odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu.**

- 1) Miejsca odgałęzienia nabrzeża.
  - a) Nabrzeże Parnickie położone jest na terenie bocznic kolejowej Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Basenu Górnośląskiego. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o.o.;
  - b) Tory nabrzeża Parnickiego rozpoczynają się na rozjazdach nr: 760 (od toru nr 456) i 790 (od toru nr 455) w okręgu SPB stacji Szczecin Port Centralny;
  - c) Nabrzeże Parnickie jest usytuowane na wspólnej drodze dojazdowej do bocznic Orlen Gaz, Orlen poprzez rozjazdy nr: 751, 752, 759 i 760 oraz bocznic CPN poprzez rozjazd nr 751, 752, 759 i 790.
  
- 2) Miejsce usytuowania punktów zdawczo-odbiorczych:  
Punkty zdawczo-odbiorcze na nabrzeżu Parnickim znajduje się na torze:
  - a) w km 0,611 toru nr 441;
  - b) w km 0,224 toru nr 442;
  - c) w km 0,129 toru nr 443;
  - d) w km 0,427 toru nr 445;
  - e) w km 0,077 toru nr 446;
  - f) w km 0,050 toru nr 447.
  
- 3) Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.
  - a) Tory nabrzeża Parnickiego położone są na zmiennych pochyleniach o wielkościach do 3,4‰;
  - b) Tory zdawczo - odbiorcze położone są w poziomie;
  - c) Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 180 m i występuje w torze nr 443.

### § 2.

#### **Wykaz torów**

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
441	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	KRz 760	k. o.	817	P. zd.odb.	Z 1	206	12
442	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	r.Rkpd 793	k. o.	370	P.zd.odb.	Z 1	246	11
443	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 794	k. o.	370	P.zd.odb.	Z 1	212	12
445	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	KRz 790	k. o.	551	P.zd.odb.	Z 1	124	7
446	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 762	k. o.	175	P.zd.odb.	Z 1	98	5
447	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 768	k. o.	148	P.zd.odb.	Z 1	98	5

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- S - styk przediglicowy rozjazdu
- KRz - koniec rozjazdu
- r.Rkpd - środek rozjazdu krzyżowego podwójnego
- Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa (początek zasyпки)
- P.zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy

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

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	52
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	31

### § 3.

#### Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

##### 1) Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

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
792	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 441	wyznaczony pracownik bocznicy
793 a/b	Rkpd. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 442	
793 c/d	Rkpd. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 445	
794	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 443	
762	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 445	
768	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 447	

##### 2) Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk792	nałożona na tor	elektrycznie nastawniczy SPB	-
Wk793	nałożona na tor	elektrycznie nastawniczy SPB	-

##### 3) Obsługa zwrotnic

- nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie;
- po przestawieniu zwrotnicy, pracownik obsługujący zwrotnicę (Kierownik manewrów lub manewrowy) powinien upewnić się o prawidłowym jej nastawieniu na podstawie wzrokowego sprawdzenia dolegania iglicy do opornicy oraz drogi oporowej zamknięcia nastawczego;
- za prawidłowe nastawienie zwrotnic wchodzących w drogę przebiegu odpowiedzialny jest ten pracownik drużyny manewrowej, który te zwrotnice nastawiał;
- przed podaniem sygnału na uruchomienie jazdy manewrowej kierownik manewrów zobowiązany jest do upewnienia się o prawidłowym nastawieniu zwrotnic;
- po zakończeniu manewrów zwrotnice należy nastawić w położenie zasadnicze.

- 4) Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu
- a) na nabrzeżu znajdują się cztery zakładowe przejazdy nie strzeżone:
    - w km 0,220; 0,495 oraz 0,607 toru nr 441;
    - w km 0,009 i 0,121 toru nr 442;
    - w km 0,110 toru nr 443;
    - w km 0,270 i 0,380 toru nr 445.
  - b) przejazdy wyżej wymienione osygnalizowane są z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3.
  - c) czyszczenie żłobków na przejazdach należy do Operatora boczniczy.
- 5) Sygnały i wskaźniki
- a) sygnały Z 1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr: 441, 442, 443, 445, 446, 447 na kozłach oporowych, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane;
  - b) na międzytorzach znajdują się wskaźniki W 17 (ukresy) oznaczające miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75m;
  - c) na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

#### **§ 4. Place ładunkowe**

Wzdłuż toru nr 443 znajduje się utwardzony plac z zasiekami magazynowym, przy torze nr 446 znajdują się stałe stanowiska i urządzenia do rozładunku smoły.

#### **§ 5. Urządzenia ładunkowe**

- 1) Wyładunek towarów masowych z wagonów na statki lub zasobnie oraz załadunek wagonów dokonywany jest przy pomocy dźwigów bramowych usytuowanych nad torami ładunkowymi nr 441 - 443.
- 2) Rozładunek smoły odbywa się przy pomocy kolektora zabudowanego na międzytorzu torów nr 445 i 446. Jednocześnie do kolektora można na każdym z torów podłączyć po 8 wagonów cystern.

#### **§ 6. Urządzenia trakcyjne**

Praca manewrowa na boczniczy wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych oraz przez pojazd drogowy, którego właścicielem jest operator boczniczy Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o. o.

## **§ 7.**

### **Warunki techniczne obsługi nabrzeża**

#### 1) Obsługa nabrzeża.

- a) nabrzeże obsługiwane jest przez drużyny manewrowe i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w umowie oraz w Regulaminie pracy boczniczy kolejowej;
- b) wagony podstawiane są na tory zdawczo – odbiorcze nr: 441, 442, 443, 445, 446, 447 oraz są zabierane z tych torów;
- c) jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo-odbiorczo, ładunkowe najwyżej 31 wagonów czteroosiowych o średniej długości 17 m każdy. Podstawienie większej liczby wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność tych torów.

#### 2) Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

**Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża bez uzgodnienia z dysponentem nabrzeża jest zabroniony.**

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) i dysponentem nabrzeża 91 430 71 30, tel. kom. 697 888 601.

#### 3) Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 180 m, nie ma ograniczeń, co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach nabrzeża.

#### 4) Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego.

Lokomotywy przewoźnika kolejowego dokonujące obsługi mogą wjeżdżać na wszystkie tory nabrzeża.

## **§ 8.**

### **Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu**

#### 1) Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża Parnickiego wykonywana jest przez drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych i pojazdy drogowe spółki Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o. o.

#### 2) Podział na rejony manewrowe.

- a) nabrzeże Parnickie stanowi jeden rejon manewrowy. Kierownik manewrów może wykonywać manewry na nabrzeżu bez ograniczeń w granicach własnego rejonu manewrowego;
- b) kierownik manewrów może prowadzić jazdy manewrowe bez dokonywania dodatkowych uzgodnień do tarcz manewrowych Tm937 i Tm936;
- c) wyjazd z rejonu manewrowego wymaga dokonania uzgodnień z posterunkiem SPB;
- d) rejon manewrowy został osłonięty wyłożonymi na tor i zamkniętymi wykolejnicami nr Wk792 i Wk793;



- e) manewry należy prowadzić ze szczególną ostrożnością i z taką prędkością, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany.
- 3) Dozwolona szybkość jazd manewrowych.  
Dozwolone szybkości jazd manewrowych po torach nabrzeża określone są w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 4.2.
- 4) Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów  
Szczególną ostrożność należy zachować:
- a) przy wykonywaniu prac manewrowych taborom kolejowym na torach nr: 441-443, nad którym pracują dźwigi bramowe;
  - b) podczas jazdy torami nr 445-447 operator zapewni na czas przejazdu składu manewrowego przerwanie prac przy rozładunku smoły i zapewni swobodny i bezpieczny przejazd po tych torach
  - c) przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta/brygadzystę nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach oraz odłączeniu urządzeń spustowych;
  - d) przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy nie strzeżone.
- 5) Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.
- a) w czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 10 wagonów;
  - b) jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 10 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym;
  - c) w przypadku, gdy skład manewrowy liczy powyżej 10 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy dokonać sprawdzenia poprawności działania hamulca zespolonego.
- 6) Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.  
Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 4.3.
- 7) Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego.
- a) ogólne zasady wykonywania manewrów przy pomocy pojazdu drogowego zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 6.5.;
  - b) rozpoczęcie wykonywania pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego na torach nabrzeża może nastąpić po upewnieniu się dysponenta nabrzeża, że na czas manewrów nie przewidziano obsługi nabrzeża przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

**§ 9.**  
**Inne postanowienia**

- 1) Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy boczniczy kolejowej REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO.
- 2) Potwierdzenie przyjęcia do wiadomości niniejszego regulaminu w załączonym wykazie winno być poprzedzone zapoznaniem się zarówno z Regulaminem pracy boczniczy kolejowej jak i niniejszym załącznikiem.





PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE

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

1/9

**Załącznik nr 2**

Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej  
REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

**REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ  
NABRZEŻA NOTECKIEGO**

---

Szczecin

**2 0 2 3**



## Spis treści:

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

### § 1.

#### **Nazwa, miejsce odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu.**

- 1) Miejsca odgałęzienia nabrzeża.
  - a) Nabrzeże Noteckie położone jest na terenie boczniczy kolejowej Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Basenu Górnośląskiego. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o.o.;
  - b) Tory nabrzeża Noteckiego odgałęziają się na rozjazdach nr: 754 (w torze nr 476), 758 (w torze nr 477), 758 (od toru nr 477), 755 (od toru nr 475) w okręgu SPB stacji Szczecin Port Centralny;
  - c) Nabrzeże Noteckie posiada wspólną drogę dojazdową poprzez rozjazdy nr 751, 753 i 755 do nabrzeża Górnośląskiego, nabrzeża Poznańskiego, nabrzeża Bydgoskiego oraz do bocznic Szczecińskich Zakładów Zbożowo - Młynarskich „PZZ” S.A. i Elewator Basenowa.
  
- 2) Miejsce usytuowania punktów zdawczo-odbiorczych:  
Punkty zdawczo-odbiorcze na nabrzeżu Noteckim znajduje się na torze:
  - a) w km 0,010 toru nr 476;
  - b) w km 0,075 toru nr 477;
  - c) w km 0,075 toru nr 478;
  - d) w km 0,106 toru nr 479.
  
- 3) Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.
  - a) Tory nabrzeża Parnickiego położone są na zmiennych pochyleniach o wielkościach do 3,4‰;
  - b) Tory zdawczo - odbiorcze i postojowe położone są w poziomie;
  - c) Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 140 m i występuje w torze nr 479.

### § 2.

#### **Wykaz torów**

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
476	dojazdowy	S 751	G PLK	225	-	-	-	-
476	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	G PLK	k. o.	240	P. zd. odb.	Z 1	230	13
477	dojazdowy	S 754	G PLK	72	-	-	-	-
477	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	G PLK	k. o.	279	P. zd. odb.	Z 1	206	12
478	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 758	k. o.	345	P. zd. odb.	Z 1	270	15
479	dojazdowy	S 755	G PLK	72	-	-	-	-
479	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	G PLK	k. o.	354	P. zd. odb.	Z 1	248	14

Oznaczenia skrótów użytych w tabeli:

- G PLK - granica terenu zarządzanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- S - styk przediglicowy rozjazdu
- k.o. - koniec toru
- Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa
- P.zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy

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

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	54
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	32

### § 3.

#### Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

##### 1) Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

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
758	Rz S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 478	wyznaczony pracownik boczniczy

##### 2) Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk763	nałożona na tor	elektrycznie nastawniczy SPB	-
Wk764	nałożona na tor	elektrycznie nastawniczy SPB	-
Wk765	nałożona na tor	elektrycznie nastawniczy SPB	-

##### 3) Obsługa zwrotnicy

- a) nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy z zwrotnicą nastawianą ręcznie;
- b) po przestawieniu zwrotnicy, pracownik obsługujący zwrotnicę (Kierownik manewrów lub manewrowy) powinien upewnić się o prawidłowym jej nastawieniu na podstawie wzrokowego sprawdzenia dolegania iglicy do opornicy oraz drogi oporowej zamknięcia nastawczego;
- c) za prawidłowe nastawienie zwrotnicy wchodzących w drogę przebiegu odpowiedzialny jest ten pracownik drużyny manewrowej, który tą zwrotnicę nastawiał;
- d) przed podaniem sygnału na uruchomienie jazdy manewrowej kierownik manewrów zobowiązany jest do upewnienia się o prawidłowym nastawieniu zwrotnicy;
- e) po zakończeniu manewrów zwrotnicę należy nastawić w położenie zasadnicze.



- 4) Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu
  - a) na nabrzeżu znajdują się trzy zakładowe przejazdy nie strzeżone:
    - w km 0,052 toru nr 476;
    - w km 0,056 i 0,071 toru nr 477;
    - w km 0,071 toru nr 478;
    - w km 0,032 i 0,103 toru nr 479.
  - b) przejazdy wyżej wymienione osygnalizowane są z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3;
  - c) czyszczenie żłobków na przejazdach należy do Operatora boczniczy.
- 5) Sygnały i wskaźniki
  - a) sygnały Z 1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr: 476, 477, 478, 479 na kozłach oporowych, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane;
  - b) na międzytorzach znajdują się wskaźniki W 17 (ukresy) oznaczające miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75m;
  - c) na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

#### **§ 4.**

##### **Place ładunkowe**

- 1) Wzdłuż toru nr: 476, 477, 478, 479 znajdują się utwardzone place z zasięgiem magazynowym.
- 2) Przy torze nr 477 znajdują się stałe stanowiska i urządzenia do rozładunku towarów masowych i nawozów sztucznych.

#### **§ 5.**

##### **Urządzenia ładunkowe**

Wyładunek towarów z wagonów na zasobnie oraz załadunek na pojazdy samochodowe i wagony dokonywany jest przy pomocy samojezdnego sprzętu ładunkowego.

#### **§ 6.**

##### **Urządzenia trakcyjne**

Praca manewrowa na boczniczy wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych oraz przez pojazd drogowy, którego właścicielem jest współużytkownik boczniczy Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o.o.

#### **§ 7.**

##### **Warunki techniczne obsługi nabrzeża**

- 1) Obsługa nabrzeża.
  - a) nabrzeże obsługiwane jest przez drużynę manewrową i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w umowie i Regulaminie pracy boczniczy kolejowej;
  - b) wagony podstawiane są na tory zdawczo – odbiorcze nr: 476, 477, 478, 479 oraz są zabierane z tych torów;
  - c) jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo-odbiorczo, ładunkowe najwyżej 32 wagony czteroosiowe o długości średniej 17m każdy. Podstawienie większej liczby wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność tych torów zdawczo-odbiorczych.

2) Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

**Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża bez uzgodnienia z dysponentem nabrzeża jest zabroniony.**

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) i dysponentem nabrzeża 91 430 71 30, tel. kom. 697 888 601.

3) Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 180 m, nie ma ograniczeń, co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach nabrzeża.

4) Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego.

Lokomotywy przewoźnika kolejowego dokonujące obsługi mogą wjeżdżać na wszystkie tory nabrzeża.

**§ 8.**

**Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu**

1) Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża Noteckiego wykonywana jest przez wykonywana jest przez drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych i pojazdy drogowe spółki Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o. o.

2) Podział na rejony manewrowe.

- a) nabrzeże Noteckie stanowi jeden rejon manewrowy. Kierownik manewrów może wykonywać manewry na nabrzeżu bez ograniczeń w granicach własnego rejonu manewrowego;
- b) wyjazd z rejonu manewrowego wymaga dokonania uzgodnień z posterunkiem SPB;
- c) kierownik manewrów może prowadzić jazdy manewrowe bez dokonywania dodatkowych uzgodnień do tarcz manewrowych Tm 924, Tm925 i Tm 926;
- d) rejon manewrowy został osłonięty wyłożonymi na tor i zamkniętymi wykolejnicami nr Wk765, Wk764 i Wk765;
- e) manewry należy prowadzić ze szczególną ostrożnością i z taką prędkością, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany.

3) Dozwolona szybkość jazd manewrowych.

Dozwolone szybkości jazd manewrowych po torach nabrzeża określone są w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie w punkcie 4.2.

4) Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

- a) przy wykonywaniu manewrów na torach nr: 476-479, nad którym pracują urządzenia za i wyładownicze samojezdne;
- b) podczas jazdy torami nr 476-479 operator boczniczy zapewni na czas przejazdu składu manewrowego przerwanie prac przy rozładunku ładunków masowych i zapewni swobodny i bezpieczny przejazd składu manewrowego;

- c) przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta lub brygadzystę nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach;
  - d) przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy nie strzeżone.
- 5) Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.
- a) w czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 10 wagonów;
  - b) jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 10 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym;
  - c) w przypadku, gdy skład manewrowy liczy powyżej 10 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy dokonać sprawdzenia poprawności działania hamulca zespolonego.
- 6) Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.  
Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy boczniczy kolejowej w punkcie 4.3.
- 7) Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego.
- a) ogólne zasady wykonywania manewrów przy pomocy pojazdu drogowego zawarto w Regulaminie pracy boczniczy kolejowej w punkcie 6.5.;
  - b) rozpoczęcie wykonywania pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego na torach nabrzeża może nastąpić po upewnieniu się dysponenta nabrzeża, że na czas manewrów nie przewidziano obsługi nabrzeża przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

## **§ 9.**

### **Inne postanowienia**

- 1) Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy boczniczy kolejowej REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO.
- 2) Potwierdzenie przyjęcia do wiadomości niniejszego regulaminu w załączonym wykazie winno być poprzedzone zapoznaniem się zarówno z Regulaminem pracy boczniczy kolejowej jak i niniejszym załącznikiem.



**Załącznik nr 3**

Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej.  
REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

# **REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ NABRZEŻA GÓRNOŚLĄSKIEGO**



## Spis treści:

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

**§ 1.****Nazwa, miejsce odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu.**

- 1) Miejsca odgałęzienia nabrzeża.
  - a) Nabrzeże Górnośląskie położone jest na terenie boczniczy kolejowej Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Basenu Górnośląskiego. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o. o.;
  - b) Tory nabrzeża Górnośląskiego odgałęziają się na rozjeździe nr: 777 w okręgu SPB od toru nr 475 stacji Szczecin Port Centralny;
  - c) Nabrzeże Górnośląskie jest usytuowane z na wspólnej drodze dojazdowej do Nabrzeża Poznańskiego i Bydgoskiego poprzez rozjazd nr 777 i tor nr 475.
  
- 2) Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.
  - a) w km 0,204 toru nr 457;
  - b) w km 0,050 toru nr 458;
  - c) w km 0,081 toru nr 459;
  - d) w km 0,050 toru nr 460;
  - e) w km 0,050 toru nr 461.
  
- 3) Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.
  - a) Tory nabrzeża Górnośląskiego położone są na zmiennych pochyleniach o wielkościach do 3,4‰;
  - b) Tory zdawczo - odbiorcze i postojowe położone są w poziomie;
  - c) Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 180 m i występuje w torze nr 459.

**§ 2.****Wykaz torów**

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
457	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S Roz 778	K. o.	565	P. zd. odb.	Z 1	361	21
458	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S Roz 781	K. o.	366	P. zd. odb.	Z 1	316	18
459	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S Roz 780	K. o.	400	P. zd. odb.	Z 1	318	19
460	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S Roz 779	K. o.	154	P. zd. odb.	Z 1	104	6
461	dojazdowy	S Roz. 777	G PLK	76	-	-	-	-
461	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	G PLK	K. o.	194	P. zd. odb.	Z 1	138	8

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- G PLK - granica terenu zarządzanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
 S - styk przediglicowy rozjazdu  
 k.o. - koniec toru  
 Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa  
 P.zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy



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

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	72
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	43

### § 3.

#### Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

##### 1) Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

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
778	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 457	wyznaczony pracownik bocznic
779	Rz S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 457	
780	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 457	
781	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 458	

##### 2) Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk766	nałożona na tor	elektrycznie nastawniczy SPB	-

##### 3) Obsługa zwrotnic

- a) nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie;
- b) po przestawieniu zwrotnicy, pracownik obsługujący zwrotnicę (Kierownik manewrów lub manewrowy) powinien upewnić się o prawidłowym jej nastawieniu na podstawie wzrokowego sprawdzenia dolegania iglicy do opornicy oraz drogi oporowej zamknięcia nastawczego;
- c) za prawidłowe nastawienie zwrotnic wchodzących w drogę przebiegu odpowiedzialny jest ten pracownik drużyny manewrowej, który te zwrotnice nastawiał;
- d) przed podaniem sygnału na uruchomienie jazdy manewrowej kierownik manewrów zobowiązany jest do upewnienia się o prawidłowym nastawieniu zwrotnic;
- e) po zakończeniu manewrów zwrotnice należy nastawić w położenie zasadnicze.

- 4) Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu
  - a) na nabrzeżu znajduje się zakładowy przejazd niestrzeżony w km 0,065 toru nr 461;
  - b) przejazd wyżej wymieniony osygnalizowany jest z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3;
  - c) czyszczenie żłobków na przejazdach należy do Operatora boczniczy.
- 5) Sygnały i wskaźniki
  - a) sygnały Z 1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr: 457, 458, 459, 460, 461 na kozłach oporowych, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane;
  - b) na międzytorzach znajdują się wskaźniki W 17 (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m;
  - c) na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

#### **§ 4.**

#### **Place ładunkowe**

- 1) Wzdłuż toru nr 459 znajduje się utwardzony plac z zasiekami magazynowym.
- 2) Z obu stron toru nr: 460 461 znajdują się utwardzone stanowiska materiałów sypkich.

#### **§ 5.**

#### **Urządzenia ładunkowe**

Wyładunek towarów z wagonów na statki lub zasobnie oraz załadunek wagonów dokonywany jest przy pomocy dźwigów bramowych usytuowanych nad torami ładunkowymi nr 457 - 459 oraz samojezdnego sprzętu ładunkowego przy torach 460 i 461.

#### **§ 6.**

#### **Urządzenia trakcyjne**

Praca manewrowa na boczniczy wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych oraz przez pojazd drogowy, którego właścicielem jest operator boczniczy Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o. o.

#### **§ 7.**

#### **Warunki techniczne obsługi nabrzeża**

- 1) Obsługa nabrzeża.
  - a) nabrzeże obsługiwane jest przez drużynę manewrową i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Regulaminie pracy boczniczy kolejowej;
  - b) wagony podstawiane są na tory zdawczo – odbiorcze nr: 457, 458, 459, 460, 461 oraz są zabierane z tych torów;
  - c) jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo-odbiorczo, ładunkowe najwyżej 43 wagonów czteroosiowych o długości średniej 17 m każdy. Podstawienie większej liczby wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność tych torów.

2) Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

**Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża bez uzgodnienia z dysponentem nabrzeża jest zabroniony.**

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) i dysponentem nabrzeża 91 430 7130, tel. kom. 697 888 601.

3) Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 180 m, nie ma ograniczeń, co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach nabrzeża.

4) Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego.

Lokomotywy przewoźnika kolejowego dokonujące obsługi mogą wjeżdżać na wszystkie tory nabrzeża.

**§ 8.**

**Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu**

1) Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża wykonywana jest przez wykonywana jest przez drużyny manewrowe i pojazdy drogowe spółki Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o. o. Doraźnie dozwolone jest wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego.

2) Podział na rejony manewrowe.

- a) nabrzeże Górnośląskie stanowi jeden rejon manewrowy. Kierownik manewrów może wykonywać manewry na nabrzeżu bez ograniczeń w granicach własnego rejonu manewrowego;
- b) kierownik manewrów może prowadzić jazdy manewrowe bez dokonywania dodatkowych uzgodnień do tarczy manewrowej Tm921;
- c) wyjazd z rejonu manewrowego wymaga dokonania uzgodnień z posterunkiem SPB;
- d) rejon manewrowy został osłonięty wyłożoną na tor i zamkniętą wykolejnicą nr Wk767;
- e) manewry należy prowadzić ze szczególną ostrożnością i z taką prędkością, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany.

3) Dozwolona szybkość jazd manewrowych.

Dozwolone szybkości jazd manewrowych po torach nabrzeża określone są w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie w punkcie 4.2.

4) Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

- a) przy wykonywaniu manewrów na torach nr: 457-459, nad którym pracują dźwigi bramowe;
- b) podczas jazdy torami nr 457-461 operator boczniczy zapewni na czas przejazdu składu manewrowego przerwy przy wykonywaniu prac ładunkowych i zapewni swobodny i bezpieczny przejazd;

- c) przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta lub brygadzystę nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach;
  - d) przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy nie strzeżone.
- 5) Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.
- a) w czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 10 wagonów;
  - b) jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 10 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym;
  - c) w przypadku, gdy skład manewrowy liczy powyżej 10 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy dokonać sprawdzenia poprawności działania hamulca zespolonego.
- 6) Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.  
Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 4.3.
- 7) Warunki wykonywania pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowego.
- a) ogólne zasady wykonywania manewrów przy pomocy ciągnika drogowego zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 6.5.;
  - b) rozpoczęcie wykonywania pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowego na torach nabrzeża może nastąpić po upewnieniu się dysponenta nabrzeża, że na czas manewrów nie przewidziano obsługi nabrzeża przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

## **§ 9.**

### **Inne postanowienia**

- 1) Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy boczniczy kolejowej REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO.
- 2) Potwierdzenie przyjęcia do wiadomości niniejszego regulaminu w załączonym wykazie winno być poprzedzone zapoznaniem się zarówno z Regulaminem pracy boczniczy kolejowej jak i niniejszym załącznikiem.





PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE

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

1/9

**Załącznik nr 4**

Do Regulaminu pracy bocznic kolejowej.  
REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

# **REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ NABRZEŻA POZNAŃSKIEGO**

---

Szczecin

**2 0 2 3**



## Spis treści:

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



**§ 1.****Nazwa, miejsce odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu.**

- 1) Miejsca odgałęzienia nabrzeża.
  - a) Nabrzeże Poznańskie położone jest na terenie boczniczy kolejowej Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Basen Górnośląskiego. Nabrzeże eksploatowane jest przez Szczecińskie Zakłady Zbożowo - Młynarskie „PZZ” S.A.;
  - b) Tory nabrzeża Poznańskiego odgałęziają się na rozjeździe nr: 747 w okręgu SPB od toru nr 475 stacji Szczecin Port Centralny;
  - c) Nabrzeże Poznańskie jest usytuowane z na wspólnej drodze dojazdowej do Nabrzeża Górnośląskiego i Bydgoskiego poprzez rozjazd nr 777 i tor nr 475.
- 2) Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.  
Punkt zdawczo – odbiorczy znajduje się w km 0,099 toru nr 474.
- 3) Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.
  - a) Tor zdawczo - odbiorczy i postojowe położone są w poziomie;
  - b) Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 190 m i występuje w torze nr 474.

**§ 2.****Wykaz torów**

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
474	dojazdowy	S 747	P PLK	42	-	-	-	-
474	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	G PLK	S 1	257	P. zd. odb.	S 1	199	11
2	dojazdowy do boczniczy PZZ	S 1	G PZZ.	28	-	-	-	-
3		S 1	G PZZ	28	-	-	-	-
Na terenie boczniczy PZZ S.A.								
2	postojowy	G PZZ.	k.o.	127	U1	Z1	77	4
3	ładunkowy	G PZZ	k.o.	127	U 1	Z1	77	4

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- G PLK - granica terenu zarządzanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
 G PZZ - granica terenu zarządzanego przez „PZZ” S.A  
 S - styk przediglicowy rozjazdu  
 P.zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy

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

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	12
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	7

### § 3.

#### Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

##### 1) Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

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
1	Rz. S42 1:9 205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 2	wyznaczony pracownik boczniczy

##### 2) Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk767	nałożona na tor nr 474	elektrycznie nastawniczy SPB	-

##### 3) Obsługa zwrotnicy

- nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy z zwrotnicą nastawianą ręcznie;
- po przestawieniu zwrotnicy, pracownik obsługujący zwrotnicę (Kierownik manewrów lub manewrowy) powinien upewnić się o prawidłowym jej nastawieniu na podstawie wzrokowego sprawdzenia dolegania iglicy do opornicy oraz drogi oporowej zamknięcia nastawczego;
- za prawidłowe nastawienie zwrotnicy wchodzących w drogę przebiegu odpowiedzialny jest ten pracownik drużyny manewrowej, który tą zwrotnicę nastawiał;
- przed podaniem sygnału na uruchomienie jazdy manewrowej kierownik manewrów zobowiązany jest do upewnienia się o prawidłowym nastawieniu zwrotnicy;
- po zakończeniu manewrów zwrotnicę należy nastawić w położenie zasadnicze.

##### 4) Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu

- na nabrzeżu znajduje się zakładowy przejazd niestrzeżony w km 0,041 toru nr 474;
- wyżej wymieniony przejazd osygnalizowany jest z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-4;
- czyszczenie żłobków na przejazdach należy do Operatora boczniczy.

5) Sygnały i wskaźniki

- a) przy torze nr 474 przed Wk767 znajduje się Tm921;
- b) na międzytorzach znajdują się wskaźniki W 17 (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75m;
- c) na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

**§ 4.**

**Place ładunkowe**

Wzdłuż toru nr 474 znajduje się utwardzony plac składowy nabrzeża Górnośląskiego baza składowa torów nr 460 i 461.

**§ 5.**

**Urządzenia ładunkowe**

Brak urządzeń ładunkowych.

**§ 6.**

**Urządzenia trakcyjne**

Praca manewrowa na boczniczy wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych.

**§ 7.**

**Warunki techniczne obsługi nabrzeża**

1) Obsługa nabrzeża.

- a) nabrzeże obsługiwane jest przez drużynę manewrową i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Regulaminie pracy boczniczy kolejowej;
- b) wagony podstawiane są na tor zdawczo – odbiorczy nr 474 oraz są zabierane z tego toru;
- c) jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo-odbiorczo, ładunkowe najwyżej 12 wagonów czteroosowych o długości średniej 17 m każdy lub do 9 wagonów o średniej długości 20m;
- d) Podstawienie większej liczby wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność tego toru oraz ograniczeniem wynikającym z warunku zamknięcia bramy kolejowej nr 9.

2) Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

**Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża bez uzgodnienia z dysponentem nabrzeża jest zabroniony.**

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) i dysponentem nabrzeża 91 430 7130, tel. kom. 697 888 601.

3) Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 180 m, nie ma ograniczeń, co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach nabrzeża.

- 4) Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego.  
Lokomotywy przewoźnika kolejowego dokonujące obsługi mogą wjeżdżać na wszystkie tory nabrzeża.

## § 8.

### Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

- 1) Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża wykonywana jest przez wykonywana jest przez drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych. Doraźnie dozwolone jest wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego.
- 2) Podział na rejony manewrowe.
  - a) nabrzeże Poznańskie stanowi jeden rejon manewrowy. Kierownik manewrów może wykonywać manewry na nabrzeżu bez ograniczeń w granicach własnego rejonu manewrowego;
  - b) wyjazd z rejonu manewrowego wymaga dokonania uzgodnień z posterunkiem SPB;
  - c) kierownik manewrów może prowadzić jazdy manewrowe bez dokonywania dodatkowych uzgodnień do tarczy manewrowej Tm 921;
  - d) rejon manewrowy został osłonięty wyłożoną na tor i zamkniętą wykolejnicą nr Wk767;
  - e) manewry należy prowadzić ze szczególną ostrożnością i z taką prędkością, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany.
- 3) Dozwolona szybkość jazd manewrowych.  
Dozwolone szybkości jazd manewrowych po torach nabrzeża określone są w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie w punkcie 4.2.
- 4) Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów  
Szczególną ostrożność należy zachować:
  - a) przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczenia. Dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta lub brygadzystę nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach;
  - b) przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy nie strzeżone.
- 5) Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.
  - a) w czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 10 wagonów;
  - b) jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 10 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym;
  - c) w przypadku, gdy skład manewrowy liczy powyżej 10 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy dokonać sprawdzenia poprawności działania hamulca zespolonego.
- 6) Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.  
Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 4.3.

- 7) Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego.
- a) ogólne zasady wykonywania manewrów przy pomocy pojazdu drogowego zawarto w Regulaminie pracy boczniczy kolejowej w punkcie 6.6.;
  - b) rozpoczęcie wykonywania pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowego na torach nabrzeża może nastąpić po upewnieniu się dysponenta nabrzeża, że na czas manewrów nie przewidziano obsługi nabrzeża przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

### **§ 9.**

#### **Inne postanowienia**

- 1) Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy boczniczy kolejowej REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO.
- 2) Potwierdzenie przyjęcia do wiadomości niniejszego regulaminu w załączonym wykazie winno być poprzedzone zapoznaniem się zarówno z Regulaminem pracy boczniczy kolejowej jak i niniejszym załącznikiem.





PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN  
I ŚWINOUJŚCIE S.A.

1/8

**Załącznik nr 5**

Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej.  
REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO

**REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ  
NABRZEŻA BYDGOSKIEGO**

---

Szczecin

**2 0 2 3**





## Spis treści:

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

**§ 1.****Nazwa, miejsce odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu.**

- 1) Miejsca odgałęzienia nabrzeża.
  - a) Nabrzeże Bydgoskie położone jest na terenie boczniczy kolejowej Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Basenu Górnośląskiego. Nabrzeże eksploatowane jest przez Szczecińskie Zakłady Zbożowo - Młynarskie „PZZ” S.A.;
  - b) Tory nabrzeża Bydgoskiego odgałęziają się na rozjeździe nr: 747 w okręgu SPB od toru nr 475 stacji Szczecin Port Centralny;
  - c) Nabrzeże Bydgoskie jest usytuowane z na wspólnej drodze dojazdowej do Nabrzeża Górnośląskiego i Poznańskiego poprzez rozjazd nr 777 i tor nr 475.
- 2) Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.  
Punkt zdawczo – odbiorczy znajduje się w km 0,050 toru nr 6.
- 3) Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.
  - a) Tory nabrzeża Bydgoskiego położone są na zmiennych pochyleniach od 0‰ do 3,5‰ w torze nr 475 oraz do 8,5‰ na odcinku 15 m w torze nr 5;
  - b) Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 190 m i występuje w torze nr 5.

**§ 2.****Wykaz torów**

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
475	dojazdowy	S 747	G PLK	196	-	-	-	-
475	dojazdowy	G PLK	S 2	180	-	-	-	-
5	dojazdowy	S 2	S 3	380	U 2	U 3	292	17
6	zdawczo-odbiorczy	S 2	S 3	380	U 2	U 3	292	17
Na terenie boczniczy PZZ S.A								
7	odstawczy	S 3	k.o.	63	S 3	Z1	59	3

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- G PLK - granica terenu zarządzanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
 S - styk przediglicowy rozjazdu  
 P.zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy

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

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	34
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	20

**§ 3.****Urządzenia sterowania ruchem kolejowym**

## 1) Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

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
2	Rz. S42 1:9 205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 5	wyznaczony pracownik boczniczy
3	Rz. S42 1:9 205 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 5	

## 2) Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk768	nałożona na tor nr 475	elektrycznie nastawniczy SPB	-

## 3) Obsługa zwrotnic

- a) nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie;
- b) po przestawieniu zwrotnicy, pracownik obsługujący zwrotnicę (Kierownik manewrów lub manewrowy) powinien upewnić się o prawidłowym jej nastawieniu na podstawie wzrokowego sprawdzenia dolegania iglicy do opornicy oraz drogi oporowej zamknięcia nastawczego;
- c) za prawidłowe nastawienie zwrotnic wchodzących w drogę przebiegu odpowiedzialny jest ten pracownik drużyny manewrowej, który te zwrotnice nastawiał;
- d) przed podaniem sygnału na uruchomienie jazdy manewrowej kierownik manewrów zobowiązany jest do upewnienia się o prawidłowym nastawieniu zwrotnic;
- e) po zakończeniu manewrów zwrotnice należy nastawić w położenie zasadnicze.

## 4) Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu

- a) na nabrzeżu znajdują się dwa zakładowe przejazdy niestrzeżone:
  - w km 0,539 toru nr 475;
  - w km 0,350 toru nr 6.
- b) wyżej wymienione przejazdy są osygnalizowane z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3 lub G-4;
- c) czyszczenie żłobków na przejazdach należy do Operatora boczniczy.

## 5) Sygnały i wskaźniki

- a) przy torze nr 475 przed Wk768 znajduje się Tm920;
- b) na międzytorzach znajdują się wskaźniki W 17 (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m;
- c) na zwrotniach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

#### **§ 4. Place ładunkowe**

Wzdłuż toru nr 5 znajduje się utwardzony plac składowy nabrzeża Bydgoskiego.

#### **§ 5. Urządzenia ładunkowe**

Brak urządzeń ładunkowych.

#### **§ 6. Urządzenia trakcyjne**

Praca manewrowa na boczniczy wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych.

#### **§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża**

- 1) Obsługa nabrzeża.
  - a) nabrzeże obsługiwane jest przez drużynę manewrową i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Regulaminie pracy boczniczy kolejowej;
  - b) wagony podstawiane są na tor zdawczo – odbiorczy nr 6 oraz są zabierane z tego toru;
  - c) jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo-odbiorczo, ładunkowe najwyżej 17 wagonów czteroosiowych o długości średniej 17 m każdy. Podstawienie większej liczby wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność tego toru.

- 2) Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

**Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża bez uzgodnienia z dysponentem nabrzeża jest zabroniony.**

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) i dysponentem nabrzeża 91 462 33 22, tel. kom. 503 796 131.

- 3) Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów  
Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 180 m, nie ma ograniczeń, co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach nabrzeża.
- 4) Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego.  
Lokomotywy przewoźnika kolejowego dokonujące obsługi mogą wjeżdżać na wszystkie tory nabrzeża.

#### **§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu**

- 1) Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża wykonywana jest przez drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych.

- 2) Podział na rejony manewrowe.
  - a) nabrzeże Bydgoskie stanowi jeden rejon manewrowy. Kierownik manewrów może wykonywać manewry na nabrzeżu bez ograniczeń w granicach własnego rejonu manewrowego;
  - b) kierownik manewrów może prowadzić jazdy manewrowe bez dokonywania dodatkowych uzgodnień do tarczy manewrowej Tm920;
  - c) wyjazd z rejonu manewrowego wymaga dokonania uzgodnień z posterunkiem SPB;
  - d) rejon manewrowy został osłonięty wyłożonymi na tor i zamkniętymi wykolejnicą nr Wk768;
  - e) manewry należy prowadzić ze szczególną ostrożnością i z taką prędkością, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany.
  
- 3) Dozwolona szybkość jazd manewrowych.

Dozwolone szybkości jazd manewrowych po torach nabrzeża określone są w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 4.2.
  
- 4) Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów  
Szczególną ostrożność należy zachować:
  - a) przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta lub brygadzystę nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach;
  - b) przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy nie strzeżone.
  
- 5) Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.
  - a) w czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 10 wagonów;
  - b) jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 10 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym;
  - c) w przypadku, gdy skład manewrowy liczy powyżej 10 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy dokonać sprawdzenia poprawności działania hamulca zespolonego.
  
- 6) Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.

Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 4.3.
  
- 7) Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego.

W rejonie nabrzeża Bydgoskiego zabronione jest prowadzenie prac manewrowych z wykorzystaniem pojazdu drogowego.

**§ 9.**  
**Inne postanowienia**

- 1) Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy boczniczy kolejowej REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO.
- 2) Potwierdzenie przyjęcia do wiadomości niniejszego regulaminu w załączonym wykazie winno być poprzedzone zapoznaniem się zarówno z Regulaminem pracy boczniczy kolejowej jak i niniejszym załącznikiem.



**WYKAZ TORÓW NABRZEŻE PARNICKIE**

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU					DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU					LEGENDA			
	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	Obiekty
Zdawczo-odbiorczy-ladunkowy	441	KRz	760	k.o.	-	817	441	P.zd-odb.	-	Z1	-	206		<b>OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW</b>
Zdawczo-odbiorczy-ladunkowy	442	r.Rkp	793	k.o.	-	370	442	P.zd-odb.	-	Z1	-	246	S	
Zdawczo-odbiorczy-ladunkowy	443	S	794	k.o.	-	370	443	P.zd-odb.	-	Z1	-	212	U	
Zdawczo-odbiorczy-ladunkowy	445	KRz	790	k.o.	-	551	445	P.zd-odb.	-	Z1	-	124	KRz	
Zdawczo-odbiorczy-ladunkowy	446	S	762	k.o.	-	175	446	P.zd-odb.	-	Z1	-	98	r.Rkp	
Zdawczo-odbiorczy-ladunkowy	447	S	768	k.o.	-	148	447	P.zd-odb.	-	Z1	-	98	Z1	

**WYKAZ ROZJAZDÓW NABRZEŻE PARNICKIE**

Nr ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIEN	RODZAJ	KIERUNEK	PODROZJAZDNICE	PODSYPKA
792	49E1	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
793	S49	1:9	190	Krzyżowy podwójny	-	Drewniane	Tłuczniowa
794	49E1	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
762	49E1	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
768	49E1	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa

**WYKAZ TORÓW NABRZEŻE NOTECKIE**

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU					DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU					LEGENDA			
	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	Obiekty
Dojazdowy	476	S	751	Gr.PLK	-	225	476	-	-	-	-	-		<b>OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW</b>
Zdawczo-odbiorczy-ladunkowy	476	Gr.PLK	-	k.o.	-	240	476	P.zd-odb.	-	Z1	-	230	S	
Dojazdowy	477	S	754	Gr.PLK	-	69	477	-	-	-	-	-	U	
Zdawczo-odbiorczy-ladunkowy	477	Gr.PLK	-	k.o.	-	279	477	P.zd-odb.	-	Z1	-	204	Z1	
Zdawczo-odbiorczy-ladunkowy	478	S	758	k.o.	-	345	478	P.zd-odb.	-	Z1	-	268	P.zd-odb.	
Dojazdowy	479	S	755	Gr.PLK	-	72	479	-	-	-	-	-	Gr. PLK	

**WYKAZ ROZJAZDÓW NABRZEŻE NOTECKIE**

Nr ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIEN	RODZAJ	KIERUNEK	PODROZJAZDNICE	PODSYPKA
758	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa

**WYKAZ TORÓW NABRZEŻE GÓRNOŚLĄSKIE**

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU					DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU					LEGENDA			
	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	Obiekty
Zdawczo-odbiorczy-ladunkowy -dojazdowy	457	S	778	k.o.	-	565	457	P.zd-odb.	-	Z1	-	361		<b>OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW</b>
Zdawczo-odbiorczy-ladunkowy	458	S	781	k.o.	-	366	458	P.zd-odb.	-	Z1	-	316	S	
Zdawczo-odbiorczy-ladunkowy	459	S	780	k.o.	-	400	459	P.zd-odb.	-	Z1	-	318	U	
Zdawczo-odbiorczy-ladunkowy	460	S	779	k.o.	-	154	460	P.zd-odb.	-	Z1	-	104	Z1	
Dojazdowy	461	S	777	Gr.PLK	-	76	461	-	-	-	-	-	P.zd-odb.	
Zdawczo-odbiorczy-ladunkowy	461	Gr.PLK	-	k.o.	-	194	461	P.zd-odb.	-	Z1	-	138	k.o.	

**WYKAZ ROZJAZDÓW NABRZEŻE GÓRNOŚLĄSKIE**

Nr ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIEN	RODZAJ	KIERUNEK	PODROZJAZDNICE	PODSYPKA
778	49E1	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
779	49E1	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
780	49E1	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
781	49E1	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa

**WYKAZ ROZJAZDÓW NABRZEŻE POZNAŃSKIE**

Nr ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIEN	RODZAJ	KIERUNEK	PODROZJAZDNICE	PODSYPKA
1	S 42	1:9	205	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa

**WYKAZ TORÓW NABRZEŻE POZNAŃSKIE**

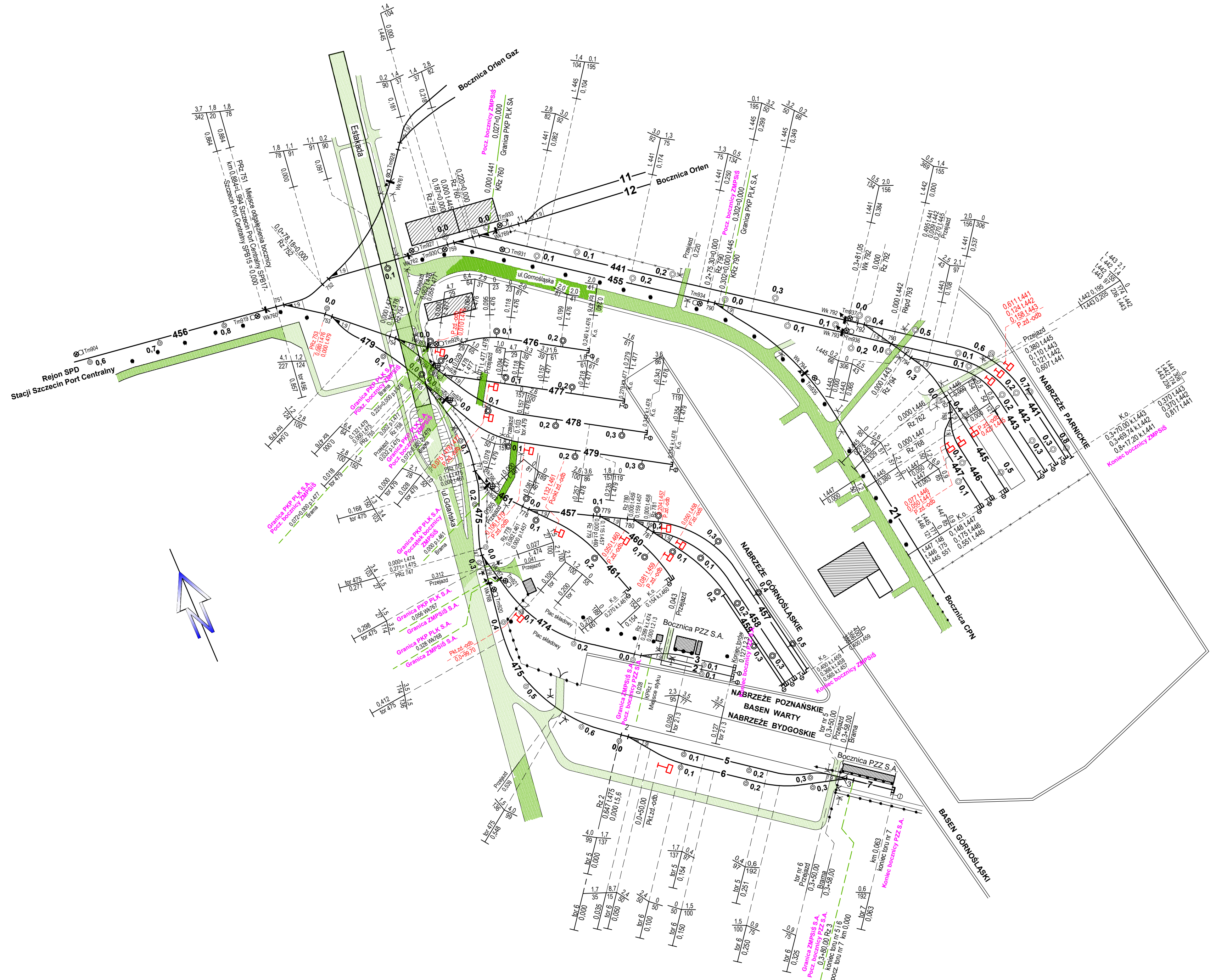
PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU					DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU					LEGENDA				
	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	Obiekty	
NA TERENIE PKP PLK S.A.															
Komunikacyjny	474	S	747	GPLK	-	56	474	-	-	-	-	-	1	Budynek administracyjny ZMPSiS S.A.	
NA TERENIE ZMPSiS S.A.															
Dojazdowy	474	GPLK	-	S	1	243	474	P.zd-odb.	-	S	1	199	2	Elevator	
Postojowy	2	S	1	GPLK	-	28	2	-	-	-	-	-	4	Place ogólne na i wyladunkowe	
Ładunkowy	3	S	1	GPLK	-	28	3	-	-	-	-	-		<b>OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW</b>	
NA TERENIE BOCZNYCH PZZ S.A.															
Postojowy	2	GPLK	-	K.o.	-	127	2	Przejazd	-	Z1	-	77	S		Styk przedgigicowy
Ładunkowy	3	GPLK	-	K.o.	-	127	3	Przejazd	-	Z1	-	77	U		Ukres rozjazdu
Z1 Sygnal Z1 (pocz. zasypki) przed k.o.															

**WYKAZ ROZJAZDÓW NABRZEŻE BYDGOSKIE**

Nr ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIEN	RODZAJ	KIERUNEK	PODROZJAZDNICE	PODSYPKA
2	S 42	1:9	205	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
3	S 42	1:9	205	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa

**WYKAZ TORÓW NABRZEŻE BYDGOSKIE**

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU					DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU					LEGENDA			
	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	Obiekty
NA TERENIE PKP PLK S.A.														
Dojazdowy	475	S	747	GPLK	-	57	475	-	-	-	-	-	3	Elevator
NA TERENIE ZMPSiS S.A.														
Dojazdowy	475	GPLK	-	S	2	319	4	-	-	-	-	-	S	Styk przedgigicowy
Dojazdowy	5	S	2	S	3	380	5	U	2	U	3	292	U	Ukres rozjazdu
Zdawczo-odbiorczy	6	S	2	S	3	380	6	U	2	U	3	292	Z1	Sygnal Z1 (pocz. zasypki)
NA TERENIE BOCZNYCH PZZ S.A.														
Odstawczy	7	S	3	K.o.	-	63	7	S	3	Z1	-	59		



**ZAŁĄCZNIK NR 6**

**OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW**

Bocznica PZZ S.A. - Szczecińskie Zakłady Zbożowo-Młynarskie  
 Polskie Zakłady Zbożowe Spółka Akcyjna  
 ZMPSiS S.A. - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna  
 PKP PLK S.A. - Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna

				Stan z dnia: 14.04.2023 r.
	Data	Nazwisko	Podpis	Uzgodniono:
Opracował:	04.23r.	K. Wołowicz	<i>[Signature]</i>	
Wykresilił:	04.23r.	K. Wołowicz	<i>[Signature]</i>	
Sprawdził:	04.23r.	tech. R. Sordyl upr. bud. nr OKP-K-47/99 opis: line, węzły i stacje kolej.	<i>[Signature]</i>	
Skala 1:4000 1:1000	PLAN SCHEMATYCZNY bocznic kolejowej "ZMPSiS S.A." Rejon BAsENU GÓRNOŚLĄSKIEGO			



