



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN  
I ŚWINOUJŚCIE S.A.

1/53

Egz. Nr ...

# REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ REJON TERMINAL PROMOWY ŚWINOUJŚCIE

Regulamin niniejszy, zawierający 53 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

18-05-2023

Szczecin, dnia .....

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-ŚWINOUJŚCIE

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

2/53

**SPIS TREŚCI****Strona**

<b>I. POSTANOWIENIA OGÓLNE</b>	<b>6</b>
1.1. Bocznicą kolejowa	6
1.2. Użytkownik bocznicą kolejowej	6
1.3. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu	7
1.4. Zakres obowiązywania regulaminu	8
1.5. Przepisy wewnętrzne	8
<b>II. OPIS BOCZNICY KOLEJOWEJ</b>	<b>9</b>
2.1. Tory	9
2.2. Rozjazdy, wykolejnice, skrzyżowania torów	11
2.3. Obrotnice, suwnice i wywrotnice wagonowe	13
2.4. Kolejowe obiekty inżynieryjne	13
2.5. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia	13
2.6. Wagi wagonowe	13
2.7. Inne urządzenia	14
2.8. Bramy kolejowe	14
2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	14
2.10. Posterunki techniczne	18
2.11. Sygnalizatory, wskaźniki i tablice	19
2.12. Oświetlenie bocznicą kolejowej	19
<b>III. PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO</b>	<b>20</b>
3.1. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada	20
3.2. Rejony manewrowe bocznicą kolejowej	20
3.3. Środki łączności	20
3.4. Uzgadnianie ruchu kolejowego przez połączenie z infrastrukturą styczną	20
3.5. Układanie drogi przebiegu	21
3.6. Pozwolenie na jazdę	21
<b>IV. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY</b>	<b>23</b>
4.1. Ograniczenia dotyczące taboru	23
4.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych po torach bocznicą kolejowej	24
4.3. Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia	24
4.4. Ruch lokomotyw spoza bocznicą po torach bocznicą	25
4.5. Możliwości wykonywania manewrów taborem bocznicą po torach stycznych	25
<b>V. ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ</b>	<b>26</b>
5.1. Podmioty uprawnione do wykonywania manewrów	26

<b>5.2. Tabor kolejowy przeznaczony do obsługi bocznic kolejowej</b>	<b>26</b>
<b>5.3. Urządzenia i środki trakcyjne</b>	<b>26</b>
<b>5.4. Obsada drużyn trakcyjnych ich wyposażenie</b>	<b>26</b>
<b>5.5. Obsada drużyn manewrowych ich wyposażenie</b>	<b>26</b>
<b>5.6. Dozwolone sposoby prowadzenia pracy manewrowej</b>	<b>27</b>
<b>5.7. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym</b>	<b>27</b>
<b>5.8. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem</b>	<b>28</b>
<b>VI. ORGANIZACJA PRACY MANEWRWEJ</b>	<b>29</b>
<b>6.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową</b>	<b>29</b>
<b>6.2. Zabieranie wagonów z bocznic kolejowej</b>	<b>31</b>
<b>6.3. Ważenie wagonów</b>	<b>31</b>
<b>6.4. Planowanie pracy manewrowej</b>	<b>31</b>
<b>6.5. Powiadamianie pracowników</b>	<b>32</b>
<b>VII. OBŁUGA PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH I ŁADUNKOWYCH</b>	<b>34</b>
<b>7.1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych</b>	<b>34</b>
<b>7.2. Urządzenia ładunkowe</b>	<b>34</b>
<b>7.3. Czynności ładunkowe</b>	<b>35</b>
<b>7.4. Przekazywanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych</b>	<b>35</b>
<b>VIII. TOWARY NIEBEZPIECZNE</b>	<b>35</b>
<b>8.1. Opis towarów niebezpiecznych na bocznic kolejowej</b>	<b>35</b>
<b>IX. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIE</b>	<b>36</b>
<b>9.1. Infrastruktura kolejowa</b>	<b>36</b>
<b>9.2. Tabor kolejowy</b>	<b>37</b>
<b>9.3. Urządzenie nie stanowiące infrastruktury kolejowej</b>	<b>37</b>
<b>X. STANOWISKA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM I OKREŚLONE DLA NICH WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE</b>	<b>38</b>
<b>XI. BEZPIECZEŃSTWO</b>	<b>42</b>
<b>11.1. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego</b>	<b>42</b>
<b>11.2. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych</b>	<b>42</b>
<b>11.3. Działania podejmowane we współpracy z innymi zarządcami infrastruktury</b>	<b>43</b>
<b>11.4. Postępowanie w razie wypadku lub incydentu</b>	<b>44</b>
<b>11.5. Postępowanie w sytuacjach wpływających na bezpieczeństwo</b>	<b>46</b>
<b>XII. WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI</b>	<b>47</b>
<b>12.1. Jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy</b>	<b>47</b>
<b>12.2. Tryb rozstrzygania sporów z zarządcami infrastruktury stycznej</b>	<b>47</b>
<b>12.3. Wykaz adresów i numery telefonów</b>	<b>47</b>

<b>XIII. POSTANOWIENIA KOŃCOWE</b>	<b>48</b>
13.1. Rozdzielnik Regulaminu	48
13.2. Sposób udostępniania Regulaminu pracownikom boczniczy kolejowej	48
13.3. Procedura wprowadzania zmian i uzupełnień w treści Regulaminu	48
13.4. Osoba odpowiedzialna za aktualność Regulaminu	48
<b>XIV. Spis załączników</b>	<b>49</b>
Zał. 1 Plan schematyczny boczniczy kolejowej Rejon Terminal Promowy Świnoujście	49
Zał. 2 Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na boczniczy kolejowej Rejon Terminal Promowy Świnoujście	49
<b>XV. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU</b>	<b>50</b>
<b>WYKAZ OSÓB ZAPOZNANYCH Z TREŚCIĄ REGULAMINU</b>	<b>54</b>

## I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

### 1.1. Bocznica kolejowa

- 1) Nazwa i lokalizacja  
Bocznica kolejowa Terminal Promowy Świnoujście Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. (dalej ZMPSiŚ S.A.) położona jest przy stacji Świnoujście.
- 2) Punkt odgałęzienia  
Bocznica kolejowa Użytkownika OIU ZMPSiŚ S.A. Rejon Terminal Promowy Świnoujście odgałęzia się w stacji kolejowej Świnoujście SiB od toru stacyjnego nr 1 linii kolejowej nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port zarządzanej przez PKP PLK S.A.:
  - a) rozjazdem nr Rz 108 w km 99,475;
  - b) rozjazdem nr Rz 109 w km 99,524
  - c) kilometraż bocznicy liczony jest od punktów odgałęzienia bocznicy, tj. od styków przediglicowych rozjazdów nr 108 i 109;
  - d) granica gruntu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej PKP PLK S.A.) i ZMPSiŚ S.A. znajduje się w km 0,065 toru nr 301 oraz km 0,060 toru 302. Punkty styku stanowią początek bocznicy.
- 3) Tor dojazdowy  
Torami dojazdowymi do bocznicy kolejowej ZMPSiŚ S.A. Rejon Terminal Promowy Świnoujście są tory nr 301 i 302.
- 4) Przeznaczenie bocznicy  
Bocznica kolejowa jest przeznaczona i przystosowana do:
  - a) wykonywania manewrów związanych z załadunkiem, wyładunkiem wagonów na promy na stanowiskach promowych;
  - b) przeładunku przesyłek towarowych całowagonowych przybyłych na adres Użytkownika bocznicy i włączanych do ruchu po sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A.;
  - c) przeładunku przesyłek intermodalnych przybyłych na adres Użytkownika bocznicy i włączanych do ruchu po sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A.;
  - d) przemieszczania w razie potrzeby, wagonów poddawanych odprawie celnej i granicznej.
- 5) Status bocznicy kolejowej:  
Bocznica kolejowa Rejon Terminal Promowy Świnoujście posiada status Obiektu Infrastruktury Usługowej.

### 1.2. Użytkownik bocznicy kolejowej

Bocznica kolejowa użytkowana jest na podstawie umowy pomiędzy Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. a operatorem infrastruktury portowej Terminal Promowy Świnoujście spółka z o.o. ul. Dworcowa 1, 72-602 Świnoujście.

- 1) Użytkownikiem bocznicy kolejowej Rejon Terminal Promowy Świnoujście jest:  
Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. ,ul. Bytomska 7, 70-603



Szczecin. W imieniu użytkownika bocznica zarządza podmiot: Terminal Promowy Świnoujście Spółka z o.o. ul. Dworcowa 1, 72-606 Świnoujście (zwany dalej także operatorem).

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

### 1.3. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu

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

Obowiązujące akty prawne dotyczące użytkowanej bocznicy:

- a) Ustawa o Transporcie Kolejowym z dnia 28 marca 2003 r.(w brzmieniu obowiązującym);
- b) Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz.U. 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 kolejją;
- k) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej;
- l) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym;
- m) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2021 r. w sprawie autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa;
- n) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2022 r.



w sprawie licencji maszynisty;

- o) Przepisów dla międzynarodowego przewozu koleją towarów niebezpiecznych (RID), stanowiących załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF).
- 2) Celem opracowania regulaminu pracy boczniczy 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 boczniczy kolejowej. Niniejszy Regulamin wskazuje sposoby bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu kolejowego na boczniczy z uwzględnieniem obostrzeń techniczno-ruchowych wynikających z warunków lokalnych oraz postanowień przepisów wewnętrznych.

#### 1.4. Zakres obowiązywania regulaminu

Regulamin pracy boczniczy kolejowej obowiązuje:

- pracowników Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.;
- pracowników Terminal Promowy Świnoujście Spółka z o.o.;
- pracowników licencjonowanych przewoźników kolejowych dokonujących obsługi boczniczy.

#### 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.
- 2) Przepisy innego zarządcy infrastruktury kolejowej  
Bocznicza nie korzysta z przepisów innego zarządcy infrastruktury kolejowej.
- 3) Przepisy przewoźnika kolejowego  
Bocznicza nie korzysta z przepisów przewoźników kolejowych.



## II. OPIS BOCZNICY KOLEJOWEJ

### 2.1. Tory

#### WYKAZ TORÓW

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
<b>NA TERENIE PKP PLK S.A.</b>								
301	dojazdowy	S 108	G PLK	65	-	-	-	-
302	dojazdowy	S 109	G PLK	60	-	-	-	-
<b>NA TERENIE BOCZNICY – TORY ZMPŚIŚ S.A.</b>								
301	dojazdowy	G PLK	S 61/62	82	-	-	-	-
302	dojazdowy	G PLK	S 71	80	-	-	-	-
61	postojowy	S 61/62	Śr. Rkpd 80	412	U 64	U 82	205	12
62	postojowy	S 64	S 82	293	U 64	U 82	201	11
63	postojowy	S 61/62	S 90	372	U 66	Tm8	206	11
64	postojowy	S 66	Śr. Rkpd 80	355	U 66	Tm7	277	16
65	postojowy	S 65	S 83/84	339	U 65	Tm6	225	13
66	postojowy, zdawczo-odbiorczy, przeładunkowy	S 67	S 83/84	310	PZO	Tm5	194	11
67	zdawczo-odbiorczy, przeładunkowy	S 67	K.o.	224	PZO	K.o.	181	10
68	dojazdowy	śr. Rkpd 80	S 91/94	57	-	-	-	-
69	dojazdowy	Śr. Rkpd 80	S 95/98	229	-	-	-	-
71	zdawczo-odbiorczy, przeładunkowy	S 71	K.o.	282	PZO	Ko	240	14
72	zdawczo-odbiorczy, przeładunkowy	S 71	K.o.	282	PZO	K.o.	240	14

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- S - styk przediglicowy rozjazdu
- U - okres rozjazdu
- K.o. - koniec toru zakończony kozłem oporowym
- Śr. Rkpd - środek rozjazdu krzyżowego podwójnego
- G PLK - granica terenu zarządzanego przez PKP PLK S.A.
- Z 1 - sygnał Z 1 „stój” - tarcza zaporowa kształtowa (początek zasypki)

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

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	112
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	67

### POCHYLENIA PODŁUŻNE TORÓW

Lp.	Numer toru	Pochylenie toru
1.	301	Na spadku 0,5 ‰ na długości 30 m, dalej na wzniesieniu 0,8 ‰ na długości 50 m, na spadku 1,4 ‰ na długości 50 m, w poziomie na długości 17 m.
2.	61	W poziomie na długości 76 m, dalej na wzniesieniu 1,16 ‰ na długości 120 m, dalej na spadku 0,26 ‰ na długości 216 m.
3.	62	W poziomie na długości 37 m. dalej na wzniesieniu 1,19 ‰ na długości 115 m, dalej na spadku 0,26 ‰ na długości 139 m.
4.	63	W poziomie na długości 76 m, dalej na wzniesieniu 1,21 ‰ na długości 115 m, dalej na spadku 0,26 ‰ na długości 181 m.
5.	64	W poziomie na długości 28 m, dalej na wzniesieniu 1,24 ‰ na długości 113 m, dalej na spadku na długości 214 m.
6.	65	W poziomie na długości 37 m. dalej na wzniesieniu 1,27 ‰ na długości 110 m, dalej na spadku 0,26 ‰ na długości 191 m
7.	66	Na poziomie 0,00 ‰ na długości 37, dalej na wzniesieniu 1,30 ‰ na długości 107 m, dalej na spadku 0,26 ‰ na długości 191 m.
8.	67	Na poziomie 0,00 ‰ na długości 11 m, dalej wzniesieniu 1,32 ‰ na długości 106 m, na spadku 0,26 ‰ na długości 107 m.
9.	68	W poziomie na długości 16 m, dalej na wzniesieniu 2,1 ‰ na długości 36 m, dalej wjazd na pomost na długości 62 m, z rozjazdem pięciokierunkowym o regulowanym przez obsługę, wzniesieniu lub spadku 25 ‰
10.	69	W poziomie na długości 35 m, dalej na spadku 4,4 ‰ na długości 30 m., dalej na spadku 1,8 ‰ na długości 30 dalej na wzniesieniu 3,6 ‰ na długości 85 m, dalej na wzniesieniu 1,8 ‰ na długości 17m, dalej wjazd na pomost na długości 62 m, z rozjazdem pięciokierunkowym o regulowanym przez obsługę, wzniesieniu lub spadku 25 ‰
11.	302	W poziomie na długości 81 m, na wzniesieniu 0,98 ‰ na długości 59 m
12.	71 i 72	Wzrost 0,98 ‰ na długości 93 m, dalej na równi 0,00 ‰ do końca torów

- 1) Najmniejszy promień łuku toru na boczniczy wynosi 150 m i występuje w torach nr 301 i 69. W pozostałych torach promienie łuków poziomych wynoszą  $R=170\div 300$ .
- 2) Ze względu na promienie łuków na terenie boczniczy nie ma ograniczeń w kursowaniu pojazdów trakcyjnych.

- 3) Na terenie bocznicy kolejowej Rejon Terminalu Promowego zabudowane są tory stykowe (klasyczne) z nawierzchnią z szyn typu S49, z przytwierdzeniem „K” oraz podkładami betonowymi i drewnianymi, oraz szyny montowane w płytach betonowych.

## 2.2. Rozjazdy, wykolejnice, skrzyżowania torów

- 1) Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów przed kozłami oporowymi (samohamownymi), którymi zakończone są te tory. Sygnały Z1 w porze ciemnej nie są oświetlane.
- 2) Na międzytorzach znajdują się wskaźniki W17 (ukres) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi co najmniej 3,75 m. Tor może być zajęty taborem wyłącznie do wskaźnika.
- 3) Na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

Nr.Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rozdaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
<b>NA TERENIE PKP PLK S.A.</b>				
108	Rz 60E1 1:9-190, prawy, zamknięcie suwakowe	elektrycznie , dyżurny ruchu posterunku SiB	uzależniona na tor nr 301	pracownik PKP PLK S.A.
109	Rz 60E1 1:9-300 prawy, zamknięcie suwakowe		uzależniona na tor nr 301	
<b>NA TERENIE BOCZNICY – TORY ZMPSiŚ S.A.</b>				
61/62	Rpd S49 1:9-190/190, prawy i lewy, zamknięcie suwakowe, podrozjazdnice drewniane, podsypka tłuczniowa	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 63	pracownik firmy zewnętrznej
64	Rz 49E1 1:9-190, lewy, zamknięcie suwakowe, podrozjazdnice drewniane, podsypka tłuczniowa		nie uzależniona na tor nr 62	
65	Rz 49E1 1:9-190, lewy, zamknięcie suwakowe, podrozjazdnice drewniane, podsypka tłuczniowa		nie uzależniona na tor nr 65	
66	Rz 49E1 1:9-190, lewy, zamknięcie suwakowe, podrozjazdnice drewniane, podsypka tłuczniowa		nie uzależniona na tor nr 63	

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
67	Rz 49E1, 1:9-190, lewy, zamknięcie suwakowe, podrozjazdnice drewniane, podsypka tłuczniowa	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 66	pracownik firmy zewnętrznej
71	Rz 49E1, 1:9-190, lewy, zamknięcie suwakowe, podrozjazdnice drewniane, podsypka tłuczniowa		nie uzależniona na tor nr 71	
80	Rkpd 49 E1 1:9-190 zamknięcie suwakowe, podrozjazdnice drewniane, podsypka tłuczniowa		nie uzależniona na stanowiska promowe 2	
81	Rz 49E1 1:9-190, prawy, zamknięcie suwakowe, podrozjazdnice drewniane, podsypka tłuczniowa		nie uzależniona na tor nr 63	
82	Rz 49E1, 1:9-190, lewy, typ portowy zamknięcie suwakowe. Zabudowany na płycie żelbetowej		nie uzależniona na tor nr 62	
83/84	Rpj 49E1, 1:9 190/190, prawy, prawy, zamknięcie suwakowe, podrozjazdnice drewniane, podsypka tłuczniowa		nie uzależniona na tory nr 64/65	
91/94	Rozjazd skupiony pięciokierunkowy SJ50, 1:5,4, 1:5,8, 1:7,7, 1:7, 1:15,9 Na pomoście promowym		nie uzależniona z 80a/b(+)	
95/98	Rozjazd skupiony pięciokierunkowy SJ50, 1:5,4, 1:5,8, 1:7,7, 1:7, 1:15,9 – 150/170 Na pomoście promowym		nie uzależniona z 80a/b(-)	

#### Wykaz wykolejnic na boczniczy kolejowej

Nr wykolejnicy	Położenie zasadnicze	Sposób nastawiania
Wk2	Prawa nałożona na tor	Ręczny drużyna manewrowa
Wk3	Lewa nałożona na tor	Ręczny, drużyna manewrowa
Wk108	Lewa nałożona na tor	Nastawiany elektrycznie z MCS Świnoujście
Wk109	Lewa nałożona na tor	Nastawiany elektrycznie z MCS Świnoujście

#### 4) Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.

- a) wykolejnice Wk2 i Wk3 zabudowane przed okresem rozjazdu Rkpd 80 od strony zwrotnicy 80<sup>a/b</sup>, w położeniu zasadniczym (+), nałożone na tor, zamknięte na zamki wykolejnicowe. Zdjęcie tych wykolejnic z toru możliwe jest po otrzymaniu zgody od obsługującego pulpit w galerii (przeszklone przejście dla pieszych nad torami), a następnie wyjęciu klucza plusowego z zamka elektromagnetycznego.
- b) otwarcie wykolejnic i zamknięcie ich w położeniu otwartym (-), zwrócenie klucza minusowego(-) do zamka powoduje utwierdzenie go w zamku

elektromagnetycznym UZE-01. Umożliwia to wjazd na kierunek rozjazdu Rkpd nr 80.

- c) na rozjeździe Rkpd 80, w zwrotnicy nr 80 <sup>a/b</sup> po obydwu stronach zabudowane są zwrotnicowe zamki trzpieniowe. Po zamknięciu zwrotnicy nr 80 <sup>a/b</sup> w położeniu (+) i wyjęciu klucza możliwe jest przełożenie jednej z czterech zwrotnic rozjazdu 91/94 przy stanowisku promowym nr 2.
  - d) po zamknięciu zwrotnicy 80 <sup>a/b</sup> w położeniu (-) i wyjęciu klucza możliwe jest przełożenie jednej z czterech zwrotnic rozjazdu 95/98, przy stanowisku promowym nr 3.
- 5) Na terenie bocznic kolejowej nie ma skrzyżowań torów.

### 2.3. Obrotnice, suwnice i wywrotnice wagonowe

Na terenie bocznic kolejowej nie ma obrotnic, suwnic i wywrotnic wagonowych.

### 2.4. Kolejowe obiekty inżynierskie

Na terenie bocznic kolejowej nie ma kolejowych obiektów inżynierskich.

### 2.5. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia

- 1) Na terenie Terminala Promowego w Świnoujściu znajdują się przejazdy:
  - a) zakładowy osygnalizowany jak **kategorii D** przez tory 62, 63, 64, 65, 66 w km 0,295 toru nr 64. Wyposażony jest w znaki G-4, B-20. Przejazd posiada linie warunkowego zatrzymania. Pracownik przewoźnika strzeże na miejscu przejazdu w przypadku jazdy taboru kolejowego;
  - b) zakładowy osygnalizowany jak **kategorii C** przez tory 68 i 69 w km 0,035 wyposażony jest w znaki G-4, B-20 i sygnalizację świetlną uzależnioną od wskazań tarcz manewrowych Tm3 ÷ Tm9. Pracownik bocznic strzeże na miejscu przejazdu w przypadku awarii sygnalizatorów.
- 2) W przypadku uszkodzenia sygnalizacji przejazdowej i niemożności wyświetlenia sygnału „jazda manewrowa dozwolona” Ms 2 na tarczy manewrowej, strzeżenie przejazdu należy do obowiązków kierownika manewrów. Wjazd manewrującego taboru na przejazd może nastąpić po otrzymaniu sygnału ręcznego Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie” oraz wstrzymaniu ruchu kołowego i pieszego.
- 3) Na publicznej drodze dojazdowej do bocznic zlokalizowany jest przejazd w ul. Dworcowej **Kategorii F** przez tory nr 301 i 302 w km 0,086 toru 302 obsługiwany przez drużynę manewrową przewoźnika na zasadach przejazdu kat. A.
- 4) Czyszczenie żłobków we wszystkich przejazdach na terenie bocznic kolejowej należy do obowiązków wyznaczonego pracownika operatora bocznic kolejowej.
- 5) Zajmowanie przejazdu taborom odstawionym na postój jest zabronione.

### 2.6. Wagi wagonowe

Bocznica nie posiada wagi wagonowej.

## 2.7. Inne urządzenia

Na terenie bocznicy zainstalowane są:

- Photoshooter(z bramami w formie rolet) w torze numer 301 pomiędzy Wk 108 a rozjazdem 61.
- Photoshooter(z bramami w formie rolet) w torze 302 pomiędzy Wk 109 a rozjazdem 71;
- liczniki osi.

## 2.8. Bramy kolejowe

Teren bocznicy kolejowej Rejon Terminal Promowy Świnoujście jest wygradzony ogrodzeniem. Bocznicza nie posiada bram wjazdowych. W photoshootersach zabudowanych na torach 301 i 302 znajdują się bramy w formie rolet.

## 2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

Na terenie bocznicy kolejowej Rejon Terminal Promowy zabudowane są urządzenia mechaniczne - kluczowe z sygnalizacją świetlną, powiązane z sygnalizacją świetlną przejazdową.

- 1) Elementy urządzeń mechanicznych kluczowych z sygnalizacją świetlną, powiązanych z sygnalizacją świetlną przejazdową:
  - a) Tarcze manewrowe świetlne;

Nr tarczy	Przez kogo obsługiwana	Miejsce ustawienia
Tm1	Przez drużynę manewrową	Tor nr 69
Tm2	Przez drużynę manewrową	Tor nr 69
Tm3	Przez drużynę manewrową	Tor nr 68
Tm4	Przez drużynę manewrową	Tor nr 69
Tm5	Przez drużynę manewrową	Tor nr 66
Tm6	Przez drużynę manewrową	Tor nr 65
Tm7	Przez drużynę manewrową	Tor nr 64
Tm8	Przez drużynę manewrową	Tor nr 63
Tm9	Przez drużynę manewrową	Tor nr 62
Stanowisko promowe Nr 2		
Tm1L	Przez operatora pomostu	Przed rozjazdem nr 95/98 dla wyjazdu z pomostu
Tm3L	Przez operatora pomostu	Przed rozjazdem nr 95/98 dla wjazdu na pomostu
Tm4L	Przez operatora pomostu	Za rozjazdem nr 95/98 dla wjazdu na pokład promu





Stanowisko promowe Nr 3		
Tm1L	Przez operatora pomostu	Przed rozjazdem nr 91/94 dla wyjazdu z pomostu
Tm3L	Przez operatora pomostu	Przed rozjazdem nr 91/94 dla wjazdu na pomost
Tm4L	Przez operatora pomostu	Za rozjazdem nr 91/94 dla wjazdu na pokład promu

- b) tarcze manewrowe Tm1L, Tm3L, Tm4L na stanowiskach promowych nr 2 i 3 sterowane są przez operatora pomostu promowego.
- c) w tablicy przyciskowej TP1 znajdują się przyciski do załączania (zTm5, zTm6, zTm7, zTm8, zTm9) i wyłączania (oTm5, oTm6, oTm7, oTm8, oTm9) sygnałów na tarczach manewrowych (Tm5, Tm6, Tm7, Tm8, Tm9) znajdujących się na bramownicy sygnałowej. W tablicy przyciskowej TP1 znajdują się również przyciski ręcznego zwalniania utwierdzenia przebiegów manewrowych (zwTm1÷2; zwTm3÷4; zwTm5÷9) oraz lampki kontrolne utwierdzenia przebiegów manewrowych (utm1÷2; utm3÷4; utm5÷9). Tablica przyciskowa TP1 wykonana jest w metalowej otwieranej obudowie hermetycznej o szczelności IP65 i zamocowanej do betonowej podstawy bramownicy sygnałowej.
- d) szafa kablowa SK101 - połączenia kablowe od nowych tarcz manewrowych;
- e) Sk„UZE- 01” nowa szafka z zamkami elektromagnetycznymi typu UZE-01 dla potrzeb uzależnienia wykolejnic nr Wk2 i Wk3 z urządzeniami srk.
- f) elementy urządzeń mechanicznych kluczowych (zamki wykolejnicowe Wk2 i Wk3 oraz zwrotnicowe zamki trzpieniowe Nr 80<sup>a/b</sup> + (plus) lub Nr 80<sup>a/b</sup> – (minus) dla uzależnienia rozjazdu Rkpd 80 z rozjazdami 91/94 lub 95/98.
- g) zamki elektromagnetyczne typu UZE-01 szt.4 w szafce przytorowej Sk UZE-01 zabudowanej na wysokości wykolejnic Wk2 i Wk3,
- h) dla zabezpieczenia pomostów promowych, przed ukresem rozjazdu krzyżowego Rkpd nr 80 zabudowane są dwie wykolejnice Wk2 i Wk3. Klucze plusowe (+) od tych wykolejnic uwieszone są w zamkach elektromagnetycznych (UZE-01) zabudowanych w szafce stojącej obok wykolejnic. Zdjęcie wykolejnic z toru, zamknięcie ich w położeniu (-), włożenie klucza (-) minusowego do drugiego zamka elektromagnetycznego (UZE-01) umieszczonego w szafce poniżej oraz lekkie przekręcenie go w zamku UZE-01 powoduje uwięzienie klucza w zamku oraz zmiana w obwodach zależnościowych. Następuje elektryczne stwierdzenie, że wykolejnica została zdjęta z toru i zamknięta w tym położeniu. Zdjęcie wykolejnic nr Wk2 i nr Wk3 z toru, umożliwia podanie tarcz manewrowych od Tm5 ÷ Tm9. Sterowanie tarczami możliwe jest z pulpitu galerii lub z miejsca przez obsługę manewrową.
- i) przejazd kat C w km 0,035, skrzyżowanie torów 68 i 69 z drogą wewnętrzną, wyposażony jest w znaki G-4, B-20 i sygnalizację świetlną przejazdową (sygnalizatory drogowe Nr S4, S5, S7, S8) uzależnioną od wskazań tarcz manewrowych Nr (Tm3 ÷ Tm9).
- j) Na sygnalizatorach drogowych zabudowanych na placach dojazdowych



i przed przejazdem w km 0,035 torów Nr 68 i brak sygnału zabraniającego na sygnalizatorach upoważnia kierowcę pojazdu drogowego do dalszej jazdy.

- 2) Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic i rozjazdów (obsługa urządzeń srk):
  - a) dla jazd po torze nr 301 (wjazd na tory nr 61÷67) boczniccy i wyjazd z tych torów boczniccy – przez dyżurnego ruchu MCS Świnoujście;
  - b) dla jazd po torach przedpromowych nr 61÷ 67 ograniczonych z jednej strony tarczą manewrową Tm231 i tarczami manewrowymi Tm5 ÷ Tm9 – przez drużynę manewrową przewoźnika kolejowego;
  - c) dla jazd poza Tm5 ÷ Tm9 - przez drużynę manewrową przewoźnika kolejowego przy udziale kierownika zmiany lub Dyspozytora Terminala Promowego;
  - d) klucze czynne od zwrotnicy nr 80<sup>a/b</sup> plus(+) Rkpd nr 80, zwrotnicy nr 80<sup>a/b</sup> minus (-) Rkpd nr 80, szafy zamków elektromagnetycznych Wk2, Wk3 - drużyna manewrowa pobiera od kierownika zmiany za pokwitowaniem.
- 3) Kolejność czynności przy nastawianiu drogi przebiegu poza Tm5 ÷ Tm9 dla jazdy na tor 69 stanowisko promowe nr 2
  - a) kierownik zmiany lub dyspozytor Terminala Promowego wciskając zielony przycisk DzDB na galerii \* nr 4 powoduje danie zgody na obsługę Wk2 i Wk3, jest to sygnalizowane lampką zieloną pod przyciskiem,
  - b) w szafce umieszczonej na przeciwko wykolejnic Wk2 i Wk3 znajdują się 4 sztuki zamków elektromagnetycznych UZE-01. Po otrzymaniu zgody i wyjęciu 2 kluczy plusowych (Wk2+ i Wk3+) można przystąpić do obsługi wykolejnic.
  - c) kluczami plusowymi otwieramy wykolejnice Wk2 i Wk3, następnie kluczami minusowymi (Wk2- i Wk3-) zamykamy otwarte wykolejnice. Uwolnione klucze minusowe wkładamy do dolnych zamków elektromagnetycznych UZE-01, przekręcając je lekko w prawo powodujemy uwięzienie kluczy (-) w zamkach minusowych (UZE-01) od Wk2 i Wk3.
  - d) pozostawienie kluczy minusowych (-) w zamkach elektromagnetycznych powoduje elektryczne stwierdzenie, że wykolejnice zostały zdjęte z toru, co z kolei umożliwia podanie sygnału zezwalającego Ms2 na jednej z wybranych tarcz manewrowych Tm3, Tm4, Tm5÷Tm9,
  - e) naciśnięcie zielonego przycisku umieszczonego na boku wybranej tarczy manewrowej Tm3 ÷ Tm9 powoduje wyświetlenie się świateł czerwonych na sygnalizatorach drogowych nr S4, S5, S7, S8, zakazujący wjazdu pojazdów drogowych na przejazd w km 0.035 przez tory nr 68 i 69 i po upływie 30 sekund nastąpi zaświecenie się sygnału zezwalającego na tarczy manewrowej.
  - f) istnieje możliwość zmiany sygnału Ms2 na Ms1 poprzez naciśnięcie czerwonego przycisku na tarczy manewrowej.
- 4) Po wykonaniu czynności opisanych w pkt. 3. ppkt a÷f obsługa manewrowa kontynuuje układanie drogi przebiegu na stanowisko promowe nr 2,
  - a) zwrotnicowym zamkiem trzpieniowym należy zamknąć zwrotnicę nr 80<sup>a/b</sup> rozjazdu Rkpd 80 w położeniu (+), wyjmujemy klucz do późniejszej obsługi rozjazdu pięciokierunkowego na pomoście przedpromowym nr 2,





- b) jadąc składem towarowym torem nr 69 zatrzymujemy się przed Tm2,
- c) wciśnięcie przycisku zielonego na tarczy Tm2 powoduje zaświecenie się światła czerwonego na sygnalizatorach drogowych S1 i S3 a następnie sygnału Ms2 na Tm2,
- d) drużyna manewrowa kontynuuje jazdę do tarczy manewrowej Tm3L,
- e) pobranym wcześniej kluczem ze zwrotnicy nr 80<sup>a/b</sup> rozjazdu Rkpd 80 można otworzyć zamek plusowy lub minusowy na jednej z przeciwwag rozjazdów od 95÷98 i ułożyć drogę na jeden z torów na promie,
- f) o dalszej jeździe spod tarczy Tm3L do Tm4L oraz dalej na prom decyduje dyspozytor na pomoście promowym, po uzgodnieniu z obsługą promu, on osobiście podaje sygnały na tych tarczach,
- g) przejazd ostatniego wagonu składu manewrowego poza przejazd kolejowo-drogowy w km 0,035 skrzyżowanie toru nr 68 i poza Tm3L - upoważnia kierującego manewrami w Tablicy TP1(tablica przyciskowa) do ręcznego zwolnienia przyciskiem zwTm1÷2 przebiegu manewrowego utm1÷2. Zwolnienie przebiegu manewrowego utm1÷2 powoduje wygaszenie Tm2 oraz wygaszenie świateł czerwonych na sygnalizatorach drogowych S1 i S3. Sygnalizator drogowy nr S3 posiada dodatkowo oprócz światła czerwonego, głowicę sygnałową światła zielonego w postaci strzałki skierowanej w lewo. Wskazanie to upoważnia do kontynuowania ruchu drogowego w lewo, omijając przejazd kolejowy.

5) Wyjazd ze stanowiska promowego nr 2:

- a) podanie tarczy manewrowej Tm1L przez dyspozytora pomostu promowego może nastąpić po wcześniejszym ułożeniu przez drożynę manewrową drogi na rozjeździe 95÷98, umożliwia to jazdę pod Tm1,
- b) kierownik manewrów podając Tm1 powoduje zmianę świateł na sygnalizatorach drogowych S1 i S3 i umożliwia jazdę spod Tm4,
- c) jazda spod Tm4 i dalej za Tm5 lub Tm9 możliwa jest gdy Wk2 i Wk3 są otwarte,
- d) podanie Tm4 powoduje wyświetlenie się czerwonego światła na sygnalizatorach drogowych S4, S5, S7, S8. Sygnalizatory drogowe nr S4, S7, S8 posiadają dodatkowo oprócz światła czerwonego, głowicę sygnałową światła zielonego w postaci strzałki skierowanej w lewo lub na wprost. Wskazanie to upoważnia do kontynuowania ruchu drogowego w lewo lub na wprost omijając przejazd kolejowy,
- e) zjazd składu manewrowego poza przejazd kolejowo-drogowy w km 0,035 skrzyżowanie toru nr 69 i poza rozjazd Rkpd 80 - upoważnia kierującego manewrami w Tablicy TP1(tablica przyciskowa) do ręcznego zwolnienia przyciskiem zwTm1÷2 przebiegu manewrowego utm3÷4. Zwolnienie przebiegu manewrowego utm3÷4 powoduje wygaszenie tarczy manewrowej Tm4 oraz wygaszenie świateł czerwonych na sygnalizatorach drogowych S4, S5, S7, S8.

6) Kolejność czynności przy nastawianiu drogi przebiegu poza Tm5 ÷ Tm9 dla



na tor 68 terminal promowy nr 3:

- a) obsługa manewrowa wykonuje czynności takie same jak opisane w pkt. II ppkt2 od a) do f);
- b) zwrotnicowym zamkiem trzpieniowym należy zamknąć zwrotnicę nr 80<sup>a/b</sup> rozjazdu Rkpd nr 80 w położeniu (-). Wyjmujemy klucz do późniejszej obsługi rozjazdu pięciokierunkowego na pomoście przedpromowym;
- c) drużyna manewrowa kontynuuje jazdę do tarczy manewrowej Tm3L,
- d) pobranym wcześniej kluczem ze zwrotnicy nr 80<sup>a/b</sup> rozjazdu Rkpd nr 80 w położeniu (-), można otworzyć zamek plusowy lub minusowy na jednej z przeciwwag rozjazdu od 91÷94 i ułożyć drogę na jeden z torów na promie;
- e) o dalszej jeździe spod tarczy Tm3L do Tm4L oraz dalej na prom decyduje dyspozytor na pomoście promowym, po uzgodnieniu z obsługą promu, on osobiście podaje sygnały na tych tarczach;
- f) przejazd ostatniego wagonu składu manewrowego poza przejazd kolejowo-drogowy w km 0,035 skrzyżowanie toru nr 68 i poza Tm3L - upoważnia kierującego manewrami w Tablicy TP1(tablica przyciskowa) do ręcznego zwolnienia przyciskiem zwTm5÷9 przebiegu manewrowego utm5÷9. Zwolnienie przebiegu manewrowego utm5÷9 powoduje wygaszenie podanej tarczy manewrowej (Tm5 lub Tm6 lub Tm7 lub Tm8 lub Tm9) oraz wygaszenie świateł czerwonych na sygnalizatorach drogowych S4, S5, S6, S8.

7) Wyjazd ze stanowiska promowego nr 3:

- a) podanie tarczy manewrowej Tm1L przez dyspozytora pomostu promowego może nastąpić po wcześniejszym ułożeniu przez drużynę manewrową drogi na rozjeździe 91÷94 umożliwia jazdę pod Tm3;
- b) kierownik manewrów podając Tm3 powoduje wyświetlenie światła czerwonego na sygnalizatorach drogowych S4, S5, S7, S8;
- c) zjazd składu manewrowego poza przejazd kolejowo-drogowy w km 0,035 skrzyżowanie toru nr 69 i poza rozjazd Rkpd 80 - upoważnia kierującego manewrami w Tablicy TP1(tablica przyciskowa) do ręcznego zwolnienia przyciskiem zwTm3÷4 przebiegu manewrowego utm3÷4. Zwolnienie przebiegu manewrowego utm3÷4 powoduje wygaszenie Tm3 oraz wygaszenie świateł czerwonych na sygnalizatorach drogowych S4, S5, S7, S8.

8) Zwrotnice nastawiane ręcznie na bocznicy obsługiwane są przez drużynę manewrową wykonującą manewry (operatora bocznicy lub Przewoźnika).

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

10) Za prawidłowe nastawienie zwrotnic wchodzących w drogę przebiegu odpowiedzialny jest pracownik, który te zwrotnice obsługiwał. Przed podaniem sygnału na uruchomienie jazdy manewrowej kierownik manewrów zobowiązany jest do upewnienia się o prawidłowym nastawieniu zwrotnic.

11) Po zakończeniu manewrów zwrotnice należy nastawić w położenie zasadnicze. W czasie obsługi torów zdawczo-odbiorczych dokonywanej przez drużynę manewrową Przewoźnika, zwrotnice nastawiane są przez tę drużynę.

## 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 przed kozłami oporowymi (samohamownymi), którym zakończone są tory nr: 67, 71 i 72. Tarcze zaporowe nie są oświetlane, ich widoczność zapewnia oświetlenie zewnętrzne;
- 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 obsługiwana jest ręcznie przez drużyny manewrowe i trakcyjne;
- 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;
- d) Wskaźniki W17 na bocznicach występują w postaci „słupka ukresowego” lub znaku poziomego koloru biało-czerwonego namalowanego na nawierzchni drogowej. Wyznaczają one obszar bezpiecznej skrajni tj. miejsca na obu torach, w których może być ustawiony tabor.

### 2) Tablice.

Tablice informacyjne Punkt zdawczo-odbiorczy usytuowane są:

- z prawej strony toru nr 71 w km 0,042;
- z prawej strony toru nr 72 w km 0,042;
- z prawej strony toru nr 67 w km 0,043;
- z prawej strony toru nr 66 w km 0,043.

## 2.12. Oświetlenie bocznic kolejowej

- 1) Tory bocznic oświetlone światłem elektrycznym, którego punkty świetlne umieszczone wzdłuż torów na masztach metalowych na międzytorzach torów 61÷67 oraz wzdłuż torów nr 71 i 72. Po jednym punkcie świetlnym na międzytorzu torów 68 i 69, oraz na pomostach promowych.
- 2) Kontrola i nadzór nad oświetleniem należy zakresu do operatora bocznic.
- 3) Oświetlenie umożliwia wykonywanie manewrów, odpraw celnych i granicznych oraz sprawdzanie wagonów również w porze nocnej i może być włączone niezależnie od pory dnia.

### III. PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO

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

Bocznicą stanowi jeden okrąg nastawczy.

#### 3.2. Rejony manewrowe bocznic kolejowej

Bocznicą stanowi jeden rejon manewrowy.

#### 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 Świnoujście a bocznicą kolejową Rejon Terminal Promowy Świnoujście i w drodze powrotnej prowadzony jest na zasadach jazd manewrowych określonych w Regulaminie technicznym stacji Świnoujście (rejon SiB) w działce nr 54.
- 2) Każdorazowa jazda manewrowa w kierunku bocznic, jak też z bocznic musi być omówiona i uzgodniona z pracownikiem posterunku SiA w przypadku jazdy na bocznicę lub posterunku SiB w przypadku jazdy z bocznic (plan pracy manewrowej).
- 3) Kierujący manewrami każdorazowy wjazd na bocznicę uzgadnia z Dyspozytorem Terminala Promowego.
- 4) Podstawiane na bocznicę wagony mogą być tylko pchane, a zabierane z bocznic tylko ciągnięte.
- 5) Droga przebiegu dla jazdy na bocznicę układana jest przez dyżurnego ruchu posterunku SiA(rejon SiA) lub posterunku SiB (rejon SiB), po otrzymaniu zgłoszenia od kierującego jazdą manewrową.
- 6) Ułożenie drogi przebiegu w rejonie SiB (na tory bocznic nr 61÷ 67) obejmuje otwarcie wykolejnicy Wk108, przełożenie zwrotnicy rozjazdu Rz 108 (wykolejnica i rozjazd sprzężone elektrycznie w sterowaniu) oraz wyświetlenie sygnału Ms 2 na tarczy Tm223. Przy wyjeździe z tych torów wyświetlenie sygnału Ms 2 na tarczy Tm231.
- 7) Ułożenie drogi przebiegu w rejonie SiB (na tory bocznic nr 71÷ 72) obejmuje otwarcie wykolejnicy Wk109, przełożenie zwrotnicy rozjazdu Rz 109 (wykolejnica i rozjazd sprzężone elektrycznie w sterowaniu) oraz wyświetlenie sygnału Ms 2 na tarczy Tm223. Przy wyjeździe z tych torów wyświetlenie sygnału Ms 2 na tarczy Tm233.
- 8) Przed wyświetleniem sygnału Ms 2 na tarczach manewrowych: Tm223, Tm231, Tm233 w ramach ułożenia drogi przebiegu dla:
  - a) wjazdu sprzed Tm 223 na tory bocznic nr 61÷ 67;
  - b) wjazdu sprzed Tm 223 na tory bocznic nr 71÷ 72;
  - c) wjazdu sprzed Tm231 na tor stacyjny nr 1 torem dojazdowym nr 301;



- d) wyjazdu sprzed Tm233 na tor stacyjny nr 1 torem dojazdowym nr 302; pracownik Przewoźnika kolejowego (drużyny manewrowej) posiadający wymagane kwalifikacje kieruje ruchem drogowym) – wstrzymuje ruch drogowy na czas przejazdu składu manewrowego, zgłasza o wstrzymaniu ruchu drogowego dyżurnemu ruchu posterunku SiB. Dopiero wówczas dyżurny ruchu wyświetla sygnał Ms 2 na jednej z tarcz manewrowych: Tm223, Tm231, Tm233.
- 9) Po wjeździe na bocznice kierujący manewrami pobiera za pokwitowaniem potrzebne klucze do obsługi bocznic, od kierownika zmiany.
  - 10) Tor nr 301 oraz 302 posiada kontrolę nie zajętości ( liczniki osi). Po zjeździe taboru z toru droga przebiegu ulega automatycznemu rozwiązaniu.
  - 11) W razie dłuższego zajmowania składem manewrowym przejazdu przez tor nr 301 lub nr 302 w ciągu ulicy Dworcowej (dzielenie składu wagonów na poszczególne tory przedpromowe lub łączenie wagonów stojących na torach przedpromowych w jeden skład) należy umożliwić przepuszczenie pojazdów drogowych oraz pieszych w odstępach czasu nie większych niż 10 minut.
  - 12) Po zakończeniu manewrów kierujący manewrami zobowiązany jest zdać klucze kierownikowi zmiany za pokwitowaniem.

### 3.5. Układanie drogi przebiegu

- 1) Przed przystąpieniem do wykonywania manewrów, pracownicy drużyn manewrowych powinni sprawdzić stan zajętości torów, po których planują jazdę, czystość torów, czystość żłobków w torach zabudowanych, prawidłowość i dokładność działania rozjazdów, przez które tabor ma być przetaczany, a w szczególności, czy nie ma przeszkód grożących wykojeniem taboru. Sprawdzić należy stan przylegania iglic do opornic i prawidłowość działania zamknięć nastawczych.
- 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 bocznicach kolejowej Rejon Terminal Promowy Świnoujście prowadzone są jazdy manewrowe nieorganizowane oraz wszystkie rozjazdy kolejowe są obsługiwane ręcznie, układanie drogi przebiegu należy do obowiązków drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego.
- 4) 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.
- 5) Za prawidłowe nastawienie zwrotnic wchodzących w drogę przebiegu odpowiedzialny jest pracownik, który te zwrotnice nastawiał. Przed podaniem sygnału na uruchomienie jazdy manewrowej kierownik manewrów zobowiązany jest do upewnienia się o prawidłowym nastawieniu zwrotnic.

### 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.



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

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

22/53

- 3) W przypadku wjazdu na infrastrukturę kolejową styczną zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., pozwolenie na uruchomienie jazdy udziela nastawniczy posterunku SiB. Uruchomienie jazdy manewrowej w tym przypadku następuje po podaniu sygnału zezwalającego Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” na odpowiedniej tarczy manewrowej.



## IV. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY

### 4.1. Ograniczenia dotyczące taboru

- 1) Z uwagi na brak sieci trakcyjnej obsługa bocznicy kolejowej przez przewoźnika kolejowego może być wykonywana wyłącznie spalinowymi lokomotywami manewrowymi lub dwusystemowymi. W przypadku spalinowych lokomotyw pociągowych, możliwość ich użycia do obsługi bocznicy, należy uzgadniać z użytkownikiem bocznicy na etapie planowania obsługi bocznicy.
- 2) Na bocznicy kolejowej mogą poruszać się pojazdy kolejowe z napędem dopuszczone przez Urząd Transportu Kolejowego z uwzględnieniem dopuszczalnego nacisku osi na szynę.
- 3) Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 196 kN/oś.
- 4) Nie występuje możliwość wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych.
- 5) Dopuszczalny jest wjazd lokomotyw dwusystemowych.
- 6) Na bocznicy mogą być przyjmowane bez ograniczeń wszystkie typy i rodzaje wagonów towarowych z zachowaniem obowiązującego maksymalnego dozwolonego nacisku osi na szynę.
- 7) Na bocznicy kolejowej obowiązuje skrajnia budowli zgodna z PN-EN 15273-3/2010 dla kolei normalnotorowych oraz GLP-2 w rejonie budowanego wiaduktu i GC w rejonie estakady regulowanym torze 69.
- 8) Bocznicą nie posiada skrajnika.
- 9) Na bocznicy nie występują budowle, dla których skrajnia budowli PN-EN 15273-3/2010 nie byłaby zachowana.
- 10) Hamowanie składów manewrowych:
  - a) manewrujący pojazd trakcyjny powinien posiadać czynny hamulec zespolony i ręczny. Bez czynnego hamulca zespolonego pojazd trakcyjny nie może być użyty do wykonywania manewrów;
  - b) pojazdem trakcyjnym można przetaczać tabor w granicach jego siły pociągowej.
- 11) Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych wynosi odpowiednio:

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 Terminal Promowy Świnoujście zasadnicza prędkość jazdy manewrowej nie może przekraczać 5 km/h.
- 2) Dopuszcza się prędkość maksymalną nie większą niż 15 km/h tylko i wyłącznie w sytuacji wyciągania składów manewrowych z torów zdawczo-odbiorczych nr 71 i 72.
- 3) Każdorazowo należy ograniczyć prędkość do 3 km/h w przypadku:
  - a) przetaczania wagonów wyjątkowo ciężkich lub z przekroczoną skrajnią;
  - b) przetaczania wagonów po pomostach ruchomych łączących tory 68 i 69 z pokładem promu;
  - c) dojeżdżania pojazdu kolejowego z napędem lub składu wagonów do stojącego taboru.
- 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 może 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;
  - d) w razie pchania taboru manewrowy powinien znajdować się na pierwszym wagonie lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.
- 3) Manewry przez przejazdy kolejowo – drogowe i przejścia należy przerwać i umożliwić przejazd pojazdowi uprzywilejowanego.
- 4) Tabor pozostawiony na postój musi znajdować się co najmniej 10 metrów od przejazdu kolejowo-drogowego.
- 5) Przed wjazdem na przejazd ustawiacz/manewrowy powinien wzrokowo sprawdzić, czy żłobki na przejeździe kolejowym są odpowiednio oczyszczone, płyty przejazdowe nie uległy podniesieniu i nie wystają ponad główkę szyny, czy szerokość żłobka jest odpowiednia. W przypadku zauważenia nieprawidłowości należy natychmiast zatrzymać skład manewrowy. Dalsza jazda przez przejazd jest dozwolona po sprawdzeniu stanu nawierzchni na przejeździe przez uprawnionego pracownika utrzymania.



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

- 1) Na teren bocznicy mogą wjeżdżać pojazdy kolejowe licencjonowanych przewoźników kolejowych.
- 2) Wjazd na teren bocznicy kolejowej pojazdu kolejowego spoza bocznicy jest możliwy:
  - a) tylko i wyłącznie po dokonaniu uzgodnień i uzyskaniu zgody użytkownika i operatora bocznicy;
  - b) po poinformowaniu o tym fakcie dyspozytora kolejowego ZMPSiŚ S.A.
- 3) Pojazd kolejowy wjeżdżający na teren bocznicy w takim przypadku powinien:
  - a) być sprawny technicznie;
  - b) posiadać aktualne świadectwo sprawności technicznej pojazdu trakcyjnego.
- 4) Za stan techniczny pojazdów kolejowych poruszających się po terenie bocznicy kolejowej Rejon Terminal Promowy Świnoujście odpowiada przewoźnik kolejowy obsługujący bocznicę.

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

Na bocznicy nie ma pojazdów kolejowych własnych użytkownika bocznicy. Wszelkie jazdy manewrowe wykonywane są przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

## **V. ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ**

### **5.1. Podmioty uprawnione do wykonywania manewrów**

Do wykonywania manewrów na terenie bocznicy są uprawnieni licencjonowani przewoźnicy kolejowi, w tym pracownicy licencjonowanego przewoźnika kolejowego posiadający stosowne kwalifikacje.

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

Obsługę bocznicy dokonuje się taborem licencjonowanego przewoźnika kolejowego.

### **5.3. Urządzenia i środki trakcyjne**

Praca manewrowa na bocznicy kolejowej Rejon Terminal Promowy Świnoujście wykonywana jest tylko i wyłącznie przy pomocy pojazdów kolejowych z napędem licencjonowanych przewoźników kolejowych.

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

- 1) Na bocznicy kolejowej Rejon Terminal Promowy Świnoujście dopuszczalna jest jednoosobowa obsada drużyny trakcyjnej.
- 2) Przy jednoosobowej obsadzie drużyny trakcyjnej, drużyna manewrowa musi znajdować się po stronie maszynisty pojazdu trakcyjnego 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 pojazdu trakcyjnego, 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 na wykonywanie pracy manewrowej na terenie bocznicy kolejowej Rejon Terminal Promowy Świnoujście.
- 6) W czasie prowadzenia manewrów maszyniście pojazdu trakcyjnego 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 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;
    - c) kask 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 boczniczy swoimi drużynami manewrowymi.

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

- 1) Na boczniczy kolejowej Rejon Terminal Promowy Świnoujście dozwolone jest wykonywanie manewrów tylko sposobem odstawczym.
- 2) Stosowanie innych sposobów wykonywania pracy manewrowej np. odrzucanie wagonów jest zabronione.
- 3) Zabronione jest wykonywanie manewrów siłą ludzi.

## **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 jazd manewrowych na terenie boczniczy kolejowej.

 <small>PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE</small>	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	28/53
---	---	-------

- 4) Wstawianie wagonów na pokład promu odbywa się poprzez spychanie składu manewrowego z umiejscowieniem pojazdu trakcyjnego na końcu spychanego składu.
- 5) Wystawianie wagonów z pokładu promu odbywa się poprzez wyciąganie składu manewrowego z umiejscowieniem pojazdu trakcyjnego na początku wyciąganego składu.

## 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 połączonych taboru nie przekracza 10 pojazdów;
    - dwa skrajne pojazdy – gdy grupa połączonych 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.
- 6) Odkręcanie wagonowych hamulców ręcznych oraz zdejmowanie płoz hamulcowych przez nieuprawnionych pracowników użytkownika bocznic jest **zabronione**.
- 7) Zabezpieczenia przed zbiegnięciem oraz jego usunięcia dokonuje drużyna manewrowa podstawiająca lub zabierająca wagony.

### 5.8.2. Gospodarka płozami hamulcowymi

- 1) Na bocznicę 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 bocznic „TPŚ” i numerem kolejnym płozu.
  - 3) Płozy hamulcowe umieszczone są w specjalnych stojakach znajdujących się przy torach zdawczo odbiorczych i ładunkowych w ilości umożliwiającej zapewnienie bezpiecznego odstawienia wagonów i zabezpieczeniu przed zbiegnięciem.
  - 4) Płóz hamulcowych nie wolno wykładać w następujących miejscach:
    - a) bezpośrednio przed i za złączami szyn – płozę należy wykładać w odległości co najmniej 1 m za złączem;
    - b) na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, gdyż może to spowodować zacięcie się płozy i uszkodzenie iglicy; w razie konieczności płozę można zakładać przed rozjazdem zwyczajnym tylko na tej opornicy, do której nie przylega iglica;
    - c) na rozjeździe przed krzyżownicą;
    - d) na zewnętrznym toku szynowym w łukach;
    - e) na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu.
  - 5) Nie wolno używać płoz 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 zdatne 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 bocznic 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 bocznicę kolejową

- 1) Obsługa bocznic realizowana jest przez licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w umowach na obsługę.



- 2) Nie jest dozwolona jednoczesna obsługa bocznic przez więcej niż jednego przewoźnika kolejowego.
- 3) Obsługę bocznic kolejowej w zakresie podstawiania składów na punkty zdawczo-odbiorcze lub załadunek wagonów na promy realizuje w porozumieniu i za zgodą kierownika zmiany dyspozycji portowej Terminala Promowego Świnoujście.
- 4) Rozformowanie składu pociągu, przeznaczonego do podstawienia na teren bocznic kolejowej, odbywa się na stacji kolejowej Świnoujście SiA.
- 5) Wjazd na teren bocznic kolejowej odbywa się poprzez wykonanie jazdy manewrowej z posterunku SiA do SiB stacji kolejowej Świnoujście.
- 6) W zależności od rodzaju ładunku i jego przeznaczenia wjazd na teren bocznic odbywa się odpowiednio:
  - a) dla składów intermodalnych na punkty zdawczo - odbiorcze zlokalizowane w torach nr 66, 67, 71 i 72 będącymi jednocześnie punktami ładunkowymi;
  - b) dla składów ładowanych na promy na tory nr 61, 62, 63, 64 i 65.
- 7) Przewoźnik kolejowy awizuje zaplanowany do podstawienia na teren bocznic skład pociągu wykorzystując system BRAMA.
- 8) Kierownik manewrów przewoźnika kolejowego, po uzgodnieniu i potwierdzeniu możliwości podstawienia składu manewrowego na wskazany punkt zdawczo – odbiorczy na terenie bocznic kolejowej lub wskazany tor, uzgadnia jazdę manewrową z pracownikiem (nastawniczym) posterunku SiA znajdującego się na terenie zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe SA. stycznej do infrastruktury kolejowej ZMPSiŚ S.A, oraz stosuje procedurę wjazdową:
  - a) kierownik manewrów przewoźnika kolejowego, po zgłoszeniu gotowości składu pociągu do wjazdu dyspozytorowi Terminala Promowego i uzyskaniu jego zgody na wjazd, zamawia jazdę manewrową na posterunku SiA;
  - b) po otrzymaniu sygnału zezwalającego z posterunku nastawczego SiA uruchamia jazdę manewrową w kierunku bocznic kolejowej za zachowaniem obowiązującej prędkości;
  - c) po wjeździe na teren bocznic odstawia skład na punkt zdawczo – odbiorczy lub na inny tor wskazany przez dysponenta terminala;
  - d) dokonuje zabezpieczenia i przekazania składu.
- 9) Realizacja jazd manewrowych wykonywanych w kierunku bocznic kolejowej wykonywana jest poprzez spychanie składów wagonów z umiejscowieniem pojazdu trakcyjnego na końcu spychanego składu.
- 10) Ilość wagonów podstawianych jednorazowo, na poszczególne punkty zdawczo – odbiorcze, przez przewoźników kolejowych wskazano w tabeli: Wykaz torów niniejszego Regulaminu.
- 11) 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.
- 12) Po wjeździe na teren bocznic kierownik manewrów wydaje polecenia na wykonanie dalszych ruchów manewrowych po uzyskaniu zgody osób nadzorujących pracę manewrową na terenie terminala Promowego tj:
  - a) Dyspozytora Terminala Promowego – w przypadku wykonywania na bocznic manewrów na torach dojazdowych do stanowisk promowych;
  - b) Oficera odpowiedzialnego za załadunek promu – w przypadku wykonywania manewrów na pokładzie promu.



 <small>PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE</small>	<b>ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.</b>	31/53
---	---	-------

- 13) 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 Świnoujście SiA.
- 2) Za wystawienie składu z terenu bocznic kolejowej odpowiedzialny jest kierownik manewrów przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi manewrowej.
- 3) Zabieranie składów z terenu bocznic kolejowej Rejon Terminal Promowy Świnoujście jest realizowany poprzez wykonanie jazdy manewrowej z terenu bocznic poprzez posterunek SiB w kierunku posterunku SiA stacji Świnoujście.
- 4) Zabieranie składów wagonów z terenu bocznic kolejowej odbywa się poprzez wyciąganie składów z umiejscowieniem lokomotywy na czole wyciąganego składu.
- 5) Kierownik manewrów w celu wystawienia składu z terenu bocznic stosuje procedurę:
  - a) uzyskuje zgodę na wyjazd z terenu bocznic kolejowej od Dyspozytora Terminala Promowego;
  - b) uzgadnia z posterunkiem nastawczym SiA numer toru oraz termin wystawienia składu;
  - c) przyjmuje skład na terenie punktu zdawczo – odbiorczego dla składów intermodalnych lub w przypadku składów wystawianych bezpośrednio z promów na torach nr 61-65;
  - d) zgłasza nastawniczemu posterunku SiB gotowość do wystawienia składu zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami;
  - e) po otrzymaniu sygnału „Jazda manewrowa dozwolona” wydaje maszyniście polecenie uruchomienia jazdy manewrowej i wyprowadza skład z terenu bocznic kolejowej w kierunku grupy torów odjazdowych stacji Świnoujście SiA.
- 6) Dokładna godzina wystawienia wagonów z bocznic kolejowej 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.
- 7) Za wystawienie składu z terenu bocznic kolejowej odpowiedzialny jest kierownik manewrów przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi manewrowej.

## 6.3. Ważenie wagonów

Bocznica nie posiada własnej wagi wagonowej.

## 6.4. Planowanie pracy manewrowej

- 1) Planowanie i organizowanie pracy należy do zakresu działań:
  - a) Dyspozytora Terminala Promowego w przypadku:
    - wykonywania na bocznic manewrów na torach dojazdowych do stanowisk promowych;



- planowania obsługi składów pociągów intermodalnych.
  - b) Oficera odpowiedzialnego za załadunek promu w przypadku wykonywania manewrów na pokładzie promu.
- 2) Planowanie pracy manewrowej odbywa się na podstawie przekazanych wcześniej informacji odnośnie wagonów podstawianych na bocznice (przygotowanie właściwej kolejności wagonów wstawianych na prom) oraz zaawizowanych do obsługi składów pociągów intermodalnych.

## 6.5. Powiadamianie pracowników

- 1) W zakresie planowania oraz realizacji pracy manewrowej na terenie bocznic kolejowej ZMPSiŚ Rejon Terminal Promowy Świnoujście przekazywanie informacji następuje na podstawie uzgodnień dokonywanych pomiędzy dyspozytorem Terminala promowego, kierownikiem zmiany, a dyspozytorami przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi kolejowej bocznicy.
- 2) Kontakt do:
  - a) Dyspozytor Terminala Promowego tel. 91 322 6101;
  - b) Kierownik zmiany tel. 91 322 6121.
- 3) Po uzgodnieniu obsługi przez wyznaczonego pracownika przewoźnika kolejowego z kierownikiem zmiany, na 15 minut przed obsługą torów bocznicy powinna być wstrzymana praca ładunkowa na torach 66, 67, 71 i 72.
- 4) Oprócz wstrzymania prac ładunkowych, należy odsunąć materiały 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.
- 5) Za powiadomienie pracowników oraz za wstrzymanie pracy ładunkowej oraz usunięcie wszelkich przeszkód z torów odpowiedzialny jest kierownik zmiany, 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 opuszczenia wagonów przez pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych.
  - d) sprawdza czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie.
  - e) sprawdza czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, płozów hamulcowych, klinów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykolejenie taboru.
  - f) sprawdza czy składowany przy torze ładunek znajduje się poza skrajnią taboru oraz nie grozi obsunięciem się podczas ruchu taboru, należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości co najmniej:
    - 4 m od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (tłuczeń, kamienie, itp.).
    - 2 m od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte powyżej.
  - g) upewnia 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 manewrów z kierownikiem zmiany kierującym pracą ładunkową i wstrzymaniu przez niego prac ładunkowych oraz odsunięciu ludzi i sprzętu na bezpieczną odległość.

## VII. OBŁUGA PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH I ŁADUNKOWYCH

- 1) Przyjmowanie i przekazywanie wagonów dotyczy tylko transportów intermodalnych i 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 Terminala Promowego, który odpowiada za przekazywanie wagonów pod względem technicznym oraz przedstawiciel kontrahenta (spedytora), który odpowiada za przekazywanie przesyłek pod względem handlowym,
  - b) ze strony przewoźnika kierownik manewrów lub inny wyznaczony pracownik.

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

- 1) Odbiór wagonów transportu intermodalnego od przewoźnika odbywa się na torach zdawczo-odbiorczych na zasadach określonych w umowie lub porozumieniu między przewoźnikiem i operatorem boczniccy.
- 2) Stosowanie wykazów zdawczych R25 jest obligatoryjne natomiast tryb postępowania w przypadku nieprawidłowości stwierdzonych podczas przyjmowania taboru określa stosowna umowa (porozumienie) zawarta pomiędzy przewoźnikiem kolejowym a operatorem.
- 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 w zakresie składów pociągów intermodalnych.
- 8) W przypadku składów pociągów ładowanych bezpośrednio na promy, przedstawiciel terminala promowego Świnoujście nie uczestniczy w przyjmowaniu/przekazywaniu wagonów pod względem technicznym i handlowym.

### 7.2. Urządzenia ładunkowe

Bocznicca jest przystosowana do wykonywania czynności ładunkowych:

- 1) Za i wyładunku ładunków intermodalnych na torach 71 i 72.
- 2) Za i wyładunku wagonów na i z promów na stanowiskach promowych 2 i 3.

### **7.3. Czynności ładunkowe**

Bocznicą posiada place ładunkowe umożliwiające swobodny rozładunek i załadunek wagonów przy pomocy ruchomych stanowisk przeładunkowych, tory i wszystkie międzytorza posiadają utwardzoną nawierzchnię drogową (z wyjątkiem toru 72 i międzytorza torów 71 i 72).

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

Przekazanie i przyjmowanie wagonów dotyczy tylko transportu intermodalnego według poniższych uregulowań:

- 1) Przekazanie wagonów przewoźnikowi odbywa się na torach zdawczo-odbiorczych na zasadach określonych w umowie lub porozumieniu między przewoźnikiem kolejowym i operatorem bocznicą.
- 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 bocznicą, a przewoźnikiem kolejowym.

## **VIII. TOWARY NIEBEZPIECZNE**

### **8.1. Opis towarów niebezpiecznych na bocznicą kolejowej**

Na bocznicą kolejowej Rejon Terminal Promowy Świnoujście, nie przewiduje się obsługi przesyłek zawierających towary niebezpieczne (w tym TWR).

## 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 ZMPSiŚ S.A. Czynności te mogą być dokonywane przez wybrane przez właściciela bocznic firmy w systemie zleconym lub w ramach stosownych umów.
- 5) W sytuacji spostrzeżenia przez pracownika bocznic kolejowej uszkodzeń elementów infrastruktury kolejowej, powiadamia on dysponenta Operatora bocznic, który przekazuje informację do dyspozytora kolejowego Zarządcy infrastruktury.
- 6) Usterki niewymagające specjalistycznych napraw usuwane są przez firmę Wykonawczą działającą w ramach umowy utrzymaniowej zawartej z Zarządcą bocznic. Naprawy odbywają się w czasie pomiędzy obsługami kolejowymi bocznic.
- 7) W razie konieczności wykonania napraw lub remontów specjalistycznych, ich wykonanie zostanie zlecone firmie uprawnionej do wykonywania takich prac.
- 8) Wykonywane prace muszą być nadzorowane przez osobę posiadającą wymagane uprawnienia budowlane.
- 9) Wszelkie roboty związane z utrzymaniem elementów infrastruktury kolejowej na bocznicach, mogące naruszyć ustalony porządek pracy manewrowej związanej z obsługą kolejową bocznic muszą być poprzedzone:
  - a) Uzgodnieniem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie – jeżeli odbywają się na infrastrukturze stycznej;
  - b) Poinformowaniem przedstawicieli przewoźników kolejowych dokonujących obsługi, w zakresie ograniczeń w wykonywaniu pracy manewrowej oraz kierownikiem manewrów – w zakresie ograniczeń w wykonywaniu pracy manewrowej – jeżeli prace wykonywane są tylko na części torów bocznicowych.
- 10) Usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót może nastąpić dopiero po całkowitym zakończeniu prac oraz sprawdzeniu stanu torów i urządzeń.
- 11) Właściciel bocznic (ZMPSiŚ S.A.) ma opracowane własne przepisy wewnętrzne określające warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania nawierzchni kolejowej na bocznicach.
- 12) Operator bocznic odpowiada za utrzymanie porządku i czystości na terenie bocznic kolejowych.



- 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 i operator bocznicy kolejowej nie posiadają własnego taboru kolejowego.

## 9.3. Urządzenie nie stanowiące infrastruktury kolejowej

Bocznicza nie posiada innych urządzeń mających wpływ na ruch kolejowy.

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

- 1) Pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu pracy manewrowej (ustawiacze manewrowi) oraz pracownicy zatrudnieni przy pracach związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej powinni posiadać stopień zdolności do pracy oraz egzaminy kwalifikacyjne i okresowe określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 21 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych ogłoszonych w (w brzmieniu obowiązującym), i podlega badaniom okresowym dokonany przez lekarza uprawnionego do badań profilaktycznych lub lekarza medycyny pracy w terminach określonych w tym załączniku.
- 2) Stopień zdolności do pracy oraz egzaminy kwalifikacyjne i okresowe kierujących pojazdem trakcyjnym określony został w Rozporządzenie Ministra Infrastruktury 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 terminala Promowego:



- a) Sprawuje ogólny nadzór nad pracą transportu kolejowego na terenie terminala promowego;
  - b) Zapewnia właściwą organizację pracy na punktach ładunkowych.
  - c) Sprawuje nadzór nad utrzymaniem stanu technicznego torów i rozjazdów związanych z transportem kolejowym i zgłaszaniem usterek do ZMPSiŚ S.A.
  - d) Wyznacza pracowników do wykonywania przydzielonych czynności transporcie kolejowym (prac ładunkowych), stosownie do posiadanych kwalifikacji.
  - e) Podejmuje niezbędne działania w przypadku zakłóceń w normalnej pracy transportu kolejowego.
  - f) Organizuje pracę boczniczy w warunkach zimowych.
- 3) Kierownik manewrów:
- a) Kierownik manewrów odpowiedzialny jest za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej, wykonuje manewry jednym pojazdem trakcyjnym i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej;
  - b) Kierownik manewrów przed rozpoczęciem prac manewrowych zobowiązany jest:
    - zapoznać się z sytuacją w rejonie, w którym ma wykonywać prace manewrowe;
    - sprawdzić przydatność pracowników drużyny manewrowej do podjęcia prac manewrowych;
    - zapoznać drużynę manewrową z planem pracy manewrowej. W przypadku pojawienia się nowych zadań, ma obowiązek przedstawić plan pracy manewrowej dla tych zadań.
  - c) Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo wykonywać następujące prace manewrowe:
    - z włączonym hamulcem zespolonym przestawiać z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy towarowe o długości nie przekraczającej 15 wagonów 4-osioowych,
    - przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego wagony w ilości nie przekraczającej 4 sztuk,
  - d) W czasie wykonywania pracy, do obowiązków kierownika manewrów należy:
    - obsługa boczniczy oraz przyjmowanie i zdawanie wagonów;
    - wyznaczanie manewrowych do obsługi zwrotnic oraz zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem;
  - e) Podczas pracy w warunkach zimowych kierownik manewrów powinien sprawdzać:
    - posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
    - prawidłowe działanie zwrotnic,
    - oczyszczenie płóc hamulcowych ze śniegu i lodu,
    - widoczność sygnałów na urządzeniach stałych i wskaźnikach.
  - f) Do obsługi zwrotnic boczniczy zabierać przybory do usuwania śniegu i lodu. Przed odbyciem jazdy przez przejazdy należy sprawdzić stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie).
  - g) Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy wagony znajdują się w granicach ukresów i czy są należycie zabezpieczone





przed zbiegnięciem oraz doprowadzenie zwrotnic rozjazdów do położenia zasadniczego.

- h) Kierownik manewrów ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami Instrukcji o Technice Pracy Manewrowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A.

#### 4) Manewrowy.

- a) Do obowiązków manewrowego należy:

- rozprzęganie i sprzęganie taboru,
- nastawianie zwrotnic,
- powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
- hamowanie taboru manewrującego,
- zabezpieczanie wagonów przed zbiegnięciem,
- inne czynności związane z pracą manewrową, zlecone przez kierownika manewrów.

- b) Manewrowy powinien dawać sygnały samodzielnie w następujących sytuacjach:

- przed dojechaniem do wagonów, które ma połączyć,
- gdy na polecenie kierownika manewrów, wykonuje manewry jednoosobowo,
- celem wstrzymania manewrów w razie grożącego niebezpieczeństwa.

- c) Przed zakończeniem pracy manewrowy powinien:

- sprawdzić, czy nie pozostawiono wagonów poza ukresami torów,
- zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie wagonów hamulcem ręcznym,
- nie użyte do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem kliny lub płozy hamulcowe złożyć w wyznaczonym do tego miejscu; płozy uszkodzone składować w miejscu osobno wyznaczonym,
- pozawieszać sprzęgi hamulcowe na wsporniki.

#### 5) Maszynista lokomotywy manewrowej.

- a) Maszynista 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 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 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 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 powinien podawać sygnał „Baczność”.

## **XI. BEZPIECZEŃSTWO**

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

- 1) Przy wykonywaniu pracy manewrowej nie wolno zatrudniać kobiet i młodocianych.
- 2) W czasie wykonywania pracy manewrowej wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa, a w szczególności przestrzegać następujących postanowień:
  - a) przez tory należy przechodzić prostopadle do ich osi, po upewnieniu się, że nie ma przeszkód, przechodząc nie należy stawać na główkę szyny;
  - b) nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach;
  - c) przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z pomostów hamulcowych oraz przerw między wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor przechodząc tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego wagonu;
  - d) zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do taboru będącego w ruchu;
  - e) nie wolno przechodzić między torem kolejowym, na którym dokonywane są manewry a rampami, magazynami, wagami i innymi tego typu obiektami;
  - f) w czasie jazdy na taborze zabronione jest:
    - przebywanie 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;
    - przebywanie na zderzakach, sprzęgach śrubowych, dachach wagonów i ładunkach;
    - przebywanie na stopniach wejściowych pojazdów trakcyjnych.
  - g) 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;
  - h) zabrania się sprzęgania i rozprzęgania pojazdów trakcyjnych z wagonami jeżeli pojazdy trakcyjne lub wagony znajdują się w ruchu;
  - i) sprzęganie i rozprzęganie taboru na przejazdach, rozjazdach, torach położonych na spadkach jest zabronione;
  - j) do hamowania i zabezpieczania taboru nie wolno używać płozów hamulcowych uszkodzonych;
  - k) płóz hamulcowy należy wykladać chwytając za uchwyt, zabronione jest chwytnie płoza hamulcowego za korpus;
  - l) 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 skrajnią 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 bocznic Terminal Promowy Świnoujście Sp. z o.o. ma obowiązek cyklicznego oczyszczania rowków przejazdowych oraz torów znajdujących się na punktach ładunkowych.
- 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 bocznic Terminal Promowy Świnoujście:
    - Dyspozytor Terminala Promowego ☎91 332 6101;
    - Kierownik Zmiany ☎91 332 6121.

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

- 1) Z uwagi na lokalizację bocznic kolejowej ZMPSiŚ Rejon Terminal Promowy Świnoujście, 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 Terminala Promowego Świnoujście 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) Naczelnik Sekcji Eksploatacji Świnoujście ☎ (91) 471 46 58
  - c) Po stronie ZMPSiŚ: Dyspozytor kolejowy ZMPSiŚ ☎ (91) 430 85 90, 📞 665 434 025;
  - d) Po stronie Terminal Promowy Świnoujście: Dyspozytor ☎ (91) 322 61 01;
- 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 ZMPSiŚ Rejon przeładunków masowych – uprawniony pracownik ZMPSiŚ (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 Terminala Promowego Świnoujście ☎ (91) 322 6101;
  - b) Dyspozytorowi kolejowemu ZMPSiŚ 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, w razie potrzeby, Portową Służbę Ratownictwa, która prowadzi i organizuje akcję ratownictwa chemicznego i ekologicznego mającą na celu ochronę życia i zdrowia oraz mienia, a wynikającej ze zdarzeń z materiałami i środkami chemicznymi na lądzie i akwenach portowych oraz ograniczenia rozlewów i rozplądów materiałów ropopochodnych.
- 6) Jeżeli na skutek zdarzenia kolejowego na bocznic doszło do awarii chemicznej, pożaru lub wybuchu związanego z przewozem koleją towarów niebezpiecznych użytkownik bocznic oraz operator terminala zobowiązani są niezwłocznie powiadomić:
  - a) Osoby znajdujące się w rejonie zagrożenia;



- b) Dyspozytora Terminala Promowego;
- c) Portową Służbę Ratowniczą ☎ (91) 430 83 55 lub 430 89 98;
- d) Komendę Miejską Państwowej Straży Pożarnej ☎ 112 lub 998.
- 7) Użytkownik bocznicy kolejowej, 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 bocznicy kolejowej ZMPSiŚ Rejon Terminal Promowy Świnoujście jest obowiązany 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 SiB.
- 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 lub stabilności torów
  - a) Zagrożenia przejezdności torów mogą wystąpić w przypadku:
    - zdarzeniach na przejazdach kolejowo-drogowych;
    - rozprucia lub uszkodzenia rozjazdów;
    - wykolejenia lub uszkodzenia w trakcie czynności ekspedycyjnych wagonów, znajdujących się od strony torów 301 i 302 dojazdowych do bocznic w stopniu uniemożliwiającym ich przemieszczanie.
- 2) Wstrzymanie ruchu kolejowego
  - a) Wstrzymanie ruchu kolejowego na bocznicach może mieć miejsce w przypadku:
    - zdarzenia na torze dojazdowym do bocznic – ruch kolejowy wstrzymuje dyżurny ruchu stacji Świnoujście (posterunek SiB);
    - rozprucia lub uszkodzenia rozjazdów albo wykolejenia taboru kolejowego w trakcie pracy manewrowej na terenie bocznic – ruch kolejowy wstrzymuje kierujący manewrami pracownik licencjonowanego przewoźnika kolejowego;
    - wykolejenia lub uszkodzenia taboru – ruch kolejowy na wniosek Dyspozytora Terminalu Promowego Sp. z o.o. wstrzymuje dyżurny ruchu stacji Świnoujście (posterunek SiB);
    - prac torowych na bocznicach – ruch kolejowy wstrzymuje kierownik robót.



## XII. WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI

### 12.1. Jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy

- 1) Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w Szczecinie.
- 2) Terminal Promowy Spółka z o.o. w Świnoujściu.
- 3) Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie.
- 4) Przewoźnicy kolejowi 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: [jz.szczecin@plk-sa.pl](mailto:jz.szczecin@plk-sa.pl)
- 2) Sekcja Eksploatacji Świnoujście:
  - a) naczelnik sekcji – tel. +48 91 471 46 58,
  - b) naczelnik sekcji – e-mail: [ise.swinoujście@plk-sa.pl](mailto:ise.swinoujście@plk-sa.pl)
  - c) dyżurny ruchu stacji Świnoujście (posterunek SiB) – 571 336 192
- 3) Terminal Promowy Sp. z o.o.:
  - a) adres: ul. Dworcowa 1, 72-606 Świnoujście
  - b) tel.: 91 32261 70, tel. kom. 697 888 647
  - c) fax: 91 322 61 01
  - d) e-mail: [terminalpromowy@sft.pl](mailto:terminalpromowy@sft.pl)
- 4) Przewoźnik – .....
  - a) adres: .....
  - b) tel.: .....
  - c) fax: .....
  - d) e-mail: .....ul. Dworcowa 1

### **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	3 egz.
2.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie	2 egz.
3.	Terminal Promowy Sp z o.o.	1 egz.
4.	Urząd Transportu Kolejowego (przy składaniu wniosku o świadectwo bezpieczeństwa).	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 Terminal Promowy Świnoujście odpowiedzialny jest Inspektor Nadzoru (ZMPSiŚ S.A.) Działu Utrzymania Infrastruktury Lądowej.

#### **XIV. Spis załączników**

- Zał.1 Plan schematyczny bocznic kolejowej Rejon Terminal Promowy Świnoujście
- Zał.2 Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na bocznic kolejowej Rejon Terminal Promowy Świnoujście















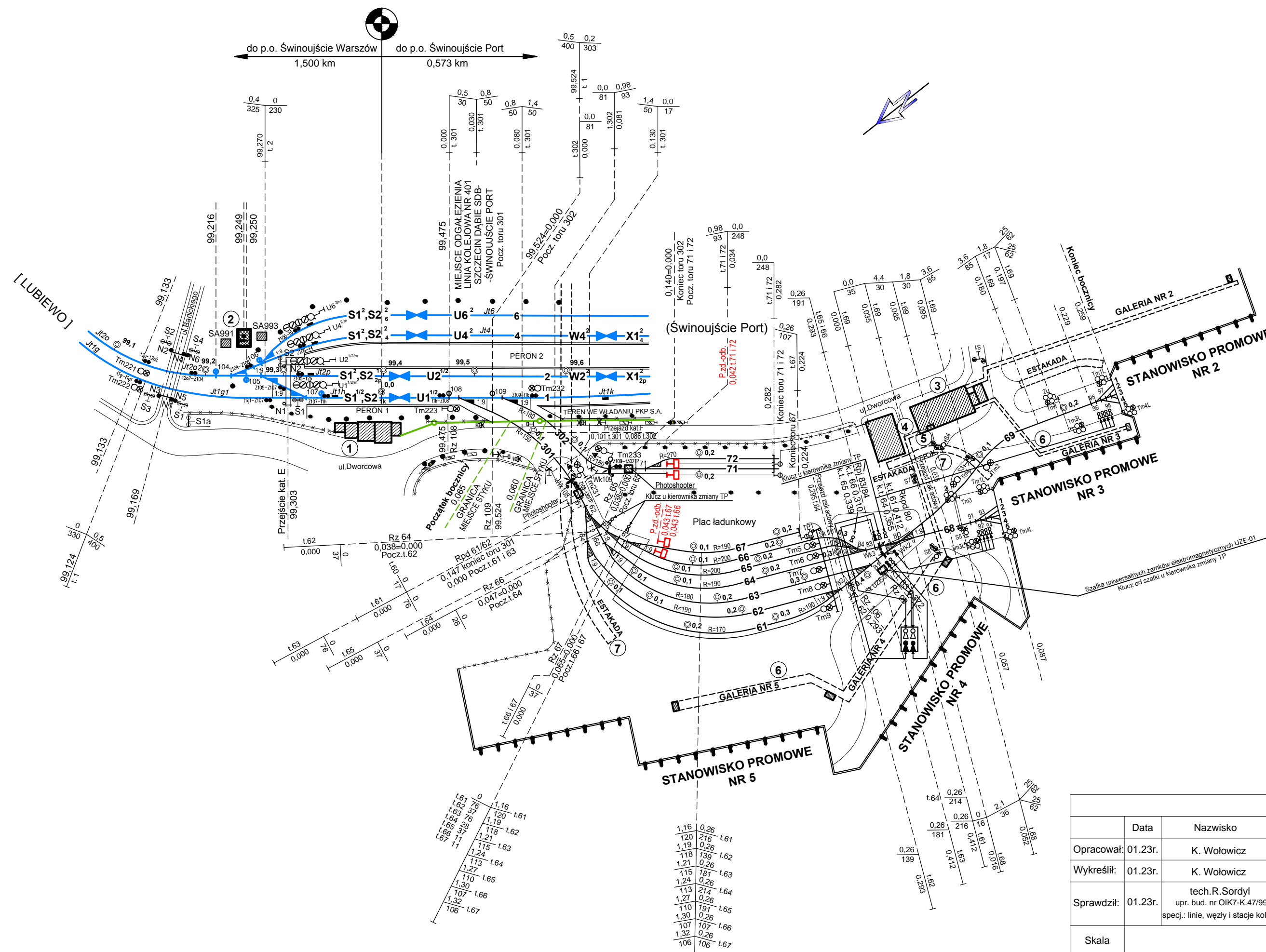




# WYKAZ TORÓW

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU					DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU					LEGENDA			
	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	Obiekty
<b>NA TERENIE PKP S.A.</b>													1	Budynek dworca kolejowego
Dojazdowy	301	S	108	Granica	—	65	60	—	—	—	—	—	2	Nastawnia SiB
Dojazdowy	302	S	109	Granica	—	60	70	—	—	—	—	—	3	Budynek dworca morskiego
<b>NA TERENIE BOCZNICY - TORY ZMPSiS</b>													4	Budynek administracyjny
Dojazdowy	301	Granica	—	S	61/62	82	60	—	—	—	—	—	5	Stanowisko dysponenta BPM
Postojowy	61	S	61/62	śr.Rkpd	80	412	61	U	64	U	82	205	6	Galeria dla pieszych
Postojowy	62	S	64	S	82	293	62	U	64	U	82	201	7	Estakada dla samochodów
Postojowy	63	S	61/62	S	90	372	63	U	66	Tm8	—	206		
Postojowy	64	S	66	śr.Rkpd	80	355	64	U	66	Tm7	—	277		
Postojowy	65	S	65	S	83/84	339	65	U	65	Tm6	—	225		
<b>OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW</b>													U	Ukres rozjazdu
Postojowy Zdawczo-odbiorczy, Przeladunkowy	66	S	67	S	83/84	310	66	P.zd.-odb.	—	Tm5	—	194	S	Styk przedgigicowy
Zdawczo-odbiorczy, Przeladunkowy	67	S	67	K.o.	—	224	67	P.zd.-odb.	—	K.o.	—	181	Z 1	Sygnal Z 1 (pocz.zасыpki)
Dojazdowy	68	śr.Rkpd	80	S	91/94	57	68	—	—	—	—	—	K.o.	Kozioł oporowy
Dojazdowy	69	śr.Rkpd	80	S	95/98	229	69	—	—	—	—	—		
Dojazdowy	302	Granica	—	S	71	80	70	—	—	—	—	—		
Zdawczo-odbiorczy, Przeladunkowy	71	S	71	K.o.	—	282	71	P.zd.-odb.	—	K.o.	—	240		
Zdawczo-odbiorczy, Przeladunkowy	72	S	71	K.o.	—	282	72	P.zd.-odb.	—	K.o.	—	240		

# st. ŚWINOUJŚCIE KM 99,398



# ZAŁĄCZNIK NR 1

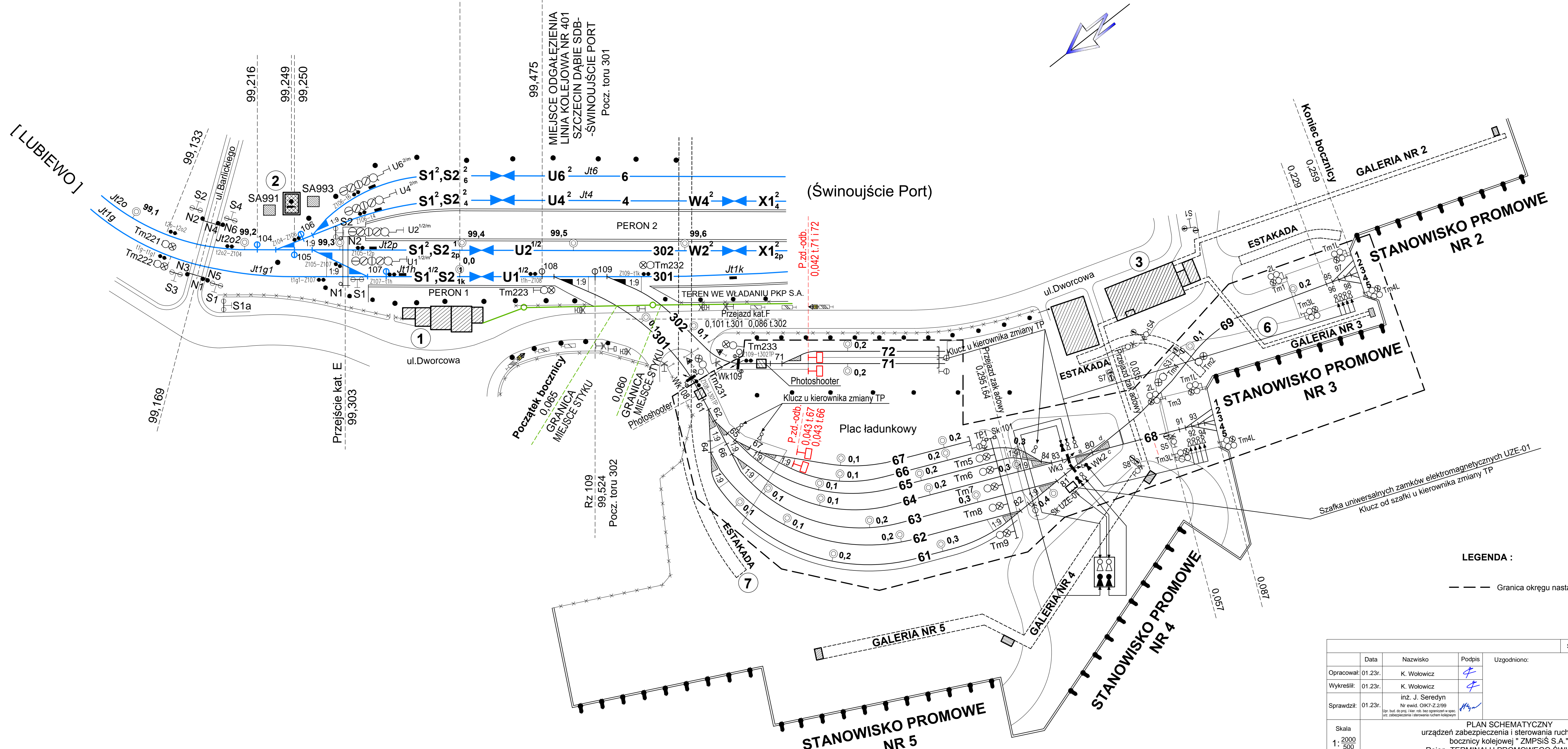
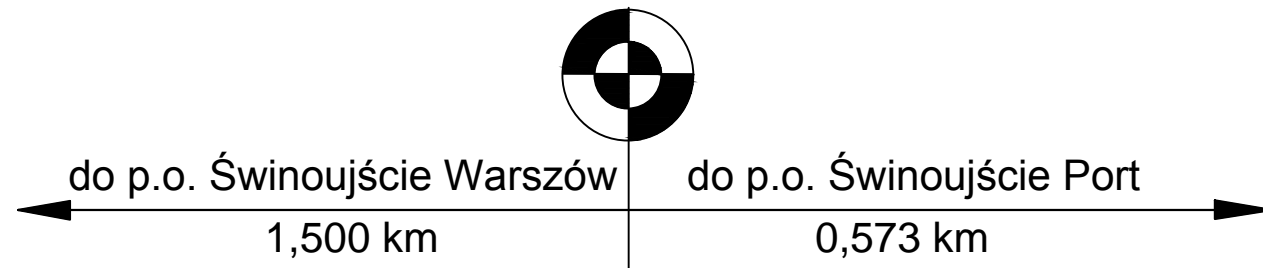
# WYKAZ ROZJAZDÓW

Nr ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIEN	RODZAJ	KIERUNEK	PODROZJAZDNICE	PODSYPKA
<b>NA TERENIE PKP S.A.</b>							
108	60E1	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
109	60E1	1:9	300	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
<b>NA TERENIE BOCZNICY</b>							
61/62	49E1	1:9/1:9	190/190	Podwójny dwustronny	Prawy/Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
64	49E1	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
65	49E1	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
66	49E1	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
67	49E1	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
71	49E1	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
80	49E1	1:9	190	Krzyżowy podwójny		Drewniane	Tłuczniowa
83/84	49E1	1:9/1:9	190/190	Podwójny jednostronny	Prawy/Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
81	49E1	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
82	49E1	1:9	190	Zwyczajny-typ portowy	Prawy		
91/94	SJ50	1:5,4;1:5,8 1:7,7;1:7 1:15,9	150/170	Skupiony pięciokierunkowy	Pięciokierunkowy	Na pomoście promowym	
95/98	SJ50	1:5,4;1:5,8 1:7,7;1:7 1:15,9	150/170	Skupiony pięciokierunkowy	Pięciokierunkowy	Na pomoście promowym	

				Stan z dnia: 30.01.2023 r.
Opracował:	01.23r.	K. Wołowicz	<i>[Signature]</i>	Uzgodniono:
Wykreślił:	01.23r.	K. Wołowicz	<i>[Signature]</i>	
Sprawdził:	01.23r.	tech.R.Sordyl upr. bud. nr OIK7-K.47/99 specj.: linie, węzły i stacje kolej.	<i>[Signature]</i>	
Skala	PLAN SCHEMATYCZNY boczniczy kolejowej " ZMPSiS S.A." Rejon TERMINALU PROMOWEGO ŚWINOUJŚCIE			
1: 4000 1000				



st. ŚWINOUJŚCIE  
KM 99,398



LEGENDA :  
--- Granica okręgu nastawczego

	Data	Nazwisko	Podpis	Uzgodniono:	Stan z dnia: 30.01.2023 r.
Opracował:	01.23r.	K. Wołowicz	<i>[Signature]</i>		
Wykreślił:	01.23r.	K. Wołowicz	<i>[Signature]</i>		
Sprawdził:	01.23r.	inż. J. Seredyn	<i>[Signature]</i>		
Skala	PLAN SCHEMATYCZNY urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym boczniczy kolejowej "ZMPSiS S.A." Rejon TERMINALU PROMOWEGO ŚWINOUJŚCIE				
1 : 2000 500					