



ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin; tel. +48 91 430 82 20; fax +48 91 462 48 42; e-mail: info@port.szczecin.pl; www.port.szczecin.pl

Egz. Nr ...

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ REJON HUK

Regulamin niniejszy, zawierający 42 ponumerowane strony
sporządzony został w 7 jednobrzmiących egzemplarzach.


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


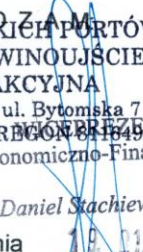
UZGODNIONO
z zarządcą infrastruktury kolejowej:

ZASTĘPCA DIREKTORA

Mark Gaspienka

Szczecin, dnia

19-01-2023

ZATWIERDZAM
ZARZĄD MORSKICH PORTÓW
SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE
SPÓŁKA AKCYJNA
70-603 Szczecin, ul. Bytomska 7
NIP 955-18-89-161, REGON 88164948
PREZES ZARZĄDU ds. Ekonomiczno-Finansowych

Krzysztof Urbaś

Daniel Stachewicz
Szczecin, dnia 19.01.2023



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

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

2/42

SPIS TREŚCI

	Strona
I. POSTANOWIENIA OGÓLNE	6
1.1. Bocznicą kolejową	6
1.2. Użytkownik bocznicą kolejową	6
1.3. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu	7
1.4. Zakres obowiązywania regulaminu	8
1.5. Przepisy wewnętrzne	8
II. OPIS BOCZNICY KOLEJOWEJ	9
2.1. Tory	9
2.2. Rozjazdy, wykolejnice, skrzyżowania torów	10
2.3. Obrotnice, suwnice i wywrotnice wagonowe	11
2.4. Kolejowe obiekty inżynieryjne	11
2.5. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia	11
2.6. Wagi wagonowe	12
2.7. Inne urządzenia	12
2.8. Bramy kolejowe	12
2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	12
2.10. Posterunki techniczne	12
2.11. Sygnalizatory, wskaźniki i tablice	12
2.12. Oświetlenie bocznicą kolejową	13
III. PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO	14
3.1. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada	14
3.2. Rejony manewrowe bocznicą kolejową	14
3.3. Środki łączności	14
3.4. Uzgadnianie ruchu kolejowego przez połączenie z infrastrukturą styczną	14
3.5. Układanie drogi przebiegu	15
3.6. Pozwolenie na jazdę	15
IV. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY	16
4.1. Ograniczenia dotyczące taboru	16
4.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych po torach bocznicą kolejową	17
4.3. Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia	17
4.4. Ruch lokomotyw spoza bocznicą po torach bocznicą	17
4.5. Możliwości wykonywania manewrów taborem bocznicą po torach stycznych	18

V. ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWRWEJ	19
5.1. Podmioty uprawnione do wykonywania manewrów	19
5.2. Tabor kolejowy przeznaczony do obsługi bocznic kolejowej	19
5.3. Urządzenia i środki trakcyjne	19
5.4. Obsada drużyn trakcyjnych ich wyposażenie	19
5.5. Obsada drużyn manewrowych ich wyposażenie	20
5.6. Dozwolone sposoby prowadzenia pracy manewrowej	20
5.7. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym	20
5.8. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem	20
VI. ORGANIZACJA PRACY MANEWRWEJ	23
6.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową	23
6.2. Zabieranie wagonów z bocznic kolejowej	24
6.3. Ważenie wagonów	24
6.4. Planowanie pracy manewrowej	24
6.5. Powiadamianie pracowników	25
VII. OBŁUGA PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH I ŁADUNKOWYCH	26
7.1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych	26
7.2. Urządzenia ładunkowe	26
7.3. Czynności ładunkowe	26
7.4. Przekazywanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych	27
VIII. TOWARY NIEBEZPIECZNE	27
8.1. Opis towarów niebezpiecznych na bocznic kolejowej	25
8.2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznic kolejowej	26
8.3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu kolejną towarów niebezpiecznych	27
8.4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego	28
8.5. Doradca ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych	28
IX. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIE	27
9.1. Infrastruktura kolejowa	27
9.2. Tabor kolejowy	28
9.3. Urządzenie nie stanowiące infrastruktury kolejowej	28
X. STANOWISKA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM I OKREŚLONE DLA NICH WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE	29
XI. BEZPIECZEŃSTWO	33
11.1. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego	33



11.2. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych	34
11.3. Działania podejmowane we współpracy z innymi zarządcami infrastruktury	34
11.4. Postępowanie w razie wypadku lub incydentu	35
11.5. Postępowanie w sytuacjach wpływających na bezpieczeństwo	38
XII. WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI	38
12.1. Jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy	38
12.2. Tryb rozstrzygnięcia sporów z zarządcami infrastruktury stycznej	39
12.3. Wykaz adresów i numery telefonów	39
XIII. POSTANOWIENIA KOŃCOWE	39
13.1. Rozdzielnik Regulaminu	39
13.2. Sposób udostępniania Regulaminu pracownikom bocznic kolejowej	39
13.3. Procedura wprowadzania zmian i uzupełnień w treści Regulaminu	40
13.4. Osoba odpowiedzialna za aktualność Regulaminu	40
XIV. Spis załączników	41
Załącznik 1 Plan schematyczny bocznic kolejowej Rejon HUK.	41
Załącznik 2 Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na bocznic kolejowej Rejon HUK.	41
XV. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIENI TREŚCI REGULAMINU	42

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. Bocznicza kolejowa

- 1) Nazwa i lokalizacja
Bocznicza kolejowa Rejon Huk będąca w zarządzie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. (dalej ZPMSiŚ), położona jest przy stacji Szczecin Goćław.
- 2) Punkt odgałęzienia
Bocznicza kolejowa Rejon Huk odgałęzia się rozjazdem nr 19 toru nr 1 stacji Szczecin Goćław linii kolejowej nr 406 Szczecin Główny -Trzebież Szczeciński PKP PLK S.A. w km 14,436. Początek boczniczy stanowi styk przediglicowy rozjazdu nr 104. Kilometraż boczniczy liczony jest od punktu odgałęzienia boczniczy, tj. od styku przed iglicowego rozjazdu nr 19. Punkt styku dróg kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz ZPMSiŚ, znajduje się w km 14,234 linii kolejowej nr 406 Szczecin Główny -Trzebież Szczeciński, tj. w km 0,199 toru dojazdowego do boczniczy nr 101 wg kilometracji bocznicowej.
- 3) Tor dojazdowy
Torem dojazdowym do boczniczy kolejowej Rejon Huk jest tor nr 101.
- 4) Przeznaczenie boczniczy
Bocznicza jest przeznaczona i przystosowana do:
 - a) przyjmowania od obsługujących bocznicę licencjonowanych przewoźników kolejowych wagonów i przesyłek wagonowych wynikających z działalności użytkownika boczniczy;
 - b) przekazywania licencjonowanym przewoźnikom kolejowym wagonów i przesyłek wagonowych przeznaczonych na inne punkty ładunkowe,
 - c) wykonywania manewrów związanych z podstawianiem wagonów na punkty zdawczo-odbiorcze oraz zabieraniem wagonów z tych punktów,
 - d) przetaczania wagonów pomiędzy poszczególnymi stanowiskami ładunkowymi oraz realizacji czynności związanych z rozładunkiem i załadunkiem wagonów.
- 5) Status boczniczy kolejowej
Bocznicza kolejowa Rejon Huk posiada status Obiektu Infrastruktury Usługowej.

1.2. Użytkownik boczniczy kolejowej

Bocznicza kolejowa użytkowana jest na podstawie umowy zawartej pomiędzy Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. a General Cargo Terminal Spółką z o.o. z siedzibą przy ulicy Lipowej 17A w Szczecinie.

- 1) Nazwa i siedziba użytkownika boczniczy
Użytkownikiem boczniczy kolejowej Rejon Huk jest Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., 70-661 Szczecin ul. Bytomska 7. Operatorem obiektu infrastruktury usługowej jest podmiot General Cargo Terminal Sp. z o.o. ul. Lipowa 17A, 71-734 Szczecin.
- 2) Podstawa do zarządzania infrastrukturą kolejową
Podstawą prawną eksploatacji boczniczy kolejowej jest posiadanie Świadectwa bezpieczeństwa wydanego przez Prezesa UTK.

1.3. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu

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

Obowiązujące akty prawne dotyczące użytkowanej bocznic:

- 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 bocznic kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz.U. Ml.2010.03.08 z dnia 26 lutego 2010 r.);
- c) Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. „Prawo Przewozowe” (w brzmieniu obowiązującym);
- d) Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. „Prawo budowlane”;
- e) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji;
- f) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych;
- g) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie;
- h) Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym;
- i) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie;
- j) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 7 czerwca 2006 r. w sprawie rodzajów i warunków przewozu rzeczy, mogących powodować trudności transportowe przy przewożeniu koleją;
- k) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej;
- l) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym;
- m) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2021 r. w sprawie autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa;
- n) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2022 r. w sprawie licencji maszynisty;
- o) Przepisów dla międzynarodowego przewozu koleją towarów niebezpiecznych (RID), stanowiących załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewożeniu 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 General Cargo Terminal Sp. 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.
- h) Instrukcja o postępowaniu z towarami niebezpiecznymi 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

Tor	Nazwa i przeznaczenie toru	długość ogólna			długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
101	dojazdowo wagowy	S 104	S 113	273	U Rz104	U Rz1113	157	10
102	zdawczo – odbiorczy	S 106	śr. Rkpd.114	236	P.zd.oddb	U 112	85	5
104	zdawczo – odbiorczy	S 104	S 116	291	P.zd.oddb	S 110	91	6
107	ochronny	S 113	K.o.	104	U 116	Z 1	39	2
108	postojowy	S 118	K.o.	151	U 118	Z 1	100	6
109	postojowy	śr. Rkpd 114	K.o.	249	U 118	Z 1	100	6
110	postojowy	S 122	K.o.	147	U 122	Z 1	100	6
111	ładunkowy	S 115	K.o.	240	U 115	S 119	85	5
					U 119	Z 1	64	4
112	ładunkowy	S 119	K.o.	108	U 120	Z 1	35	2
113	ładunkowy	S 120	K.o.	81	U 120	Z 1	35	2
114	ładunkowy	śr. Rkpd 114	K.o.	218	U 114	S 121	66	4
					U 121	Z 1	62	4
115	ładunkowy	S 115	K.o.	107	U 121	Z 1	62	4
117	ładunkowy	S 110	K.o.	282	U 110	Z 1	237	15
118	ładunkowy	S 116	K.o.	261	U 122	Z 1	133	8
Razem:		–	–	2.748	–	–	1.451	89

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- U - okres rozjazdu
- S - styk przedglicowy rozjazdu,
- K.o. - koziół oporowy
- Z-1 - tarcza zaporowa z sygnałem Z 1 „Stój”,
- PZO - Punkt zdawczo-odbiorczy

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

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	89
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	53



Pochylenia podłużne torów:

Profil toru nr 101 dojazdowego do boczniczy wynosi 18,1‰ z największym spadkiem o wielkości 31 ‰ w kierunku nabrzeża na odcinku toru od początku rozjazdu nr 102 do rozjazdu nr 106. Pozostałe tory położone są w poziomie lub na niewielkich pochyleniach sięgających 0,8‰. do 7,5‰. spowodowane osiadaniem gruntu na niewielkich odcinkach torów.

Promienie łuków poziomych:

Najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 80 m i występuje w torach ładunkowych 111, 114 i 116.

2.2. Rozjazdy, wykolejnice, skrzyżowania torów

1) Wykaz rozjazdów kolejowych

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
104	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 101	pracownik firmy zewnętrznej
106	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 101	
110	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 117	
112 a/b	Rkpd S42 1:9-205 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 114	
112 c/d	Rkpd S42 1:9-205 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 114	
113	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 101	
114 a/b	Rkpd S42 1:9-205 zamknięcie hakowe		nie uzależniona na tor nr 114	
114 c/d	Rkpd S42 1:9-205 zamknięcie hakowe		nie uzależniona na tor nr 114	
115	Rz. S42 1:9-205 zamknięcie hakowe		nie uzależniona na tor nr 111	
116	Rz. S42 1:9-190 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 107	
117 a/b	Rkpd S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 118	
117 c/d	Rkpd S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 118	pracownik firmy zewnętrznej
118	Rz. S42 1:7-140 zamknięcie hakowe	nie uzależniona na tor nr 109		

119	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 112	
120	Rz. S42 1:9-205 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 112	
121	Rz. S42 1:9-205 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 114	
122	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 110	

2) Wykaz wykolejnic na boczniczy kolejowej

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk2	nałożona na tor nr 101	mechanicznie nastawniczy nastawni "SW1" PKP Polskie Linie Kolejowe Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie	z Rz 19 oraz Wk3 i Wk4

Uwaga

- 1) Klucze zamka plusowego wykolejnic Wk3 i Wk4 posiadają ten sam rejestr.
- 2) Wk2 - sterowana w sposób scentralizowany z nastawni "SW1",
- 3) Wk4 - klucz plusowy Wk3+(103+) / Wk4+(102+) znajduje się na nastawni "SW1" na tablicy kontrolnej kluczy czynnych.

Na terenie boczniczy nie ma skrzyżowań torów.

2.3. Obrotnice, suwnice i wywrotnice wagonowe

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

2.4. Kolejowe obiekty inżynierskie

Na terenie boczniczy kolejowej nie ma kolejowych obiektów inżynierskich.

2.5. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia

- 1) Na terenie boczniczy zlokalizowano przejazdy na drogach wewnętrznych posiadających wyłącznie kategorię „D”. jak poniżej:
 - a) przejazd przez tory 101, 102, 104 i 117 w km 0,216 toru 101;
 - b) przejazd przez tory 107, 108, 109 i 111 w km 0,027 toru 107.
- 2) Przejazdy wyżej wymienione osygnalizowane są z obu stron znakami drogowymi krzyżami Świętego Andrzeja G-3 oraz w miejscach o ograniczonej widoczności dodatkowo znakami B-20 „Stop”.
- 3) Czyszczenie żłobków na wszystkich przejazdach na boczniczy należy do obowiązków wyznaczonego pracownika operatora boczniczy. Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.

2.6. Wagi wagonowe

Bocznica posiada jedną wagę wagonową nieautomatyczną typu 84evo na torze nr 101 w km 0,167.

2.7. Inne urządzenia

Na terenie bocznicy nie ma innych urządzeń.

2.8. Bramy kolejowe

Teren bocznicy Rejon HUK jest wygradzony ogrodzeniem. Na terenie bocznicy zlokalizowano bramę kolejową dwuskrzydłową w km 0,003 toru nr 101 i w km 0,030 toru nr 104.

2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

Tory bocznicy zabezpieczone są przed nieuzgodnionym wjazdem na tory zarządcy infrastruktury stycznej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uzależnieniem kluczowym zabudowanym w wykolejnicy Wk2 w torze nr 101. Uzależnienie jest ze zwrotnicą rozjazdu nr 19 zabudowanego w torze nr 1. Położenie zasadnicze wykolejnicy Wk2 jest „nałożona” i zamknięta na szynie kolejowej. Klucz wykolejnicowy Wk3+(103+) / Wk4+(102+) znajduje się na tablicy kontrolnej kluczy czynnych na nastawni wykonawczej "SW1" stacji Szczecin Goław.

2.10. Posterunki techniczne

Na terenie bocznicy kolejowej nie ma zlokalizowanych posterunków technicznych.

2.11. Sygnalizatory, wskaźniki i tablice

1) Wskaźniki:

- a) Tarcze zaporowe wskazujące stały sygnał Z1 „Stój” znajdują się z prawej strony w końcowej części wszystkich torów na początku zasypki piaskowej przed kozłem oporowym, którym zakończone są tory nr: 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 17 i 118. Ponadto tarcze zaporowe Z1 „Stój” znajdują się na skrzydłach bramy wjazdowej. Tarcze zaporowe nie są oświetlane, ich widoczność zapewnia oświetlenie zewnętrzne.
- b) Na zwrotnikach rozjazdów na bocznicy znajdują się wskaźniki zwrotnicowe „Wz”, wskazujące jej położenie. Wskaźnik zwrotnicowy nie jest oświetlany, a jego widoczność zapewnia oświetlenie zewnętrzne. Przeciwwaga zwrotnicy obsługiwanej ręcznie przez drużyny manewrowe i trakcyjne oznaczone są dwoma czerwonymi paskami na białej części przeciwwagi.
- c) Na zwrotnikach wykolejnic na bocznicy znajdują się wskaźniki Z1 Wk „Stój, wykolejnica na torze” i Z2 Wk „Wykolejnica zdjęta z toru” wskazujące położenie wykolejnicy. Wskaźniki na wykolejnicach nie są oświetlane, a ich widoczność zapewnia oświetlenie zewnętrzne. W miejscu, gdzie odległość między osiami łączących się torów wynosi 3,75 m znajdują się wskaźniki W 17 „słupek ukresowy” wskazujące, do którego miejsca na obu

 PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE	ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.	13/42
--	---	-------

torach może być ustawiony tabor.

2) Tablice.

Tablice informacyjne Punkt zdawczo-odbiorczy usytuowane są na międzytorzu torów nr 101-102 i 102-104

2.12. Oświetlenie bocznic kolejowej

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

III. PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO

3.1. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada

Bocznica stanowi jeden okręg nastawczy.

3.2. Rejony manewrowe bocznicy kolejowej

- 1) Bocznica stanowi jeden rejon manewrowy.
- 2) Na odcinku toru dojazdowego nr 101 do bocznicy od rozjazdu nr 19 do rozjazdu nr 103 odgałęziają się dwie bocznice: Andreas i Andreas II zabezpieczone wykolejnicami nr Wk3 i Wk4.

3.3. Środki łączności

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

3.4. Uzgadnianie ruchu kolejowego przez połączenie z infrastrukturą styczną

- 1) Ruch kolejowy pomiędzy stacją kolejową Szczecin Goćław a bocznicą HUK i w drodze powrotnej prowadzony jest na zasadach jazd manewrowych określonych w Regulaminie technicznym stacji Szczecin Goćław. Każdorazowa jazda manewrowa w kierunku bocznicy, jak też z bocznicy musi być omówiona przez kierownika manewrów z pracownikiem posterunku nastawczego SW lub SW1 (plan pracy manewrowej).
- 2) Wjazd na bocznicę uzależniony jest od uprzedniego uzgodnienia, kierownika manewrów z dysponentem zmianowym operatora bocznicy lub inną uprawnioną osobą operatora bocznicy. Bez zgody dysponenta zmianowego operatora bocznicy lub innej uprawnionej osoby operatora bocznicy, wjazd na teren bocznicy jest zabroniony.
- 3) Dyżurny ruchu udziela zgody na wjazd na tory bocznicy tylko wtedy gdy upewni się, że na nastawni wykonawczej "SW1" znajduje się klucz od wykolejnic WK3+(103+) / Wk4+(102+) zabezpieczający bocznice HUK, Andreas i Andreas II.
- 4) Z uwagi na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa obsługi i wykluczenia jednoczesnych obsług bocznicy HUK i Andreas I i Andreas II, dozwolone jest w tym samym czasie dokonywanie obsługi tylko jednej z wymienionych bocznic.
- 5) Przed uruchomieniem jazdy manewrowej na bocznicę kierownik manewrów powinien dokonać sprawdzenia poprawności działania hamulca zespolonego składu manewrowego. Ostatni wagon składu manewrowego wyciąganego ze stacji Szczecin Goćław, a tym samym pierwszy spychany w kierunku bocznicy musi mieć czynny hamulec zespolony. Po dokonaniu sprawdzenia poprawności działania hamulców kierownik manewrów udaje się do nastawniczego nastawni „SW1” i uzgadnia sposób i czas wykonania pracy

manewrowej.

- 6) Po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu nastawniczy zamyka rogatki przejazdu w km 14,502 i układa drogę przebiegu na tor nr 1 oraz daje zezwolenie na jazdę manewrową poprzez wyświetlenie lub podanie właściwego sygnału zezwalającego.
- 7) Wyciągnięcie składu manewrowego ze stacji Szczecin Goćław oraz późniejsze jego zepchnięcie w kierunku bocznic kolejowej uwarunkowane jest od wyświetlanych sygnałów na tarczach manewrowych lub sygnałów podawanych przez nastawniczego posterunku „SW1”.
- 8) Z uwagi na występujący na torze dojazdowym spadek w granicach siły pociągowej pojazdu trakcyjnego dopuszcza się jedną jazdą manewrową podstawienie bez czynnego hamulca zespolonego maksymalnie 3 wagonów.
- 9) Przed zamierzonym wyjazdem z bocznic kierownik manewrów zamawia drogę przebiegu z bocznic u nastawniczego nastawni wykonawczej „SW1”. Po przygotowaniu drogi przebiegu przez nastawniczego i po wyrażeniu przez niego zgody na jazdę manewrową, wyświetleniu lub podaniu właściwych sygnałów zezwalających kierownik manewrów uruchamia jazdę manewrową z bocznic w kierunku stacji kolejowej Szczecin Goćław.

3.5. Układanie drogi przebiegu

Układanie drogi przebiegu na terenie bocznic kolejowej należy do obowiązków drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego.

3.6. Pozwolenie na jazdę

Pozwolenie na jazdę manewrową każdorazowo wydaje kierownik manewrów przewoźnika kolejowego.

IV. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY

4.1. Ograniczenia dotyczące taboru

- 1) Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 196 kN/oś.
- 2) Obsługa bocznic przez przewoźnika kolejowego może być wykonywana wyłącznie lokomotywami spalinowymi lub dwusystemowymi. Rodzaj planowanego do użycia pojazdu kolejowego z napędem musi być uzgodniony z użytkownikiem i operatorem bocznic na etapie planowania obsługi bocznic.
- 3) Na bocznicę mogą być przyjmowane bez ograniczeń wszystkie typy i rodzaje wagonów towarowych.
- 4) Na bocznicę obowiązuje skrajnia budowli zgodna z PN-EN 15273-3/2010 dla kolei normalnotorowych.
- 5) Bocznicę nie posiada skrajnika.
- 6) Na bocznicę nie występują budowle, dla których skrajnia budowli PN-EN 15273-3/2010 nie byłaby zachowana.
- 7) Wymagana masa hamująca składów manewrowych:
 - a) Masa hamująca składów obliczana jest zgodnie z przyjętymi zasadami na liniach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wymaganą masę hamującą (M_{hw}) oblicza się wg wzoru:
$$M_{hw} = (M_o \times P_w) / 100$$
gdzie M_o – masa ogólna [t];
 P_w – procent wymaganej masy hamującej.
Wynik obliczenia należy zaokrąglić wzwyż do pełnej tony.
 - b) Przyjmując długość drogi hamowania 400 - 500 m oraz uwzględniając max. pochylenie na torach bocznicę przyjmuje się wymagany procent masy hamującej na tory:
 - dojazdowy 18,1‰ - dopuszczalna prędkość do 5 km/h procent wymaganej masy hamującej z hamulcami zespolonymi szybko działającymi 13%;
 - na tory poszczególnych nabrzeży 2,9‰ - dopuszczalna prędkość do 5 km/h.
 - c) procent wymaganej masy hamującej z hamulcami zespolonymi szybko działającymi 6%;
- 8) Jeżeli skład manewrowy liczy więcej niż 15 wagonów, to na każde rozpoczęte 15 wagonów muszą być 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym. W przypadku gdy skład manewrowy liczy powyżej 15 wagonów z czynnym hamulcem zespolonym, należy wykonać uproszczoną próbę hamulców.

- 9) Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych:

Wartość pochylenia	Bez obsługiwanych hamulców wagonowych [ilość wagonów]	Jeżeli liczba wagonów przekracza podaną w kol. 2, to powinien być obsługiwany 1 ręczny lub postojowy hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym na każde rozpoczęte
1	2	3
do 1 ‰	20	20 wag.
>1 ‰ do 2,5 ‰	15	15 wag.
>2,5 ‰ do 5 ‰	12	12 wag.
>5 ‰ do 8 ‰	10	10 wag.
>8 ‰ do 10 ‰	5	5 wag.
>10 ‰	3	3 wag.

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

4.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych po torach bocznicy kolejowej

- 1) Na torach bocznicy maksymalna prędkość jazd manewrowych nie może przekraczać 5 km/h z wyjątkiem przypadków, gdy prędkość jazdy należy ograniczyć do 3 km/godz., tj:
 - a) przetaczania wagonów z przekroczoną skrajnią;
 - b) przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru.
- 2) 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 kontynuowania jazdy manewrowej.
- 3) Przed każdorazowym rozpoczęciem jazdy manewrowej, maszynista ma obowiązek podania sygnału Rp1 „Baczność”.

4.3. Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia

- 1) Przy wykonywaniu manewrów na przejeździe kolejowo – drogowym lub przejściu w poziomie szyn należy zachować szczególną ostrożność.
- 2) Przy wykonywaniu manewrów na przejeździe kolejowo – drogowym muszą być spełnione następujące warunki:
 - a) prędkość jazdy nie powinna przekraczać 5 km/h;
 - b) zbliżający się do przejazdu kolejowo – drogowego lub przejścia maszynista powinien podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy lub sygnał Rp1 „Baczność”;
 - c) w przypadku spychania składu wagonów kierownik manewrów lub

 <small>PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE</small>	ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.	18/42
---	---	-------

manewrowy powinni znajdować się na pierwszym wagonie lub jeżeli nie ma takiej możliwości poprzedzać go podając odpowiednie sygnały wykorzystując w tym celu gwizdek;

- d) w razie dłuższego manewrowania przez przejazdy kolejowo – drogowe należy cyklicznie umożliwiać przejazd pojazdom drogowym, przerywając manewry w odstępach nie dłuższych niż 10 minut. Wskazana sytuacja nie dotyczy przypadku gdy skład manewrowy zajmuje przejazd kolejowo – drogowy lub przejście w trakcie ważenia składu.
- 3) Manewry przez przejazdy kolejowo – drogowe i przejścia należy przerwać i umożliwić przejazd pojazdowi uprzywilejowanego.
- 4) Przewoźnik kolejowy pozostawiając skład manewrowy w pobliżu przejazdu kolejowo – drogowego ma zapewnić jego drożność umożliwiającą swobodny przejazd pojazdów drogowych.

4.4. Ruch lokomotyw spoza bocznicy po torach bocznicy

- 1) Dopuszczalny jest wjazd pojazdów kolejowych spoza bocznicy kolejowej na tory kolejowe bocznicy.
- 2) Wjazd na teren bocznicy pojazdu kolejowego spoza bocznicy jest możliwy tylko i wyłącznie po dokonaniu uzgodnień i za zgodą operatora bocznicy po poinformowaniu o tym fakcie dyspozytora kolejowego ZMPSiŚ.
- 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 odpowiada obsługujący bocznicę przewoźnik kolejowy.

4.5. Możliwości wykonywania manewrów taborem bocznicy po torach stycznych

- 1) Realizacja zaplanowanych prac manewrowych w rejonie bocznicy kolejowej ZMPSiŚ Rejon HUK wiąże się z manewrami na infrastrukturze kolejowej stycznej zarządzanej przez PKP PLK S.A.
- 2) Prowadzenie manewrów na infrastrukturze kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. jest możliwe po dokonaniu uzgodnień i wyrażeniu zgody na takie manewry przez dyżurną ruchu stacji kolejowej Szczecin Goław
- 3) Wjazd składów manewrowych na infrastrukturę kolejową styczną zarządzaną przez PKP PLK S.A. może odbyć się po podaniu sygnału zezwalającego Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” na odpowiedniej tarczy manewrowej lub podaniu odpowiedniego sygnału zezwalającego przez uprawnioną osobę.

V. ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ

5.1. Podmioty uprawnione do wykonywania manewrów

- 1) Do prowadzenia manewrów na terenie bocznicy kolejowej ZMPSiŚ Rejon HUK uprawnieni są licencjonowani przewoźnicy kolejowi.
- 2) Wykonywanie pracy manewrowej jest zapewnione i realizowane przez pracowników przewoźnika kolejowego posiadających odpowiednie kwalifikacje.

5.2. Tabor kolejowy przeznaczony do obsługi bocznicy kolejowej

- 1) Do obsługi bocznicy kolejowej wykorzystywane są pojazdy trakcyjne licencjonowanych przewoźników kolejowych.
- 2) Wykorzystywany pojazd trakcyjny powinien być sprawny technicznie. Na potwierdzenie tego właściciel pojazdu powinien posiadać świadectwo sprawności technicznej pojazdu, które wydaje właściciel i jest ono ważne na czas określony. Warunki wydania świadectwa sprawności technicznej są określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 roku w sprawie świadectwa sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz.U. 2005 nr 37 poz. 330 z późniejszymi zmianami).
- 3) Z uwagi na brak elektrycznej sieci trakcyjnej nie występuje możliwość prowadzenia prac manewrowych z wykorzystaniem elektrycznych pojazdów trakcyjnych natomiast jest to możliwe przy użyciu lokomotyw spalinowych lub dwusystemowych.

5.3. Urządzenia i środki trakcyjne

Praca manewrowa na bocznicy kolejowej rejon HUK wykonywana jest tylko i wyłącznie przy użyciu pojazdów kolejowych z napędem. Nie występuje możliwość użycia przeciągarek lub ciągników drogowych.

5.4. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie

- 1) Na bocznicy kolejowej ZMPSiŚ Rejon HUK dopuszczalna jest jednoosobowa obsada drużyny trakcyjnej.
- 2) Stosowanie podwójnej obsady osobowej drużyny trakcyjnej jest obowiązkowe w sytuacjach uszkodzenia urządzeń nadzorujących czujność pracy maszynisty pojazdu trakcyjnego.
- 3) Wyposażenie drużyny trakcyjnej powinno obejmować obowiązkowe wyposażenie pojazdu trakcyjnego ujęte w wykazie znajdującym się na pojeździe trakcyjnym.
- 4) Prawo przebywania w kabinie pojazdu trakcyjnego mają pracownicy drużyny manewrowej oraz pracownicy nadzoru.

5.5. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie

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

5.6. Dozwolone sposoby prowadzenia pracy manewrowej

- 1) Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznic kolejowej rejon HUK wykonywana jest przez drużyny manewrowe i pojazdy kolejowe z napędem przewoźników kolejowych lub przedsiębiorców wykonujących pracę na rzecz wyżej wymienionych.
- 2) Na bocznicach dopuszcza się wykonywanie manewrów sposobem odstawczym z wykorzystaniem pojazdów kolejowych z napędem tj. lokomotyw spalinowych lub dwusystemowych.
- 3) Stosowanie innych sposobów wykonywania pracy manewrowej np. odrzucanie wagonów lub sposobu grawitacyjnego jest zabronione.
- 4) Prowadzenie pracy manewrowej z wykorzystaniem pojazdów drogowych lub siły ludzkiej jest zabronione.

5.7. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) 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.

 <small>PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE</small>	ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.	21/42
---	---	-------

- 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 bocznic kolejowej.

5.8. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem

5.8.1. Zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem

- 1) Obowiązek zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy do kierownika manewrów drużyny manewrowej, która podstawiała wagony na dany tor.
- 2) Tabor nie będący w ruchu należy przed zbiegnięciem zabezpieczyć w następujących przypadkach:
 - a) w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia taboru, a zwłaszcza gdy pochylenie toru wynosi powyżej 2,5 ‰ (pochylenia przekraczające 2,5‰, tabor ma łożyska toczne, wieje silny wiatr itp.;
 - b) po zakończeniu manewrów.
- 3) Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem wykonuje się przez sprzęgnięcie, zahamowanie, podklinowanie, a mianowicie:
 - a) stojący tabor należy na każdym torze sprzęgnąć ze sobą, za wyjątkiem tych pojedynczych wagonów, które podstawione zostały na wyznaczone miejsca (np. punkty ładunkowe); w każdej grupie tabor powinien być ze sobą sprzęgnięty;
 - b) oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
 - jeden pojazd – gdy grupa połączonego taboru nie przekracza 10 pojazdów;
 - dwa skrajne pojazdy – gdy grupa połączonego taboru przekracza 10 pojazdów.
- 4) Dodatkowe zabezpieczenie przed zbiegnięciem lub w przypadku braku wagonowych hamulców ręcznych stanowią płozy hamulcowe, wyłożone od strony spadku, pod koła dwóch wagonów.
- 5) Jeżeli w grupie pojazdów kolejowych znajduje się tylko jeden pojazd z hamulcem ręcznym lub postojowym, to oprócz zahamowania należy użyć płozów od tej strony, od której brak jest pojazdu z hamulcem ręcznym lub postojowym lub od strony, w którą istnieje możliwość zbiegnięcia pojazdów kolejowych. Pojazd kolejowy oddzielnie stojący należy zahamować hamulcem ręcznym lub postojowym.
- 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 bocznicach stosowane są płozy hamulcowe o szerokości powierzchni ślizgowej (rozstępu pomiędzy wargami) typu PL1 o szerokości 73 mm,



- malowane na kolor czerwony – do szyn typu S42 i S49. **Zabrania się** stosowania płozów o wymiarach nieprzewidzianych dla danego typu szyn.
- 2) Płozy hamulcowe powinny być opisane umieszczonym na korpusie skrótem nazwy bocznic „HUK” 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 złączeniem;
 - 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

- 1) Obsługa bocznic przez przewoźników kolejowych uzgadniana jest bezpośrednio z operatorem bocznic według zasad określonych w umowie na obsługę.
- 2) Jednoczesne dokonywanie obsługi bocznic przez więcej niż jednego przewoźnika kolejowego jest zabronione. Wjazd kolejnego przewoźnika kolejowego na bocznicę może się odbyć tylko wówczas, gdy zakończono uprzednio rozpoczętą obsługę.

6.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową

- 1) Obsługa bocznic realizowana jest przez przewoźników kolejowych na zasadach określonych w umowach na obsługę. Nie jest dozwolona jednoczesna obsługa bocznic kolejowych przez więcej niż jednego przewoźnika kolejowego.
- 2) Rozformowanie pociągu, podstawienie wagonów na tor zdawczo – odbiorczy bocznic należy do obowiązków przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę na zasadach określonych w umowie lub porozumieniu.
- 3) Podstawianie składów na punkty zdawczo-odbiorcze odbywa się przez prowadzenie jazdy manewrowej ze stacji Szczecin Gołław w kierunku bocznic kolejowych.
- 4) Punkty zdawczo-odbiorcze zlokalizowane są:
 - a) w km 0,045 toru nr 102;
 - b) w km 0,072 toru nr 104.
- 5) W przypadku dokonania dodatkowych uzgodnień pomiędzy przewoźnikiem kolejowym a operatorem bocznic występuje możliwość bezpośredniego podstawienia wagonów na punkty ładunkowe.
- 6) Przewoźnik kolejowy awizuje zaplanowany do podstawienia na teren bocznic skład pociągu wykorzystując system BRAMA.
- 7) Kierownik manewrów przewoźnika kolejowego po uzgodnieniu i potwierdzeniu przez operatora bocznic możliwości podstawienia składu manewrowego na wskazany punkt zdawczo – odbiorczy na terenie bocznic kolejowych, uzgadnia jazdę manewrową z dyżurnym ruchu stacji Szczecin Gołław i stosuje procedurę wjazdową:
 - a) kierownik manewrów przewoźnika kolejowego, po zgłoszeniu gotowości składu pociągu do wjazdu operatorowi bocznic i uzyskaniu jego zgody na wjazd, zamawia jazdę manewrową na posterunku „SW1” stacji Szczecin Gołław;
 - b) po otrzymaniu sygnału zezwalającego z posterunku „SW1” uruchamia jazdę manewrową zgodnie z podanymi sygnałami w kierunku bocznic kolejowych z zachowaniem obowiązującej prędkości;
 - c) po wjeździe na teren bocznic odstawia skład na punkt zdawczo – odbiorczy lub na inny tor wskazany przez operatora bocznic;
 - d) dokonuje zabezpieczenia i przekazania składu;
 - e) stosowanie wykazu zdawczego R25 jest obligatoryjne.
- 8) Realizacja jazd manewrowych wykonywanych w kierunku bocznic kolejowych rejon HUK realizowana jest poprzez wyciągnięcie składu manewrowego ze

 <small>PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE</small>	ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.	24/42
---	---	-------

stacji Szczecin Goćław w kierunku stacji Szczecin Stołczyn, a następnie zepchnięcie go w kierunku bocznic kolejowej z umiejscowieniem pojazdu kolejowego z napędem na końcu spychanego składu.

- 9) Prędkość jazdy podstawianego składu manewrowego nie może przekraczać 5 km/h.

6.2. Zabieranie wagonów z bocznic kolejowej

- 1) Zabieranie składów wagonów z terenu bocznic kolejowej rejon HUK następuje z chwilą zakończenia obsługi przeładunkowej oraz zgłoszenia ich gotowości do zabrania, w tym wystawienie przez operatora bocznic zawiadomienia R27 o wagonach gotowych do zabrania.
- 2) Za wystawienie składu z terenu bocznic kolejowej na tory stacji Szczecin Goćław odpowiedzialny jest kierownik manewrów przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi manewrowej.
- 3) Kierownik manewrów w celu wystawienia składu z terenu bocznic stosuje procedurę:
 - a. przyjmuje skład manewrowy na punkcie zdawczo-odbiorczym lub innym uzgodnionym miejscu bocznic kolejowej.
 - b. uzgadnia z dyżurnym ruchu stacji Szczecin Goćław numer toru oraz termin wystawienia składu;
 - c. zamawia jazdę manewrową na posterunku „SW1” zgodnie z ustaleniami;
 - d. po otrzymaniu sygnału zezwalającego wydaje maszyniście polecenie uruchomienia jazdy manewrowej i wyprowadza skład z terenu bocznic kolejowej na tory stacji Szczecin Goćław.
- 4) Wyprowadzanie składów z terenu bocznic kolejowej rejon HUK odbywa się poprzez wyciąganie składów z terenu bocznic w kierunku stacji Szczecin Stołczyn a następnie zepchnięcie go w kierunku torów Szczecin Goćław.
- 5) Podczas wystawiania składów manewrowych z terenu bocznic kolejowej rejon HUK obowiązuje prędkość do 5 km/h z wyjątkiem przypadków gdy należy ją ograniczyć do 3 km/h tj. w przypadku znajdowania się w składzie manewrowym wagonów z przekroczoną skrajnią.
- 6) Przewoźnik kolejowy potwierdza wystawienie składu z bocznic kolejowej wykorzystując w tym celu aplikację BRAMA.

6.3. Ważenie wagonów

- 1) Ważenie wagonów realizowane jest poprzez wykorzystanie wagi typu 84evo zlokalizowanej w torze nr 101.
- 2) Proces ważenia, w razie potrzeby, jest uzgadniany pomiędzy operatorem bocznic i przewoźnikiem kolejowym.

6.4. Planowanie pracy manewrowej

- 1) Planowanie pracy manewrowej na terenie bocznic kolejowej jest dokonywane na podstawie uzgodnień pomiędzy operatorem bocznic a przewoźnikiem kolejowym dokonującym obsługi manewrowej bocznic.
- 2) Planowanie pracy manewrowej na terenie bocznic jest ściśle powiązane z terminami dostępności do stacji Szczecin Goćław tj.: w godzinach od 07:00

 <small>PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE</small>	ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.	25/42
---	---	-------

do 19:00.

6.5. Powiadamianie pracowników

- 1) Po uzgodnieniu obsługi przez wyznaczonego pracownika przewoźnika kolejowego z dysponentem operatora bocznicy, na 15 minut przed obsługą torów bocznicy powinna być wstrzymana praca ładunkowa.
- 2) Oprócz wstrzymania prac ładunkowych, należy odsunąć materiały, dźwig i inny sprzęt ładunkowy na bezpieczną odległość (co najmniej 1,5 m od skrajnej szyny). Z torów bezwzględnie muszą być usunięte pojazdy kołowe i wszelkie urządzenia i przedmioty.
- 3) Za powiadomienie pracowników oraz za wstrzymanie prac przeładunkowych oraz usunięcie wszelkich przeszkód z torów odpowiedzialny jest dysponent operatora bocznicy lub inny upoważniony pracownik operatora bocznicy, który:
 - a) żąda od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się na wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów.
 - b) żąda odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych.
 - c) żąda pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych 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:
 - 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (tłuczeń, kamienie, itp.).
 - 1450 mm 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. Sprawdzanie powinno być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.
- 4) 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 pracownikiem operatora bocznicy kierującym pracą ładunkową i wstrzymaniu przez niego prac ładunkowych oraz odsunięciu ludzi i sprzętu na bezpieczną odległość.

VII. OBLUGA PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH I ŁADUNKOWYCH

- 1) Przyjmowanie i przekazywanie wagonów odbywa się zgodnie z postanowieniami Prawa Przewozowego Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. „Prawo Przewozowe.
- 2) W czynnościach zdawczo-odbiorczych biorą udział:
 - a) ze strony operatora bocznicy wyznaczony przedstawiciel General Cargo Terminal Sp. z o. o., który odpowiada za przekazywanie wagonów pod względem technicznym oraz przedstawiciel kontrahenta (spedytora), który odpowiada za przekazywanie przesyłek pod względem handlowym;
 - b) ze strony przewoźnika ustawiacz lub inny wyznaczony pracownik.
- 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 bocznicy dokonuje przyjęcia wagonów wpisując na wykazie datę i godzinę przyjęcia, a następnie podpisują wykaz.
- 5) W razie stwierdzenia nieprawidłowości, żąda od przedstawiciela przewoźnika 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.

7.1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych

- 1) Odbiór wagonów od przewoźnika odbywa się na torach zdawczo - odbiorczych na zasadach określonych w umowie lub umowie zawartej pomiędzy przewoźnikiem kolejowym a operatorem bocznicy.
- 2) Stosowanie wykazów zdawczych R25 oraz zawiadomień R27 o wagonach gotowych do zabrania jest obligatoryjne.
- 3) Tryb postępowania w przypadku nieprawidłowości stwierdzonych podczas przyjmowania/przekazywania taboru kolejowego określa umowa zawarta pomiędzy przewoźnikiem kolejowym a operatorem bocznicy.

7.2. Urządzenia ładunkowe

Bocznicą ZMPSiŚ rejon HUK nie posiada stacjonarnych urządzeń ładunkowych.

7.3. Czynności ładunkowe

Bocznicą ZMPSiŚ rejon HUK posiada place ładunkowe umożliwiające swobodny rozładunek i załadunek wagonów przy pomocy mobilnych/samojezdnych urządzeń przeładunkowych. Tory i wszystkie międzytorza posiadają utwardzoną nawierzchnię drogową.

7.4. Przekazywanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych

- 1) Przekazanie wagonów przewoźnikowi kolejowemu odbywa się na torach zdawczo - odbiorczych na zasadach określonych w umowie zawartej pomiędzy przewoźnikiem kolejowym a operatorem bocznic. Dopuszcza się przekazanie wagonów na innym torze niż zdawczo-odbiorczy.
- 2) Stosowanie wykazów zdawczych R25 i zawiadomienia R27 jest obligatoryjne.
- 3) Tryb postępowania w przypadku nieprawidłowości stwierdzonych podczas przekazywania taboru określa stosowna umowa zawarta pomiędzy przewoźnikiem kolejowym a operatorem bocznic.

VIII. TOWARY NIEBEZPIECZNE

Na bocznic kolejowej ZMP SiŚ S.A. Rejon HUK nie przewiduje się obsługi składów kolejowych przewożących towary niebezpieczne.

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 bocznic należy do obowiązku właściciela bocznic („ZMP SiŚ” S.A.) Działu Utrzymania Infrastruktury Lądowej.
- 2) Badania techniczne powinny być wykonywane przez osoby, posiadające wymagane uprawnienia budowlane w specjalnościach:
 - a) linie, węzły i stacje kolejowe;
 - b) urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.
- 3) Wyniki okresowej kontroli powinny być odnotowane we właściwej dokumentacji.
- 4) Oględziny i konserwacja torów, rozjazdów oraz urządzeń infrastruktury kolejowej na bocznic, zapewnienie ich sprawności technicznej oraz utrzymanie w wymaganym stanie technicznym należy do obowiązku operatora bocznic i powinny być dokonywane w oparciu o postanowienia „Instrukcji utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach ZMP SiŚ 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 General Cargo Terminal, który przekazuje informację 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 bocznicy, mogące naruszyć ustalony porządek pracy manewrowej związanej z obsługą kolejową bocznicy 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 bocznicy (ZMPSiŚ S.A.) ma opracowane własne przepisy wewnętrzne określające warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania nawierzchni kolejowej na bocznicy.
 - 12) Operator bocznicy odpowiada za utrzymanie porządku i czystości na terenie bocznicy kolejowej.
 - 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 bocznica 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 bocznicy kolejowej nie posiada własnego taboru kolejowego.

9.3. Urządzenie nie stanowiące infrastruktury kolejowej

Bocznica 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 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych w brzmieniu obowiązującym, i podlega badaniom okresowym dokonanych przez lekarza uprawnionego do badań profilaktycznych lub lekarza medycyny pracy w terminach określonych w tym załączniku.
- 2) Stopień zdolności do pracy oraz egzaminy kwalifikacyjne i okresowe kierujących pojazdem trakcyjnym określony został w Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2022 r. w sprawie licencji maszynisty w brzmieniu obowiązującym. Kierujący pojazdem trakcyjnym powinni podlegać badaniom okresowym dokonywanym przez lekarza uprawnionego do badań profilaktycznych lub lekarza medycyny pracy, w terminach określonych w tym Rozporządzeniu.
- 3) Przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania czynności pracownicy ci powinni być poddani egzaminowi autoryzacyjnemu ze znajomości warunków lokalnych.
- 4) Pracownicy związani bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego na terenie bocznicy kolejowej, 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.

10.1. Wykaz stanowisk osób związanych z transportem kolejowym zatrudnionych na bocznicy kolejowej ZMPSiŚ rejon HUK

- 1) Stanowiska związane z prowadzeniem transportu kolejowego na terenie bocznicy występują u podmiotów bezpośrednio zaangażowanych w procesie obsługi kolejowej, odpowiednio:
 - a) Operator bocznicy kolejowej:
 - Dysponent nabrzeża
 - b) Przewoźnik kolejowy:
 - Maszynista;
 - Prowadzący pojazdy kolejowe;
 - Kierownik manewrów (ustawiacz, kierownik pociągu);
 - Manewrowy.

 <small>PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE</small>	ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.	30/42
---	---	-------

10.2. Opis obowiązków

- 1) Dysponent operatora bocznicy/nabrzeża:
 - a) sprawuje ogólny nadzór nad pracą transportu kolejowego na podległych mu nabrzeżach;
 - b) zapewnia właściwą organizację pracy na nabrzeżach i punktach ładunkowych w ramach porozumień pomiędzy zainteresowanymi podmiotami;
 - c) sprawuje nadzór nad utrzymaniem stanu technicznego torów i rozjazdów związanych z transportem kolejowym i zgłasza usterki do ZMPSiŚ SA.;
 - d) wyznacza pracowników do wykonywania przydzielonych czynności w transporcie kolejowym (prac ładunkowych), stosownie do posiadanych kwalifikacji;
 - e) podejmuje niezbędne działania w przypadku zakłóceń w normalnej pracy nabrzeża oraz zakłóceń transportu kolejowego;
 - f) organizuje pracę nabrzeży w warunkach zimowych;
 - g) bezzwłocznie przekazuje informacje kierownictwu spółki o wszystkich wypadkach z pracownikami i taborem kolejowym oraz awarii urządzeń technicznych związanych z procesem obsługi kolejowej.

- 2) Maszynista (Prowadzący pojazd kolejowy):
 - a) maszynista (prowadzący pojazd kolejowy) 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 (prowadzący pojazd kolejowy) przed rozpoczęciem manewrów powinien dokonać sprawdzenia urządzeń łączności na pojeździe kolejowym;
 - c) maszynista (prowadzący pojazd kolejowy) powinien wykonywać manewry na polecenie kierownika manewrów, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami „Instrukcji o technice pracy manewrowej na bocznicach ZMPSiŚ” i nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu, ludzi i pojazdów kolejowych;
 - d) maszynista powinien odmówić wykonania polecenia jeżeli nie był omówiony plan pracy manewrowej albo podany sygnał lub polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami lub w sposób budzący wątpliwości;
 - e) w razie konieczności pozostawienia pojazdu kolejowego z napędem na postoju, maszynista (prowadzący pojazd kolejowy) zobowiązany jest wyłączyć silnik i zabezpieczyć pojazd przed zbiegnięciem;
 - f) podczas jazd manewrowych przez przejazdy kolejowo – drogowe (przejścia), miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista (prowadzący pojazd kolejowy) powinien odpowiednio wcześniej podawać sygnał



„Baczność”;

- g) przy manewrach lokomotywą dwukabinową maszynista powinien zająć czołową kabinę sterowniczą. Nie dotyczy to spychania wagonów lokomotywą dwukabinową – w takim przypadku maszynista powinien zająć miejsce w tej kabinie, z której ma lepsze warunki obserwacji spychanego składu, drogi przebiegu i drużyny manewrowej.

3) Kierownik manewrów:

a) przed przystąpieniem do pracy powinien:

- ustalić plan pracy manewrowej i zapoznać z nim drużynę trakcyjną i manewrową oraz obsługę posterunku nastawczego;
- sprawdzić skład drużyny manewrowej i trakcyjnej oraz ich przygotowanie do pracy;
- dokonać podziału czynności między manewrowych lub w przypadku jednego manewrowego określić jego zadania w trakcie manewrów;
- zapoznać się ze stanem zajętości torów na bocznicach kolejowej oraz sprawdzić, które tory są zamknięte;
- sprawdzić zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem oraz czy nie stoją w granicach ukresów;
- ustalić miejsce postoju wagonów wymagających zachowania szczególnej ostrożności np. z przesyłką nadzwyczajną itp.;
- sprawdzić stan i liczbę używanych przy manewrach płozów hamulcowych, oświetlenia i urządzeń łączności.

b) w czasie wykonywania manewrów na bocznicach kolejowej ZMPSiŚ Rejon HUK do obowiązków kierownika manewrów należy:

- kierowanie rozrządzaniem i zestawianiem pociągów;
- podawanie sygnałów manewrowych;
- sprzęganie i rozsprzęganie pojazdów kolejowych;
- zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem;
- obsługa punktów ładunkowych, a w przypadku braku wyznaczonych pracowników także przyjmowanie i zdawanie wagonów;
- sprawdzenie pojazdów kolejowych na podstawie oględzin wzrokowych, czy pojazdy te nie posiadają widocznych usterek dyskwalifikujących je do ruchu. Jeżeli kierownikowi nasuwają się wątpliwości, co do przydatności pojazdów do ruchu, to powinien on zasięgnąć w tym względzie opinii rewidenta taboru, a tam gdzie go nie ma – maszynisty;
- wyznaczanie manewrowych (manewrowego) do obsługi hamulców ręcznych, obsługi zwrotnic na terenie bocznic oraz do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem;
- przygotowanie dróg przebiegu, zwrotnic i wykolejnic nastawianych ręcznie (jeżeli takie występują).

c) Kierownik manewrów kierujący pracą manewrową na terenie bocznic kolejowej ZMPSiŚ Rejon HUK, lub na jego polecenie manewrowy, może jednoosobowo wykonywać następujące manewry:

- przestawiać z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy towarowe nieprzekraczające 60 osi rzeczywistych; w przypadku przestawiania składów manewrowych na sygnały manewrowe podawane na



sygnalizatorach, gdy pojazd trakcyjny wykonujący manewry i pracownik przestawiający skład posiada sprawny radiotelefon można przestawiać składy manewrowe bez ograniczeń długości;

- bez czynnego hamulca zespolonego przestawiać grupy wagonów ładownych nieprzekraczające 8 osi rzeczywistych lub 28 osi rzeczywistych w przypadku wagonów próżnych.

4) Manewrowy:

a) przed przystąpieniem do pracy manewrowy powinien zgłosić się u kierownika manewrów przepisowo ubrany z niezbędnymi do pracy przyborami sygnałowymi i na polecenie kierownika manewrów obejść wyznaczone tory oraz sprawdzić:

- jaki jest stan wypełnienia każdego toru i które tory są wolne;
- czy pojazdy kolejowe są dopchnięte i połączone sprzęgami;
- czy nie ma torów zamkniętych dla ruchu;
- czy pod kołami pojazdów kolejowych nie ma płozów lub innych przedmiotów, które mogą spowodować wykolejenie;
- czy na torach nie znajduje się pojazd kolejowy wykolejony, uszkodzony, z przesuniętym lub uszkodzonym ładunkiem lub pojazdy kolejowe wymagające zachowania szczególnej ostrożności;
- czy płozy do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem znajdują się na właściwym miejscu, w odpowiedniej ilości i w odpowiednim stanie;
- czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów;
- czy przejazdy kolejowo – drogowe (przejścia) są wolne od pojazdów kolejowych, w żłobkach nie ma lodu, piasku i innych zanieczyszczeń;
- czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego, ludzi i pojazdów kolejowych. Informację o stanie torów w rejonie bocznicy oraz zauważonych nieprawidłowościach lub przeszkodach, manewrowy powinien zgłosić kierownikowi manewrów niezwłocznie po ukończeniu sprawdzenia.

b) w czasie wykonywania manewrów do obowiązków manewrowego należy:

- rozprzęganie i sprzęganie pojazdów kolejowych;
- przestawianie zwrotnic i wykolejnic przewidzianych do obsługi;
- podawanie sygnałów manewrowych;
- hamowanie manewrujących pojazdów kolejowych;
- zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem;
- luzowanie i rozłączanie odpręgów;
- obsługiwanie hamulca ręcznego;
- inne czynności związane z pracą manewrową, zlecone przez kierownika manewrów.

c) manewrowy powinien zwracać uwagę, czy zwrotnice dla rozrządzanych pojazdów kolejowych są odpowiednio nastawione, a pojazd kierowany jest na właściwy tor zgodnie z przeznaczeniem;

d) manewrowy powinien dawać sygnały samodzielnie w następujących sytuacjach:

- przed dojechaniem do wagonów, które manewrowy ma połączyć;

- gdy na polecenie kierownika manewrów, wykonuje manewry jednoosobowo;
 - celem wstrzymania manewrów w razie grożącego niebezpieczeństwa.
- e) przed zakończeniem pracy manewrowy powinien:
- sprawdzić, czy nie pozostawiono pojazdów kolejowych poza ukresami torów;
 - zabezpieczyć pojazdy kolejowe przed zbiegnięciem;
 - nieużyte do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem płozy hamulcowe złożyć w wyznaczonym do tego miejscu;
 - pozawieszać sprzęgi hamulcowe (nie powinny zwisać niżej niż 140 mm ponad główkę szyny) na wsporniki.
- f) manewrowemu nie wolno oddalać się z wyznaczonego miejsca pracy bez wiedzy i zgody kierownika manewrów;
- g) manewrowy podczas wykonywania pracy manewrowej zobowiązany jest zapewnić bezpieczne jej wykonanie, a w razie jakiegokolwiek zagrożenia niezwłocznie powiadomić kierownika manewrów i podjąć wszelkie możliwe środki w celu zapobieżenia wypadkowi.

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 pomostów oraz przerw między wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor przechodząc tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego wagonu;
 - d) zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do taboru będącego w ruchu;
 - e) nie wolno przechodzić między torem kolejowym, na którym dokonywane są manewry a rampami, magazynami, wagami i innymi tego typu obiektami.
- 3) W czasie jazdy na taborze zabronione jest:
 - a) wychylanie się poza skrajnię taboru;
 - b) przebywania na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają znajdowanie się pracownika w skrajni taboru, na stopniach bez uchwytu, z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych;
 - c) przebywania na zderzakach, sprzęgach śrubowych, dachach wagonów i ładunkach;
 - d) przebywanie na stopniach wejściowych pojazdów trakcyjnych.
- 4) Wchodzenie między tabor w celu jego połączenia w pozycji wyprostowanej

 <small>PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE</small>	ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.	34/42
---	---	-------

jest zabronione, wchodząc należy schylić się chwytając ręką za uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołownicy wagonu.

- 5) Zabrania się sprzęgania i rozprzęgania pojazdów trakcyjnych z wagonami jeżeli pojazdy trakcyjne lub wagony znajdują się w ruchu.
- 6) Sprzęganie i rozprzęganie taboru na przejazdach, rozjazdach, torach położonych ma spadkach jest zabronione.
- 7) Do hamowania i zabezpieczania taboru nie wolno używać płózów hamulcowych uszkodzonych.
- 8) Płóz hamulcowy należy wykladać chwytając za uchwyt. Zabronione jest chwytanie płozu za korpus.
- 9) Przy przestawianiu zwrotnicy pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica i ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza 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 w 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 General Cargo Terminal ma obowiązek cyklicznego oczyszczania rowków przejazdowych oraz torów znajdujących się na punktach ładunkowych z resztek towaru pozostałego po zrealizowaniu prac przeładunkowych.
- 5) Strony ponoszą odpowiedzialność za zapewnienie sprawności techniczno-eksploatacyjnej w warunkach zimowych w granicach swojej odpowiedzialności.
- 6) W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych spowodowanych warunkami atmosferycznymi Strony mogą zarządzić wprowadzenie niezbędnych zmian organizacji ruchu i ograniczeń w udostępnianiu infrastruktury kolejowej.
- 7) Strona, która zarządziła zmiany powiadamia o tym niezwłocznie drugą Stronę.
- 8) W przypadkach niezbędnych dla usuwania skutków zimy w obrębie dróg kolejowych przylegających do punktu styku Strony, po wzajemnym uzgodnieniu, mogą udzielić sobie odpłatnej pomocy w miarę posiadanych możliwości technicznych. Koszty związane z użyciem personelu, sprzętu i innych środków technicznych pokrywane są wg odrębnych ustaleń Stron.
- 9) Koordynację działań w zakresie prowadzonej akcji zimowej sprawują:
 - a) ze strony PKP PLK:

 <small>PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE</small>	ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.	35/42
---	---	-------

- Z-ca dyrektora ds. Eksploatacyjnych Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie: ☎91 471 55 51 📠91 471 54 09, 📞 600 084 842;
- b) ze strony ZMPSiŚ:
 - Kierownik działu utrzymania infrastruktury lądowej: ☎91 430 86 30, 📞 783 830 015;
 - Inspektor nadzoru: ☎91 430 88 41, 📞 695 957 094;
 - Kierownik działu koordynacji obsługi kolejowej: ☎91 430 82 77, 📞 695 950 554;
 - Dyspozytor kolejowy ZMPSiŚ: ☎91 430 85 90, 📞 665 434 025.
- c) ze strony operatora bocznicy General Cargo Terminal:
 - Dysponent General Cargo Terminal 📞 667 249 267.

11.3. Działania podejmowane we współpracy z innymi zarządcami infrastruktury

- 1) Z uwagi na lokalizację bocznicy kolejowej ZMPSiŚ Rejon HUK, 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 kolejowy ZMPSiŚ powiadamiają również przewoźników kolejowych o występujących warunkach w granicach bocznicy.
- 3) Strony ustalają, że dla zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu kolejowego, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia, powiadamia się wzajemnie odpowiednio:
 - a) po stronie PKP PLK: Dyspozytor Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie ☎ (91) 471 33 63, 📞 662 279 366;
 - b) po stronie ZMPSiŚ: Dyspozytor kolejowy ZMPSiŚ ☎ (91) 430 85 90, 📞 665 434 025;
 - c) po stronie General Cargo Terminal (dyrektor operacyjny) 📞 667 249 267.
- 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 bocznicy kolejowej ZMPSiŚ Rejon HUK – 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 bocznicy 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) Dysponentowi General Cargo Terminal ☎ 691 971 431 lub dyr. operacyjnemu General Cargo Terminal ☎ 667 249 267 ;
- b) Dyspozytorowi kolejowemu ZMPSiŚ SA. ☎ (91) 430 85 90, ☎ 665 434 025;
- c) Dyspozytorowi PKP PLK SA. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie ☎ (91) 471 33 63, ☎ 662 279 366;
- d) Portowej Służbie Ratowniczej ☎ (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 boczniczy powiadamia niezwłocznie osoby znajdujące się w strefie zagrożenia oraz Portową Służbę Ratownictwa, która prowadzi i organizuje akcję ratownictwa chemicznego i ekologicznego mającą na celu ochronę życia i zdrowia oraz mienia, a wynikającej ze zdarzeń z materiałami i środkami chemicznymi na lądzie i akwenach portowych oraz ograniczenia rozlewów i rozpyłów materiałów ropopochodnych.
- 6) Jeżeli na skutek zdarzenia kolejowego na boczniczy doszło do awarii chemicznej, pożaru lub wybuchu związanego z przewozem kolejną towarów niebezpiecznych użytkownik boczniczy oraz operator terminala zobowiązani są niezwłocznie powiadomić:
 - a) osoby znajdujące się w rejonie zagrożenia;
 - b) dyspozytora (dysponenta nabrzeża) właściwego dla rejonu miejsca wypadku;
 - c) Portową Służbę Ratowniczą ☎ (91) 430 83 55 lub 430 89 98
 - d) Komendę Miejską Państwowej Straży Pożarnej ☎ 112 lub 998.
- 7) Użytkownik boczniczy 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 HUK jest zobowiązany powiadomić o zdarzeniu:
- a) Oddział terenowy UTK W Szczecinie sms na numer tel. kom. 797 829 758. podając:
 - 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
 - c) Prezesa Urzędu Transportowego Kolejowego adres e-mail: 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.
- 14) Komisja kolejowa działa i prowadzi dokumentację zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z dnia 18 marca 2016 poz.369).
- 15) W sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na drogach kolejowych przylegających do punktu styku zarządzanych przez PLK, komisja kolejowa Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie działa i prowadzi dokumentację zgodnie z Instrukcją o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8 obowiązującej na drogach kolejowych zarządzanych przez PLK Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie.
- 16) W sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na drodze kolejowej zarządzanej przez ZMPSiŚ przylegającej do punktu styku zarządzanej przez PKP PLK , komisja kolejowa ZMPSiŚ działa i prowadzi dokumentację zgodnie z opracowaną na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z dnia 18 marca 2016 poz.369), Instrukcji Zasady i Wymagania Organizacyjne Związane z Powiadomieniem o Poważnych Wypadkach, Wypadkach i Incydentach oraz Działalnością Komisji Kolejowej na bocznicach ZMPSiŚ SA.
- 17) Strony zobowiązują się do udzielania wzajemnie pomocy w zakresie usuwania skutków poważnych wypadków, wypadków i incydentów oraz sytuacji nadzwyczajnych występujących w obrębie dróg kolejowych przylegających do punktu styku w miarę posiadanych możliwości technicznych.

11.5. Postępowanie w sytuacjach wpływających na bezpieczeństwo

- 1) Zagrożenia przejezdności torów mogą wystąpić w przypadku:
 - a) zdarzeń na przejazdach kolejowo – drogowych;
 - b) rozprucia lub uszkodzenia rozjazdów;
 - c) wykolejenia lub uszkodzenia, w trakcie czynności ekspedycyjnych, wagonów znajdujących się na terenie bocznic kolejowej.
- 2) Wstrzymanie ruchu kolejowego na bocznic kolejowej może mieć miejsce w przypadkach:
 - a) zdarzeń kolejowych na infrastrukturze kolejowej stycznej do ZMPSiŚ na torach dojazdowych do bocznic kolejowej;
 - b) awarii i uszkodzeń srk na infrastrukturze PKP PLK w szczególności na posterunku „SW1” stacji Szczecin Gośćów;
 - c) rozprucia lub uszkodzenia rozjazdów lub wystąpienia zdarzeń (wypadków i incydentów kolejowych);
 - d) zdarzeń kolejowych na infrastrukturze kolejowej ZMPSiŚ.
- 3) Wstrzymanie ruchu kolejowego następuję na wniosek:
 - a) dyspozytora General Cargo Terminal lub innej uprawnionej osoby operatora bocznic w przypadku wykolejenia lub uszkodzenia taboru oraz w przypadku uszkodzenia infrastruktury kolejowej na terenie bocznic. Ruch na infrastrukturze stycznej w tym przypadku wstrzymuje dyżurny ruchu stacji Szczecin Gośćów;
 - b) nastawniczego posterunku „SW1” w przypadku awarii urządzeń srk znajdujących się na głowicy wjazdowej na teren bocznic kolejowej lub w przypadku wystąpienia zdarzeń kolejowych na terenie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK;
 - c) kierownika prac torowych w przypadku prac związanych z naprawą infrastruktury kolejowej (dotyczy tylko i wyłącznie wstrzymania ruchu kolejowego na terenie bocznic kolejowej)
- 4) Wykaz telefonów alarmowych:
 - a) Portowa służba ratownicza: ☎ (91) 430 83 55 lub (91) 430 89 98;
 - b) Dyspozytor kolejowy ZMPSiŚ: ☎ (91) 430 85 90, 📠 665 434 025;
 - c) Dyspozytor General Cargo Terminal: 📠 691 971 431;
 - d) Dyspozytor PKP PLK SA, Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie ☎ (91) 471 33 63, 📠 662 279 366.

XII. WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI

12.1. Jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy

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

12.2. Tryb rozstrzygnięcia sporów z zarządcami infrastruktury stycznej

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

12.3. Wykaz adresów i numery telefonów

- 1) Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie:
 - a) ul. Korzeniowskiego 1, 70-211 Szczecin
 - b) tel.: +48 91 471 55 50
 - c) fax: +48 91 471 54 09
 - d) e-mail: iz.szczecin@plk-sa.pl

- 2) Sekcja Eksploatacji Szczecin Główny
 - a) naczelnik sekcji – tel. +48 91 471 17 56,
 - b) naczelnik sekcji – e-mail: ise.szczecinglowny@plk-sa.pl
 - c) dyżurny ruchu stacji Szczecin Goław – 883 358 099

- 3) Przewoźnik
 - a) adres:
 - b) tel.:
 - c) e-mail:

- 4) Przewoźnik
 - a) adres:
 - b) tel.:
 - c) e-mail:

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.	General Cargo Terminal 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

 PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE	ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.	40/42
--	---	-------

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 HUK odpowiedzialny jest Inspektor Nadzoru (ZMP SiŚ S.A.) Działu Utrzymania Infrastruktury Lądowej.

XIV. Spis załączników

- Zał.1 Plan schematyczny boczniczy kolejowej Rejon HUK.
- Zał.2 Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na boczniczy kolejowej Rejon HUK.

WYKAZ ROZJAZDÓW

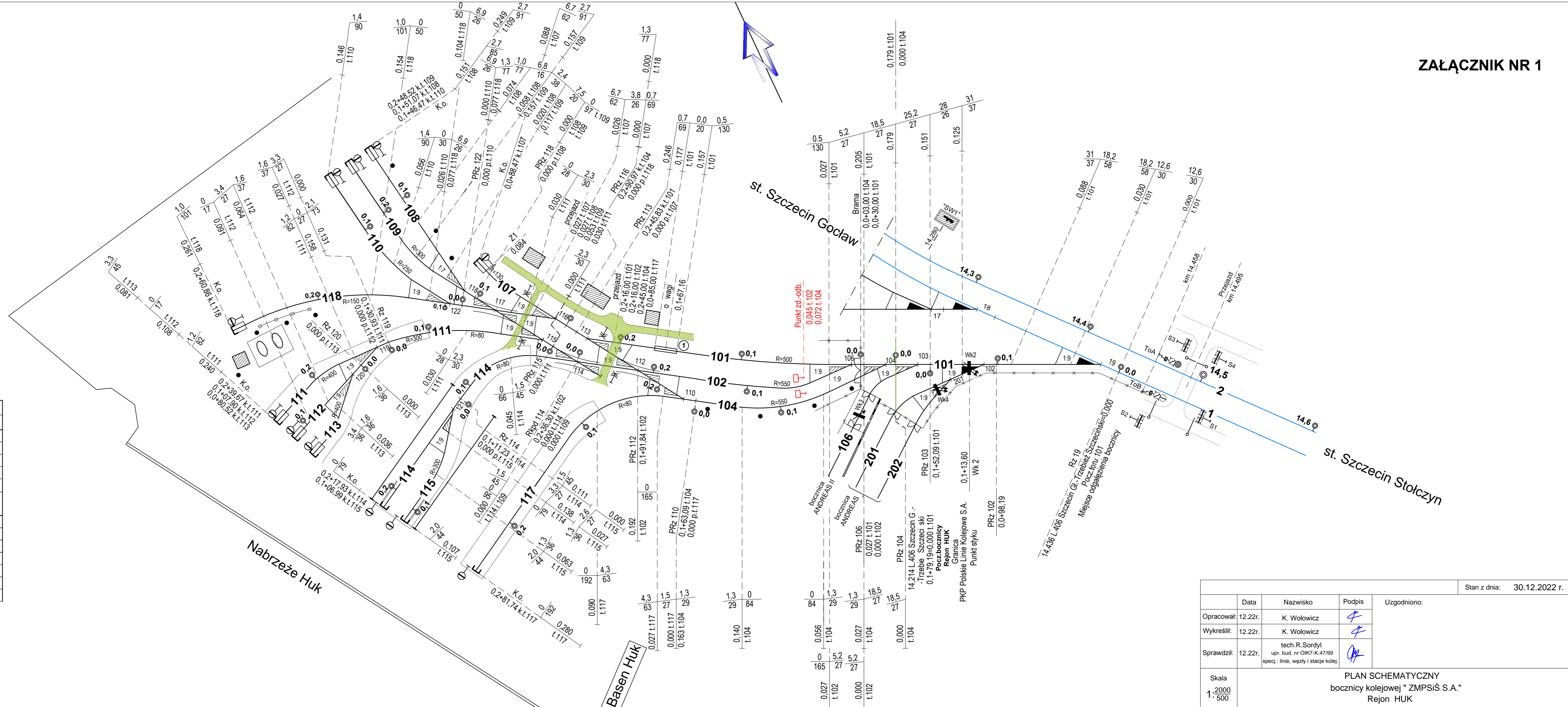
Nr ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIĘŃ	RODZAJ	KIERUNEK	PODROZJAZDNICE	PODSYPKA
104	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
106	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
110	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
112	S 42	1:9	205	Krzyżowy podwójny	-	Drewniane	Tłuczniowa
113	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
114	S 42	1:9	205	Krzyżowy podwójny	-	Drewniane	Tłuczniowa
115	S 42	1:9	205	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
116	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
117	S 49	1:9	190	Krzyżowy podwójny	-	Drewniane	Tłuczniowa
118	S 42	1:7	140	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
119	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
120	S 42	1:9	205	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
121	S 42	1:9	205	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
122	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa

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
NA TERENIE PKP PLK S.A.													1	Waga kolejowa
Dojazdowy	101	S	19	S	104	179	-	-	-	-	-	-		
NA TERENIE ZMPSiS S.A.														
Dojazdowy, wagowy	101	S	104	S	113	273	101	U	104	U	113	157		
Zdaw.-odbiorczy	102	S	106	śr.Rkpd	114	236	102	P.zd-odb.	-	U	112	85		
Zdaw.-odbiorczy	104	S	104	S	116	291	104	P.zd-odb.	-	S	110	91		
Ochronny	107	S	113	K.o.	-	104	107	U	116	Z1	-	39		
Postojowy	108	S	118	K.o.	-	151	108	U	118	Z1	-	100		
Postojowy	109	śr.Rkpd	114	K.o.	-	249	109	U	118	Z1	-	100		
Postojowy	110	S	122	K.o.	-	147	110	U	122	Z1	-	100		
Ładunkowy	111	S	115	K.o.	-	240	111	U	115	S	119	85		
Ładunkowy	111	S	119	K.o.	-	108	111	U	119	Z1	-	64		
Ładunkowy	112	S	119	K.o.	-	108	112	U	120	Z1	-	35		
Ładunkowy	113	S	120	K.o.	-	81	113	U	120	Z1	-	35		
Ładunkowy	114	śr.Rkpd	114	K.o.	-	218	114	U	114	S	121	66		
Ładunkowy	114	S	121	K.o.	-	107	114	U	121	Z1	-	62		
Ładunkowy	115	S	121	K.o.	-	107	115	U	121	Z1	-	62		
Ładunkowy	117	S	110	K.o.	-	282	117	U	110	Z1	-	237		
Ładunkowy	118	S	116	K.o.	-	261	118	U	122	Z1	-	133		

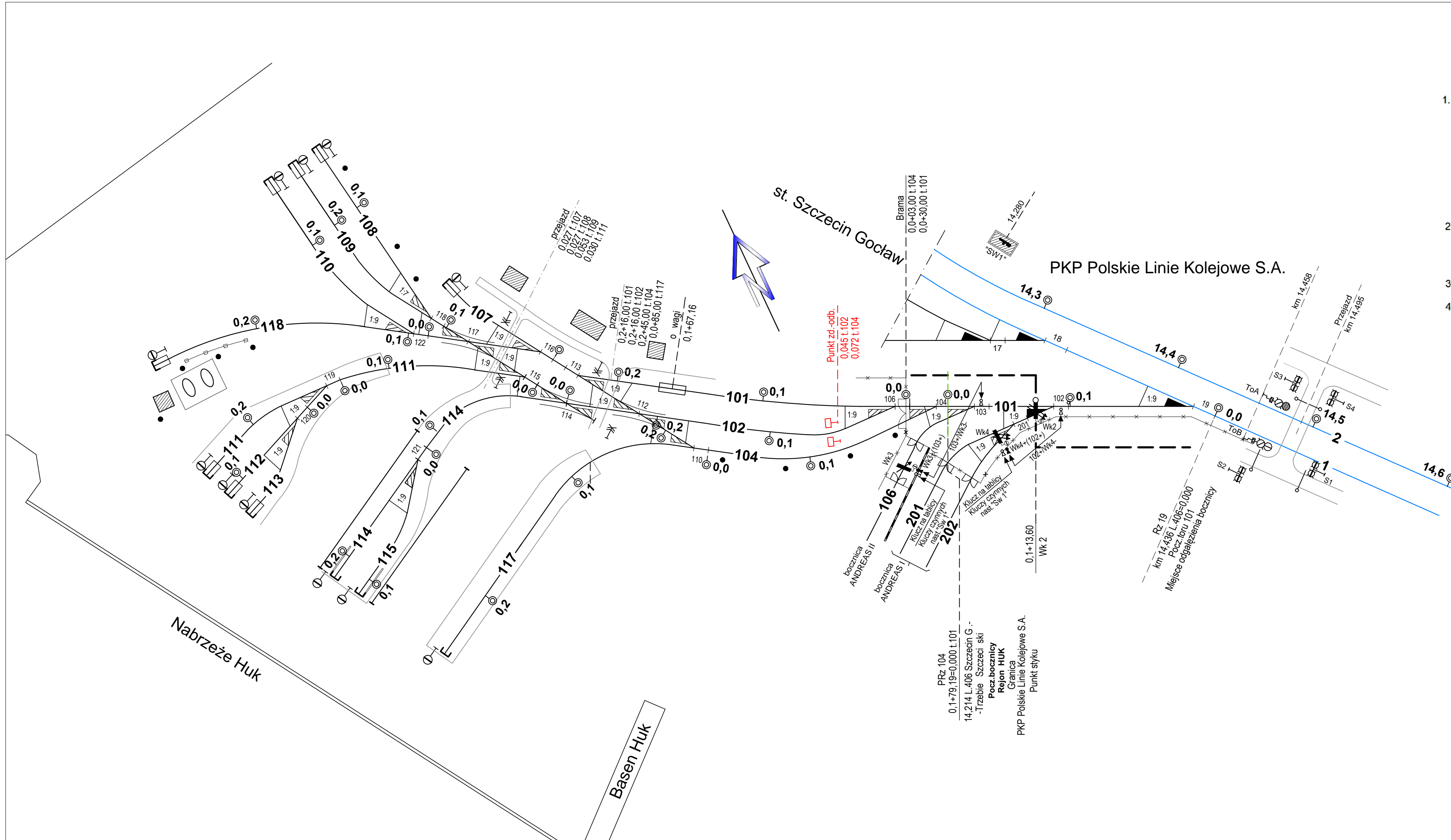
OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW

S	Styk przedgigicowy
U	Ukres rozjazdu
Wk	Wykolejnica
K.o.	Kozioł oporowy
PZO	Punkt zdowczo-odbiorczy
Z1	Początek zasypki
●	Oświetlenie



ZAŁĄCZNIK NR 1

Stan z dnia: 30.12.2022 r.			
Data	Nazwisko	Podpis	Uzgodniono:
Opracował: 12.22r.	K. Wołowicz	<i>[Signature]</i>	
Wykreślił: 12.22r.	K. Wołowicz	<i>[Signature]</i>	
Sprawdził: 12.22r.	tech.R.Sordyl upr. bud. nr OIK7-K.4799 specj.: linie, węzły i stacje kolej.	<i>[Signature]</i>	
Skala 1:2000 1:500	PLAN SCHEMATYCZNY bocznicę kolejową "ZMPSiS S.A." Rejon HUK		



- Bocznica "Bocznica ZMPSi S.A" odgałęzia się w km 14,436 od toru stacyjnego 1 na zwrotnicy nr 19. Zwrotnica rozjazdu nr 19 i Wk2 nastawiane są centralnie z nastawni wykonawczej „SW1” stacji Szczecin Goław przez nastawniczego (PKP PLK S.A.). Obecnie bocznice: „ANDREAS I”, „Bocznica ZMPSi S.A”, „ANDREAS II” zabezpieczone są wykojeńciami Wk2 sterowanymi centralnie z nastawni PKP. Bocznica „ANDREAS I” odgałęziająca się od innej bocznicy tj. „HUK” jest wyposażona w osobną wykojeńciami Wk4 uzależnioną kolejnością nastawiania kluczowo z zamkiem zwrotnicowym trzpieniowym rozjazdu nr 102. Bocznica „ANDREAS II” odgałęziająca się rozjazdem nr 103 od bocznicy „HUK” posiada osobną wykojeńciami Wk3 uzależnioną kolejnością nastawiania z zamkiem zwrotnicowym trzpieniowym rozjazdu nr 103.
- Rejestry kluczy plusowych: Wk3 i Wk4 są wykonane, jako tożsame (jednakowe). Zastosowano rejestr klucza: Grupa 0, forma klucza S i oznakowano opisem: Wk3+(103+) // Wk4+(102+). Klucz w/w w stanie zasadniczym znajduje się na tablicy kontrolnej kluczy czynnych zabudowanej w nastawni wykonawczej „SW1” stacji Szczecin Goław.
- Klucze zapasowe nr Wk3+(103+) / Wk4+(102+), 103+ / Wk3- i 102+ / Wk4- są umieszczone w zamkniętej i zaplombowanej szafie kluczy zapasowych na nastawni wykonawczej „SW1”.
- Zastosowany ten sam rejestr klucza czynnego Wk3+ (103+) / Wk4+ (102+) wykojeńciami Wk3 i Wk4 zapewnia:
 - wyłączenie jednoczesnych obsługa bocznicy,
 - zamknięcie jednej z wykojeńciami Wk3 lub Wk4 w położeniu nałożonym na tor, gwarantując zamknięcie jednej z bocznicy,
 - gwarancję zabezpieczenia bocznicy tj. zamknięcia Wk3 i Wk4 przy zdawaniu klucza czynnego Wk3+ (103+) / Wk4+(102+) nastawniczemu.

				Stan z dnia: 30.12.2022 r.
Opracował:	12.22r.	K. Wołowicz	<i>[Signature]</i>	Uzgodniono:
Wykreślił:	12.22r.	K. Wołowicz	<i>[Signature]</i>	
Sprawił:	12.22r.	inż. J. Seredyn	<i>[Signature]</i>	
Skala	PLAN SCHEMATYCZNY urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym bocznicy kolejowej " ZMPSiS S.A." Rejon HUK			
1:2000 1:500				