

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH

Regulamin niniejszy, zawierający 50 ponumerowanych stron
sporządzony został w 12 jednobrzmiących egzemplarzach.

UZGODNIONO
z zarządcą infrastruktury kolejowej:


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


ZASTĘPCA DYREKTORA


Marek Osaplewski

Szczecin, dnia 04-08-2023

ZATWIERDZAM:

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

PREZES ZARZĄDU

Krzysztof Urbaś

WICEPREZES
ds. Ekonomiczno-Finansowych

Daniel Stachewicz

Szczecin, dnia 20-07-2023



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

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

2/50

SPIS TREŚCI

	Strona
I. POSTANOWIENIA OGÓLNE	6
1.1. Bocznicą kolejową	6
1.2. Użytkownik bocznicą kolejową	7
1.3. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu	7
1.4. Zakres obowiązywania regulaminu	8
1.5. Przepisy wewnętrzne	9
II. OPIS BOCZNICY KOLEJOWEJ	10
2.1. Tory	10
2.2. Rozjazdy, skrzyżowania torów	10
2.3. Obrotnice, suwnice i wywrotnice wagonowe	10
2.4. Kolejowe obiekty inżynieryjne	10
2.5. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia	10
2.6. Wagi wagonowe	11
2.7. Inne urządzenia	11
2.8. Bramy kolejowe	11
2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	11
2.10. Posterunki techniczne	12
2.11. Sygnalizatory, wskaźniki i tablice	12
2.12. Oświetlenie bocznicą kolejową	12
III. PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO	13
3.1. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada	13
3.2. Rejony manewrowe bocznicą kolejową	13
3.3. Środki łączności	13
3.4. Uzgadnianie ruchu kolejowego przez połączenie z infrastrukturą styczną	13
3.5. Układanie drogi przebiegu	14
3.6. Pozwolenie na jazdę	14
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	18
4.5. Możliwości wykonywania manewrów taborem bocznicą po torach stycznych	18
V. ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWRÓWEJ	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	20
5.5. Obsada drużyn manewrowych ich wyposażenie	20
5.6. Dozwolone sposoby prowadzenia pracy manewrowej	21
5.7. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym	21
5.8. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem	22
VI. ORGANIZACJA PRACY MANEWRWEJ	24
6.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową	24
6.2. Zabieranie wagonów z bocznic kolejowej	25
6.3. Ważenie wagonów	25
6.4. Planowanie pracy manewrowej	25
6.5. Powiadamianie pracowników	26
6.6. Przetaczanie taboru kolejowego przy użyciu pojazdów drogowych	27
VII. OBŁUGA PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH I ŁADUNKOWYCH	28
7.1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych	28
7.2. Urządzenia ładunkowe	28
7.3. Czynności ładunkowe	28
7.4. Przekazywanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych	30
VIII. TOWARY NIEBEZPIECZNE	31
8.1. Opis towarów niebezpiecznych na bocznic kolejowej	31
8.2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznic kolejowej	31
8.3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych	33
8.4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego	34
8.5. Doradca ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych	34
IX. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIE	35
9.1. Infrastruktura kolejowa	35
9.2. Tabor kolejowy	36
9.3. Urządzenie nie stanowiące infrastruktury kolejowej	36
X. STANOWISKA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM I OKREŚLONE DLA NICH WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE	37
XI. BEZPIECZEŃSTWO	41
11.1. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego	41
11.2. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych	41
11.3. Działania podejmowane we współpracy z innymi zarządcami infrastruktury	42

11.4. Postępowanie w razie wypadku lub incydentu	43
11.5. Postępowanie w sytuacjach wpływających na bezpieczeństwo	45
XII. WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI	46
12.1. Jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy	46
12.2. Tryb rozstrzygnięcia sporów z zarządcami infrastruktury stycznej	46
12.3. Wykaz adresów i numery telefonów	46
XIII. POSTANOWIENIA KOŃCOWE	47
13.1. Rozdzielnik Regulaminu	47
13.2. Sposób udostępniania Regulaminu pracownikom boczniczy kolejowej	47
13.3. Procedura wprowadzania zmian i uzupełnień w treści Regulaminu	47
13.4. Osoba odpowiedzialna za aktualność Regulaminu	47
XIV. Spis załączników	48
XV. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIENIŃ TREŚCI REGULAMINU	49
WYKAZ OSÓB ZAPOZNANYCH Z TREŚCIĄ REGULAMINU	50

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. Bocznica kolejowa

- 1) Nazwa i lokalizacja
Bocznica kolejowa Rejon Przeładunków Drobnicowych będąca w zarządzie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. (dalej ZMPSiŚ S.A.), położona jest przy stacji Szczecin Port Centralny.
- 2) Punkt odgałęzienia
Bocznica kolejowa Rejon Przeładunków Drobnicowych odgałęzia się na stacji Szczecin Port Centralny w okręgu nastawczym SPD:
 - a) rozjazdem nr 807 od toru nr 812 w km 4,447 linii 990 Szczecin Port Centralny SPA – Szczecin Port Centralny SPD32;
 - b) rozjazdem nr 803 od toru nr 812 w km 4,376 linii 990 Szczecin Port Centralny SPA – Szczecin Port Centralny SPD32.
- 3) Początek i koniec poszczególnych nabrzeży opisano w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w § 1. Kilometraż bocznicy liczony jest od punktu styków bocznicy.
- 4) Punkty styku dróg kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz ZMPSiŚ S.A., znajdują się:
 - a) dla Rejonu nr 1 Eva Stevedoring w km 0,019 toru nr 1031 (koniec rejonu w km 1,021 toru nr 1032);
 - b) dla Rejonu nr 2 Rumuńskie w km 0,092 toru nr 809 (koniec rejonu w km 0,602 toru nr 951);
 - c) dla Rejonu nr 3 Ukraińskie i WOC w km 0,193 toru nr 808 (koniec rejonu w km 0,193 toru nr 905b);
 - d) dla Rejonu nr 4 Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne w km 0,986 toru nr 842(koniec rejonu w km 0,142 toru nr 1301);
 - e) dla Rejonu nr 5 Szczecin Bulk Terminal w km 0,011 toru nr 1022 (koniec rejonu w km 0,393 toru nr 1025);
 - f) dla Rejonu nr 6 Fast Terminals w km 0,011 toru nr 1009 (koniec rejonu w km 0,326 toru nr 982);
 - g) dla Rejonu nr 7 Ostrów Grabowski w km 0,986 toru nr 842 (koniec rejonu w km 0,142 toru nr 1301).Poszczególne wartości kilometrów podane są wg kilometracji bocznicowej.
- 5) Tor dojazdowy
Torem dojazdowym do bocznicy kolejowej ZMPSiŚ S.A. Rejon Przeładunków Drobnicowych jest:
 - a) tor nr 809 (PKP PLK) : dla rejonu manewrowego nr 2 Rumuńskie;
 - b) tor nr 808 (PKP PLK): dla rejonu manewrowego nr 3 WOC - Ukraińskie;
 - c) tory od nr 801 do 806 oraz nr 810 i 811 (PKP PLK); dla rejonu manewrowego nr 1 Eva Stevedoring, nr 5 SBT i nr 6 Fast Terminals;
 - d) tory od nr 810 do 815 oraz od 817 do 823 (PKP PLK) dla rejonów manewrowych nr 1 Eva Stevedoring, nr 5 SBT;
 - e) tor nr 1207b (PKP PLK) - dla rejonu nr 7 Ostrów Grabowski;
 - f) tor nr 842 (PKP PLK) - dla rejonu nr 4 ZCL.

4) Przeznaczenie bocznic

Bocznicą jest przeznaczona i przystosowana do:

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

5) Status bocznic kolejowej:

Bocznicą kolejową ZMPSiŚ S.A. Rejon Przeładunków Drobnicowych posiada status Obiektu Infrastruktury Usługowej.

1.2. Użytkownik bocznic kolejowej

1) Bocznicą użytkowana jest na podstawie umów zawartych pomiędzy ZMPSiŚ S.A.

a:

- a) DB Port Szczecin Sp. z o.o., ul. Bytomska 14, 70-603 Szczecin (dalej DB Port Szczecin), dla rejonów manewrowych nr 1, 2, 3, 4 i 7;
- b) Baltic Stevedoring Company Sylwestrzak S. J., ul. Władysława IV 1, 70-651 Szczecin dla rejonu manewrowego nr 2;
- c) Szczecin Bulk Terminal Sp. z o.o., ul. Hryniewieckiego 26, 70-603 Szczecin dla rejonu manewrowego nr 5;
- d) Fast Terminals Sp. z o.o., ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin dla rejonu manewrowego nr 6;
- e) Viterra Szczecin Sp. z o.o., ul. Hryniewieckiego 21, 70-606 Szczecin dla rejonu manewrowego nr 1.

2) Nazwa i siedziba użytkownika:

- a) Użytkownikiem bocznic kolejowej Rejon Przeładunków Drobnicowych jest Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin;
- b) Podstawą do zarządzania infrastrukturą kolejową jest posiadanie aktu własności gruntów na terenie bocznic;
- c) Podstawą prawną eksploatacji bocznic kolejowych jest posiadanie Świadectwa bezpieczeństwa wydane przez Prezesa UTK.

1.3. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu

1) Podstawą prawną jest wymóg posiadania regulaminu pracy bocznic kolejowych 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 2003 r. 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 boczniczy kolejowej, sporządzonego przez jej użytkownika (Dz.U. MI.2010.03.08 z dnia 26 lutego 2010 r.);
- c) Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. „Prawo Przewozowe” (w brzmieniu obowiązującym);
 - d) Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. „Prawo budowlane”;
 - e) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji;
 - f) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych;
 - g) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie;
 - h) Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym;
 - i) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie;
 - j) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 7 czerwca 2006 r. w sprawie rodzajów i warunków przewozu rzeczy, mogących powodować trudności transportowe przy przewozie koleją;
 - k) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej;
 - l) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 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 DB Port Szczecin Sp. z o.o.
- pracowników Baltic Stevedoring Company Sylwestrzak S. J.

 <small>PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE</small>	ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.	9/50
---	---	------

- pracowników Fast Terminals Sp. z o.o.
- pracowników Elewator Viterra Szczecin Sp. z o.o.
- pracowników licencjonowanych przewoźników kolejowych dokonujących obsługi bocznic.

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

Bocznicą nie korzysta z przepisów innego zarządcy infrastruktury kolejowej.

3) Przepisy przewoźnika kolejowego

Bocznicą nie korzysta z przepisów przewoźników kolejowych.

II. OPIS BOCZNICY KOLEJOWEJ

2.1. Tory

- 1) Wykazy torów na poszczególnych nabrzeżach ujęte zostały w Regulaminach pracy manewrowej rejonów manewrowych w § 2.
- 2) Pochylenia podłużne torów, ich pochylenia i najmniejsze promienie łuków poziomych występujących na poszczególnych nabrzeżach wskazane są w Regulaminach pracy manewrowej rejonów manewrowych w § 1 pkt 3. Regulaminy pracy manewrowej stanowią załącznik do niniejszego regulaminu.
- 3) Na terenie bocznicy kolejowej Rejon Przeładunków Drobnicowych zabudowane są tory stykowe (klasyczne) z nawierzchnią z szyn typu 49E1 (S49), przytwierdzeniem „K” oraz podkładami betonowymi i drewnianymi.

2.2. Rozjazdy, skrzyżowania torów

- 1) Wykazy rozjazdów i wykolejnic, sposób ich nastawiania i uzależnienia z przyporządkowaniem do rejonów manewrowych opis zastosowanych urządzeń srk oraz wykazy przejazdów i przejść z opisem zabudowanych na nich urządzeń umieszczono w Regulaminach pracy manewrowej rejonów manewrowych w § 3 pkt 1.
- 2) Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z1 w porze ciemnej nie są oświetlane.
- 3) Na międzytorzach znajdują się wskaźniki W17 (ukres) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi co najmniej 3,75 m. Tor może być zajęty taborem wyłącznie do wskaźnika.
- 4) Na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

2.3. Obrotnice, suwnice i wywrotnice wagonowe

Na terenie bocznicy kolejowej nie znajdują się obrotnice, suwnice i wywrotnice wagonowe.

2.4. Kolejowe obiekty inżynieryjne

Na terenie bocznicy kolejowej nie ma kolejowych obiektów inżynieryjnych.

2.5. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia

- 1) Wykaz przejazdów kolejowo-drogowych w poszczególnych rejonach manewrowych ujęty został w Regulaminach pracy manewrowej nabrzeży w § 3
- 2) Przejazdy wewnętrzne kategorii „D” osygnalizowane są z obu stron znakami drogowymi krzyżami Świętego Andrzeja G-3 oraz w miejscach o ograniczonej widoczności dodatkowo znakami "STOP" B-20.
- 3) Czyszczenie żłobków na wszystkich przejazdach na bocznicy należy do obowiązków Operatorów rejonów manewrowych wykonującego przeładunki w danym rejonie.
- 4) Zajmowanie przejazdu taborem kolejowym odstawionym na postój jest zabronione.

2.6. Wagi wagonowe

- 1) Na bocznicach kolejowej ZMP SiS S.A. Rejon przeładunków drobnicowych nie znajdują się wagi wagonowe.
- 2) Urządzenia ładunkowe operatora Szczecin Bulk Terminal są wyposażone w systemy wagowe umożliwiające określenie wagi netto załadowanego lub rozładowanego wagonu.

2.7. Inne urządzenia

Na terenie bocznic nie ma innych urządzeń.

2.8. Bramy kolejowe

- 1) Na terenie bocznic kolejowych zlokalizowane są bramy:
 - a) Rejon manewrowy nr 1:
 - w km 0,020 toru nr 1031;
 - w km 0,032; km 0,247 i km 0,427 przy wjeździe i wyjeździe z magazynu znajdującego się przy tym torze (bramy podnoszone) toru nr 1034.
 - b) Rejon manewrowy nr 2: w km 0,092 toru nr 809;
 - c) Rejon manewrowy nr 3:
 - w km 0,241 toru nr 808;
 - w km 0,304 toru nr 902w;
 - w km 0,220 toru nr 903;
 - w km 0,242 toru nr 906 przy wjeździe na teren Wolnego Obszaru Celnego (WOC).
 - d) Rejon manewrowy nr 4:
 - w km 0,083 toru nr 1401;
 - przed Wk1301 na torze nr 1301.
 - e) Rejon manewrowy nr 5:
 - w km 0,011 toru nr 1009;
 - w km 0,011 toru nr 1022 (Rkpd 875).
 - f) Rejon manewrowy nr 6 - brak bramy wjazdowej;
 - g) Rejon manewrowy nr 7 - brak bramy wjazdowej.
- 2) Na czas kolejowej obsługi bramy otwierane są i zabezpieczana przed samoczynnym zamknięciem przez wyznaczonego pracownika ochrony.
- 3) Na bramach umieszczone są wskaźniki Z 1.

2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

- 1) Tory bocznic przed nieuzgodnionym wjazdem na tory PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zabezpieczone są w postaci wykolejnic:
 - a) Wk 873 na torze nr 1031, stanowiąca zabezpieczenie przed zbiegnięciem taboru z Rejonu nr1 Eva Stevedoring;
 - b) Wk969 na torze nr 809 stanowiąca zabezpieczenie przed zbiegnięciem taboru z Rejonu nr 2 Rumuńskie;
 - c) Wk805 na torze nr 808 stanowiąca zabezpieczenie przed zbiegnięciem taboru z Rejonu nr 3 Ukraińskie i WOC;
 - d) Wk1201 na torze nr 1201 stanowiąca zabezpieczenie przed zbiegnięciem

- taboru z Rejonu nr 4 Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne;
- e) Wk872 na torze nr 1034 stanowiąca zabezpieczenie przed zbiegnięciem taboru z Rejonu nr 5 Szczecin Bulk Terminal;
 - f) Wk996 na torze nr 1009 stanowiąca zabezpieczenie przed zbiegnięciem taboru z Rejonu nr 5 Szczecin Bulk Terminal i Rejonu nr 6 Fast Terminals;
 - g) Wk876 na torze nr 1022 stanowiąca zabezpieczenie przed zbiegnięciem taboru z Rejonu nr 5 Szczecin Bulk Terminal.
- 2) W położeniu zasadniczym wyżej wymienione wykolejnice są nałożone na tor. Wykolejnice Wk805, Wk872, Wk873, są nastawiane elektrycznie i obsługiwane są przez nastawniczego posterunku SPD stacji Szczecin Port Centralny.
 - 3) Przed wykolejnicami ustawione są tarcze manewrowe. Tarcze te sterowane są przez nastawniczego posterunku SPD stacji Szczecin Port Centralny
 - 4) Wykolejnice Wk969, Wk876, Wk996 i Wk1201 są ręczne i obsługiwane przez drużynę manewrową.

2.10. Posterunki techniczne

Na terenie bocznic kolejowej nie ma posterunków technicznych.

2.11. Sygnalizatory, wskaźniki i tablice

1) Wskaźniki.

- a) Tarcze zaporowe wskazujące stały sygnał Z1 „Stój” znajdują się z prawej strony w końcowej części wszystkich torów na początku zasypki piaskowej przed kozłem oporowym, którym zakończony jest tor. Ponadto tarcze zaporowe Z1 „Stój” znajdują się na skrzydłach bram wjazdowych. 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 obsługiwanej ręcznie przez drużyny manewrowe i trakcyjne oznaczone są dwoma czerwonymi paskami na białej części przeciwwagi;
- c) Na zwrotnikach wykolejnic na bocznicach znajdują się wskaźniki Z1 Wk „Stój, wykolejnica na torze” i Z2 Wk „Wykolejnica zdjęta z toru” wskazujące położenie wykolejnicy. Wskaźniki na wykolejnicach nie są oświetlane, a ich widoczność zapewnia oświetlenie zewnętrzne;
- d) W miejscu, gdzie odległość między osiami łączących się torów wynosi 3,75 m znajdują się wskaźniki W 17 „słupek ukresowy” wskazujące, do którego miejsca na obu torach może być ustawiony tabor.

2) Tablice.

Lokalizacja tablic informacyjnych „Punkt zdawczo-odbiorczy” usytuowanych na torach zdawczo-odbiorczych jest ujęta w regulaminach nabrzeży (§ 1 pkt 2).

2.12. Oświetlenie bocznic kolejowej

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

III. PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO

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

3.1. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada

Bocznica kolejowa ZMPSiŚ S.A. Rejon Przeładunków Drobnicowych stanowi jeden okręg nastawczy.

3.2. Rejony manewrowe boczniczy kolejowej

- 1) W ramach okręgu nastawczego zostały wydzielone rejony manewrowe jak poniżej:
 - a) rejon manewrowy nr 1: Eva Stevedoring;
 - b) rejon manewrowy nr 2: Rumuńskie;
 - c) rejon manewrowy nr 3: Ukraińskie i WOC;
 - d) rejon manewrowy nr 4: Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne;
 - e) rejon manewrowy nr 5: Szczecin Bulk Terminal;
 - f) rejon manewrowy nr 6: Fast Terminals;
 - g) rejon manewrowy nr 7: Ostrów Grabowski.
- 2) Podział boczniczy na poszczególne rejony manewrowe został określony w Regulaminach pracy manewrowej poszczególnych rejonów manewrowych stanowiących integralną część niniejszego Regulaminu pracy boczniczy kolejowej.
- 3) Dopuszcza się jednoczesną pracę manewrową w jednym rejonie manewrowym więcej niż jednego przewoźnika kolejowego.
- 4) Jeżeli jazda manewrowa (ruch manewrowy) ma się odbyć do sąsiedniego rejonu manewrowego, to przed wykonaniem tego ruchu kierownik manewrów powinien dokonać uzgodnień i uzyskać na to zgodę kierownika manewrów rejonu, do którego ma się odbywać ruch manewrowy.

3.3. Środki łączności

- 1) Operatorzy poszczególnych obiektów infrastruktury usługowej oraz przewoźnicy kolejowi 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 Port Centralny a bocznicą kolejową ZMPSiŚ Rejon Przeładunków Drobnicowych oraz w drodze powrotnej realizowany jest na zasadach jazd manewrowych określonych w Regulaminie technicznym stacji Szczecin Port Centralny.
- 2) Każdorazowa jazda manewrowa w kierunku boczniczy, jak też z boczniczy musi być omówiona i uzgodniona z pracownikiem posterunku SPD (plan pracy manewrowej).
- 3) Licencjonowany przewoźnik kolejowy awizuje dyspozytorowi właściwego operatora terminala – odbiorcy przybycie przesyłki na stację Szczecin Port Centralny, podając

 <small>PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE</small>	ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.	14/50
---	---	-------

- rejon stacji, na który wjechał pociąg.
- 4) Po otrzymaniu zgody na wjazd na teren bocznic i właściwego terminala kierownik manewrów omawia plan pracy manewrowej z nastawniczym SPD stacji Szczecin Port Centralny.
 - 5) Po omówieniu planu pracy manewrowej oraz zgłoszeniu przez kierownika manewrów gotowości do jazdy na teren bocznic, nastawniczy SPD układa drogę przebiegu na bocznicę i wyświetla sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” na odpowiedniej tarczy manewrowej w kierunku bocznicy.
 - 6) W ramach omówienia planu pracy manewrowej należy omówić ewentualność obsługi więcej niż jednego rejonu manewrowego.
 - 7) Wyjazd z bocznicy odbywa się na podstawie sygnału „Jazda manewrowa dozwolona” wyświetlona w rejonie manewrowym, z którego ma odbyć się jazda manewrowa po wcześniejszym omówieniu planu pracy manewrowej przez kierownika manewrów z nastawniczym SPD.

3.5. Układanie drogi przebiegu

- 1) Przed przystąpieniem do wykonywania manewrów, pracownicy drużyn manewrowych powinni sprawdzić stan zajętości torów, po których planują jazdę, czystość torów, czystość żłobków w torach zabudowanych, prawidłowość i dokładność działania rozjazdów, przez które tabor ma być przetaczany, a w szczególności, czy nie ma przeszkód grożących wykolejeniem taboru. Sprawdzić należy stan przylegania iglic do opornic i prawidłowość działania zamknięć nastawczych.
- 2) Kierownik manewrów w przypadku, kiedy pracę manewrową wykonuje razem z manewrowym, omawiając plan pracy manewrowej, przydziela mu zwrotnice do obsługi.
- 3) Z uwagi na fakt, że na bocznicach kolejowej Rejon Przetładunków Drobnicowych prowadzone są jazdy manewrowe niezorganizowane oraz wszystkie rozjazdy kolejowe są obsługiwane ręcznie, układanie drogi przebiegu należy do obowiązków drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego. Powyższe nie dotyczy rejonu manewrowego nr 7 Ostrów Grabowski, gdzie nastawianie zwrotnic i wykolejnic należy do obowiązków nastawniczego posterunku SPD.
- 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 Baczość.
- 3) W przypadku wjazdu na infrastrukturę kolejową styczną zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., pozwolenie na uruchomienie jazdy udziela nastawniczy



posterunku SPD. Uruchomienie jazdy manewrowej w tym przypadku następuje po podaniu sygnału zezwalającego Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” na odpowiedniej tarczy manewrowej lub na podstawie polecenia przekazanego przy pomocy radiotelefonicznej łączności manewrowe, albo sygnałem manewrowym przekazanym latarką lub chorągiewką sygnałową.

- 4) W przypadku wykonywania manewrów przy użyciu pojazdu drogowego, pozwolenie na jazdę każdorazowo wydaje kierownik manewrów.

IV. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY

4.1. Ograniczenia dotyczące taboru

- 1) Obsługa bocznic przez przewoźnika kolejowego może być wykonywana wyłącznie spalinowymi (lub hybrydowymi) lokomotywami manewrowymi. W przypadku spalinowych lokomotyw pociągowych, możliwość ich użycia do obsługi bocznic, należy uzgadniać z operatorami właściwych terminali na terenie bocznic kolejowej Rejon Przeładunków Drobniczy na etapie planowania przewozu.
- 2) Na bocznic kolejowych mogą poruszać się spalinowe pojazdy trakcyjne dopuszczone przez Urząd Transportu Kolejowego z uwzględnieniem dopuszczalnego nacisku osi na szynę.
- 3) Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 196 kN/oś.
- 4) Nie występuje możliwość wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych za wyjątkiem rejonu manewrowego nr 7 Ostrów Grabowski.
- 5) Dopuszczalny jest wjazd lokomotyw dwusystemowych.
- 6) Na bocznicę mogą być przyjmowane bez ograniczeń wszystkie typy i rodzaje wagonów towarowych z zachowaniem obowiązującego maksymalnego dozwolonego nacisku osi na szynę.
- 7) Na bocznic kolejowych obowiązuje skrajnia budowli zgodna z PN-EN 15273-3/2010 dla kolei normalnotorowych.
- 8) Bocznic nie posiada skrajnika.
- 9) Na bocznic nie występują budowle, dla których skrajnia budowli PN-EN 15273-3/2010 nie byłaby zachowana.

Hamowanie składów manewrowych:

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

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

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

4.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych po torach boczniczy kolejowej

- 1) Na torach boczniczy kolejowej Rejon Przeładunków Drobnicowych maksymalna prędkość jazd manewrowych wykonywanej lokomotywami manewrowymi nie może przekraczać 5 km/h.
- 2) Dopuszcza się prędkość nie większą niż 25 km w sytuacji zabierania wagonów z torów zdawczo-odbiorczych i prowadzenia jazd manewrowych w rejonie nr 7 Ostrów Grabowski.
- 3) Każdorazowo należy ograniczyć prędkość do 3 km/h:
 - a) przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru;
 - b) przy przetaczaniu taboru za pomocą urządzeń mechanicznych;
 - c) przy jeździe obok urządzeń ładunkowych.
- 4) W przypadku braku należytej widoczności i/lub złych warunków atmosferycznych (gwałtowna ulewa, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), prędkość jazdy należy zmniejszyć tak, aby manewrujący tabor mógł być natychmiast zatrzymany w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.
- 5) Przed każdorazowym rozpoczęciem jazdy manewrowej, maszynista ma obowiązek podania sygnału „Baczność”.

4.3. Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia

- 1) Przy wykonywaniu manewrów na przejeździe kolejowo-drogowym należy zachować szczególną ostrożność.
- 2) Manewry przez przejazd wolno prowadzić tylko przy zachowaniu następujących warunków:
 - a) prędkość jazdy nie powinna przekraczać 5 km/h;
 - b) zbliżając się do przejazdu, maszynista obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy, a w razie potrzeby zatrzymać jazdę manewrową;
 - c) w razie dłuższego manewrowania przez przejazdy kolejowo – drogowe należy cyklicznie umożliwiać przejazd pojazdom drogowym, przerywając manewry w odstępach nie dłuższych niż 10 minut. Wskazana sytuacja nie dotyczy przypadku gdy skład manewrowy zajmuje przejazd kolejowo – drogowy lub przejście w trakcie ważenia składu;
 - d) w razie pchania taboru manewrowy powinien znajdować się na pierwszym wagonie lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.
- 3) Manewry przez przejazdy kolejowo – drogowe i przejścia należy przerwać i umożliwić przejazd pojazdowi uprzywilejowanego.
- 4) W przypadku przejazdów kolejowo-drogowych wyposażonych w sygnalizację zachować szczególną ostrożność w przypadku jej awarii i każdorazowo podawać sygnał Rp1 Baczność.
- 5) Tabor pozostawiony na postój musi znajdować się co najmniej 10 metrów od przejazdu kolejowo-drogowego.
- 6) 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) 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 dyspozytorów właściwego operatora OIU w danym rejonie manewrowym:
 - a) nr 1 Eva Stevedoring - tel. 693 888 601;
 - b) nr 2 Rumuńskie - tel. 693 888 601;
 - c) nr 3 Ukraińskie i WOC - tel. 693 888 601;
 - d) nr 4 Zachodniopomorskie CL - tel. 693 888 601;
 - e) nr 5 Szczecin Bulk Terminal - tel. 603 130 302;
 - f) nr 6 Fast Terminal - tel. 693 540 409;
 - g) nr 7 Ostrów Grabowski - tel. 693 888 601;
 - h) Telefon kontaktowy do bocznicy CRONIMET tel. 570 978 216.oraz po poinformowaniu o tym fakcie dyspozytora kolejowego ZMPSiŚ S.A.
- 3) Pojazd kolejowy wjeżdżający na teren bocznicy w takim przypadku powinien: być sprawny technicznie oraz posiadać aktualne świadectwo sprawności technicznej pojazdu trakcyjnego.
- 4) Za stan techniczny pojazdów kolejowych poruszających się po terenie bocznicy odpowiada przewoźnik kolejowy obsługujący bocznicę.
- 5) Wjazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest możliwy tylko i wyłącznie do rejonu nr Ostrów Grabowski.

4.5. Możliwości wykonywania manewrów taborem bocznicy po torach stycznych

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

V. ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWRÓWEJ

5.1. Podmioty uprawnione do wykonywania manewrów

Do wykonywania manewrów na terenie bocznic uprawnieni są:

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

5.2. Tabor kolejowy przeznaczony do obsługi bocznic kolejowej

Obsługę bocznic dokonuje się taborom licencjonowanego przewoźnika kolejowego.

5.3. Urządzenia i środki trakcyjne

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

- 13) W przypadku manewrowania pojazdami kolejowymi, przy użyciu pojazdu drogowego, na pochyleniu większym niż 2,5 ‰ niezależnie od środków stosowanych do zatrzymania pojazdów kolejowych należy w odpowiedniej odległości od strony spadku wyłożyć płótno hamulcowe.
- 14) Pojazdy kolejowe podczas manewrowania powinny być ze sobą sprzęgnięte.

5.4. Obsada drużyn trakcyjnych ich wyposażenie

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

5.5. Obsada drużyn manewrowych ich wyposażenie

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

 <small>PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE</small>	ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.	21/50
---	---	-------

- 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 pracowników drużyny manewrowe między sobą, z maszynistą oraz obsługą posterunku nastawczego;
 - f) Dokument upoważniający do wykonywania czynności ustawiacza lub 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 bocznicymi swoimi drużynami manewrowymi.

5.6. Dozwolone sposoby prowadzenia pracy manewrowej

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

5.7. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotywy) w składzie manewrowym

- 1) Podstawianie składów wagonów na punkty zdawczo – odbiorcze odbywa się poprzez spychanie składu wagonów z umiejscowieniem lokomotywy manewrowej na końcu spychanego składu lub wciąganie składu manewrowego z lokomotywą na czoło 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 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.
 - 1) Odkręcanie wagonowych hamulców ręcznych oraz zdejmowanie płoz hamulcowych przez nieuprawnionych pracowników użytkownika bocznic jest **zabronione**.
 - 2) 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 „RBG” i numerem kolejnym płozu.
- 3) Płozy hamulcowe umieszczone są w specjalnych stojakach znajdujących się przy torach zdawczo odbiorczych i ładunkowych w ilości umożliwiającej zapewnienie bezpiecznego odstawienia wagonów i zabezpieczeniu przed zbiegnięciem.



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

VI. ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ

6.1. Podstawianie wagonów na bocznicy kolejowej

- 1) Obsługa bocznicy realizowana jest przez licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w umowach na obsługę. Dozwolona jest jednoczesna obsługa bocznicy przez więcej niż jednego przewoźnika kolejowego.
- 2) Obsługę poszczególnych nabrzeży/rejonów manewrowych składem manewrowym lub lokomotywą jadącą luzem po wagony gotowe do zabrania z punktów przeładunkowych każdy z przewoźników realizuje w porozumieniu i za zgodą właściwego operatora rejonu manewrowego.
- 3) Rozformowanie pociągu, podstawienie wagonów na tor zdawczo – odbiorczy bocznicy należy do przewoźnika obsługującego bocznicy na zasadach określonych w umowie lub porozumieniu.
- 4) Podstawianie składów na punkty manewrowe odbywa się przez prowadzenie jazdy manewrowej ze stacji Szczecin Port Centralny w kierunku bocznicy kolejowej.
- 5) Przewoźnik kolejowy awizuje zaplanowany do podstawienia na teren bocznicy skład pociągu wykorzystując system BRAMA.
- 6) Kierownik manewrów przewoźnika kolejowego, po uzgodnieniu i potwierdzeniu możliwości podstawienia składu manewrowego na wskazany punkt zdawczo – odbiorczy na terenie bocznicy kolejowej, uzgadnia jazdę manewrową z pracownikiem (nastawniczym) posterunku SPD znajdującego się na terenie zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe SA. stycznej do infrastruktury kolejowej ZMPSiS S.A, oraz stosuje procedurę wjazdową:
 - a) Ustawiacz przewoźnika kolejowego, po zgłoszeniu gotowości składu pociągu do wjazdu właściwemu operatorowi w rejonie manewrowym i uzyskaniu jego zgody na wjazd, zamawia jazdę manewrową na posterunku SPD;
 - b) Po otrzymaniu sygnału zezwalającego z posterunku nastawczego SPD uruchamia jazdę manewrową w kierunku bocznicy kolejowej za zachowaniem obowiązującej prędkości;
 - c) Po wjeździe na teren bocznicy odstawia skład na punkt zdawczo – odbiorczy właściwego rejonu manewrowego lub na inny tor wskazany przez operatora rejonu;
 - d) Dokonuje zabezpieczenia i przekazania składu.
- 7) Realizacja jazd manewrowych wykonywanych w kierunku punktów zdawczo – odbiorczych bocznicy kolejowej wykonywana jest poprzez wciąganie lub spychanie składów wagonów z umiejscowieniem pojazdu trakcyjnego na początku lub końcu spychanego składu.
- 8) Ilość wagonów podstawianych jednorazowo, na poszczególne punkty zdawczo – odbiorcze, przez przewoźników kolejowych wskazano w Regulaminach pracy manewrowej rejonów manewrowych w §2.
- 9) Skład wagonów podstawianych na tory zdawczo-odbiorcze może być pchany lub wciągany a kierujący manewrami powinien jechać na pierwszym pchanym wagonie lub poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy. Prędkość jazdy manewrowej po torach zdawczo – odbiorczych nie może przekraczać 5 km/h.
- 10) Jednoczesne dokonywanie obsługi punktu zdawczo – odbiorczego w danym rejonie manewrowym przez więcej niż jednego przewoźnika jednocześnie jest zabronione.
- 11) Dokładna godzina przekazania wagonów do obsługi jest rejestrowana i przewoźnik kolejowy ma obowiązek przekazania tej informacji dyspozytorowi kolejowemu

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

6.2. Zabieranie wagonów z bocznic kolejowej

- 1) Zabieranie składów wagonów z terenu bocznic kolejowej następuje z chwilą zakończenia obsługi przeładunkowej oraz zgłoszenia gotowości składu do wystawienia z terenu bocznic kolejowej na stację Szczecin Port Centralny.
- 2) Przesławianie wagonów z torów zdawczo-odbiorczych na tory ładunkowe, manewry podczas prac ładunkowych, przesławianie wagonów na tor zdawczo-odbiorczy należy do drużyny manewrowej Przewoźnika kolejowego.
- 3) Za wystawienie składu z terenu bocznic kolejowej odpowiedzialny jest kierownik manewrów przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi manewrowej.
- 4) Kierownik manewrów w celu wystawienia składu z terenu bocznic stosuje procedurę:
 - a) Uzgodnia z posterunkiem nastawczym SPD numer toru oraz termin wystawienia składu;
 - b) Przyjmuje skład na terenie punktu zdawczo – odbiorczego danego rejonu;
 - c) Zgłasza nastawniczemu posterunku SPD gotowość do wystawienia składu zgodnie z ustaleniami;
 - d) Po otrzymaniu sygnału „Jazda manewrowa dozwolona” wydaje maszyniście polecenie uruchomienia jazdy manewrowej i wyprowadza skład z terenu bocznic kolejowej na grupę torów odjazdowych stacji Szczecin Port Centralny.
- 5) Dokładna godzina wystawienia wagonów z bocznic jest rejestrowana i przewoźnik kolejowy ma obowiązek przekazania tej informacji dyspozytorowi kolejowemu ZMP SiS S.A., w sposób dokumentny za pomocą korespondencji elektronicznej, lub wykorzystując moduł kolejowy systemu BRAMA.

6.3. Ważenie wagonów

Na terenie bocznic nie ma możliwości ważenia wagonów.

6.4. Planowanie pracy manewrowej

- 1) Planowanie pracy manewrowej realizowane jest na podstawie planów dobowo – zmianowych podstawiania i zabierania wagonów opracowany po uzgodnieniach pomiędzy operatorami terminali, a przewoźnikami kolejowymi, a także uzgodnieniach w tzw. obsłudze dodatkowej.
- 2) Jednoczesne dokonywanie obsługi określonego rejonu na bocznic kolejowej przez więcej niż jednego przewoźnika jest dozwolone. Wjazd przewoźnika na rejon manewrowy może się odbyć tylko wówczas, gdy to uzgodnione z kierownikiem manewrów aktualnie prowadzącym prace w danym rejonie manewrowym.
- 3) Koordynacją zamówień transportów i uzgadnianie terminów dostaw zajmują się Dyspozytury poszczególnych operatorów.
- 4) Obsługi poszczególnych nabrzeży na bocznic przez przewoźników kolejowych są uzgadniane telefonicznie i potwierdzane drogą elektroniczną na zasadach określonych w umowie na obsługę zawieranej pomiędzy operatorem rejonu a przewoźnikiem kolejowym.

6.5. Powiadamianie pracowników

- 1) W zakresie planowania oraz realizacji pracy manewrowej na terenie bocznic kolejowej Rejon Przeładunków Drobnicowych przekazywanie informacji następuje na podstawie uzgodnień dokonywanych pomiędzy operatorami poszczególnych rejonów a dyspozytorami przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi danego rejonu.
- 2) Uszczegóławianie zaplanowanej pracy manewrowej w zakresie jej realizacji dokonywane jest pomiędzy dysponentem nabrzeża a kierownikiem manewrów przewoźnika kolejowego.
- 3) Kontakt do dysponentów nabrzeży:
 - a) Rejon manewrowy nr 1 Eva Stevedoring - tel. 693 888 601
 - b) Rejon manewrowy nr 2 Rumuńskie - tel. 693 888 601
 - c) Rejon manewrowy nr 3 Ukraińskie i WOC - tel. 693 888 601
 - d) Rejon manewrowy nr 4 Zachodniopomorskie CL - tel. 693 888 601
 - e) Rejon manewrowy nr 5 Szczecin Bulk Terminal - tel. 603 130 302
 - f) Rejon manewrowy nr 6 Fast Terminal - tel. 693 540 409
 - g) Rejon manewrowy nr 7 Ostrów Grabowski - tel. 693 888 601
 - h) Telefon kontaktowy do bocznicy CRONIMET - tel. 570 978 216
- 4) Po uzgodnieniu obsługi przez wyznaczonego pracownika przewoźnika kolejowego z operatorem właściwego terminala, na 15 minut przed obsługą torów nabrzeża powinna być wstrzymana praca ładunkowa.
- 5) Oprócz wstrzymania prac ładunkowych, należy odsunąć materiały, dźwig i inny sprzęt ładunkowy na bezpieczną odległość (co najmniej 2 m od skrajnej szyny). Z torów bezwzględnie muszą być usunięte pojazdy kołowe i wszelkie urządzenia i przedmioty takie jak: furty burtowe statków, trapy itp.
- 6) Za powiadomienie pracowników oraz za wstrzymanie pracy manewrowej i ładunkowej oraz usunięcie wszelkich przeszkód z torów odpowiedzialny jest dysponent operatora lub inny uprawniony pracownik terminala, który:
 - a) żąda od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się na wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów;
 - b) żąda odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych;
 - c) żąda pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych;
 - d) sprawdza czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie;
 - e) sprawdza czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, płozów hamulcowych, klinów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykolejenie taboru;
 - f) sprawdza czy składowany przy torze ładunek znajduje się poza skrajnią taboru oraz nie grozi obsunięciem się podczas ruchu taboru, należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości co najmniej:
 - 4 m od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (tłuczeń, kamienie, itp.);
 - 2 m od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte powyżej.
 - g) upewnia się, że wagony stojące na torze są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania pojazdu trakcyjnego lub

 PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE	ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.	27/50
--	---	-------

składu manewrowego. Sprawdzenie powinno być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.

- 7) Wjazd na tor, na którym odbywają się czynności ładunkowe oraz dojazd do znajdujących się na nim wagonów dozwolony jest po porozumieniu się kierownika manewrów z operatorem rejonu kierującym pracą ładunkową i wstrzymaniu przez niego prac ładunkowych oraz odsunięciu ludzi i sprzętu na bezpieczną odległość.

6.6. Przetaczanie taboru kolejowego przy użyciu pojazdów drogowych

- 1) Na bocznicach dopuszczalne jest przetaczanie wagonów przy pomocy pojazdów drogowych.
- 2) Przetaczanie wagonów przy pomocy pojazdu drogowego może odbywać się pod kierownictwem ustawiacza lub innego pracownika posiadającego stosowne w tym zakresie uprawnienia. Pracownik ten przed rozpoczęciem manewrowania zobowiązany jest pouczyć przydzielonych do przetaczania pracowników o zasadach bezpiecznego wykonywania tej czynności.
- 3) Pojazdami drogowymi wolno przetaczać tylko taką ilość wagonów i z taką prędkością, aby wagony te w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane.
- 4) Prędkość przetaczania wagonów pojazdami drogowymi nie może przekraczać **5 km/godz.**
- 5) Zabronione jest znajdowanie się ludzi między tokami szynowymi, przed lub za przetaczanym wagonem. Nie wolno uderzać wagonem o stojący następny wagon w celu jego uruchomienia.
- 6) Pojazd drogowy podczas przetaczania powinien znajdować się na zewnątrz toru.
- 7) Kierunek jazdy pojazdu drogowego powinien być równoległy do osi toru. Użyty do ciągnięcia łańcuch lub lina musi mieć długość co najmniej 2,5 m.
- 8) Lina powinna być zamocowana do wagonu w sposób uniemożliwiający jego uszkodzenie oraz wyczepienie się liny podczas czynności manewrowych.
- 9) Wyznaczony pracownik powinien w razie potrzeby hamować wagony hamulcem ręcznym lub specjalnym klinem z drążkiem.
- 10) Po zakończeniu manewrów tabor należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulcem ręcznym skrajnych wagonów w przetaczanej grupie, w razie braku hamulców ręcznych, należy podkładać skrajne koła grupy płozami hamulcowymi.

VII. OBŁUGA PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH I ŁADUNKOWYCH

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

7.1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych

- 1) Odbiór wagonów od przewoźnika odbywa się na torach zdawczo - odbiorczych na zasadach określonych w umowie lub porozumieniu między przewoźnikiem i operatorem boczniccy.
- 2) Stosowanie wykazów zdawczych jest obligatoryjne natomiast tryb postępowania w przypadku nieprawidłowości stwierdzonych podczas przyjmowania taboru określa stosowna umowa (porozumienie) zawarta pomiędzy przewoźnikiem kolejowym a operatorem rejonu.
- 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 (braki w wyposażeniu, ślady uszkodzeń po czynnościach ładunkowych i inne), ich zanieczyszczenia itp.
- 6) W przypadku stwierdzenia w przyjmowanych wagonach częściowego braku przesyłek przekazanie przesyłki odbywa się na zasadach określonych w umowie z przewoźnikiem.
- 7) Przyjmowanie i przekazywanie składów wagonów odbywa się na punktach zdawczo – odbiorczych.
- 8) Wykazy punktów zdawczo-odbiorczych znajdują się w regulaminach nabrzeży (w § 1, pkt 2). 7).
- 9) W uzasadnionych przypadkach dopuszczalne jest przyjmowanie i przekazywanie składów w innych lokalizacjach niż wskazane powyżej. Decyzję w tym zakresie podejmuje operator odpowiedniego rejonu

7.2. Urządzenia ładunkowe

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

7.3. Czynności ładunkowe

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

 PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE	ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.	30/50
--	---	-------

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

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

7.4. Przekazywanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych

- 1) Przekazanie wagonów przewoźnikowi odbywa się na torach zdawczo - odbiorczych na zasadach określonych w umowie lub porozumieniu między przewoźnikiem kolejowym i operatorem terminala.
- 2) Stosowanie wykazów zdawczych R25, zawiadomienia R27 o wagonach gotowych do zabrania, jest obligatoryjne.
- 3) Tryb postępowania w przypadku nieprawidłowości stwierdzonych podczas przekazywania taboru określa stosowna umowa (porozumienie) zawarta pomiędzy operatorem terminala a przewoźnikiem kolejowym.

VIII. TOWARY NIEBEZPIECZNE

8.1. Opis towarów niebezpiecznych na boczniczy kolejowej

- 1) Na boczniczy są wykonywane prace: manewrowe, ładunkowe z towarami niebezpiecznymi w rozumieniu Regulaminu dla Międzynarodowego Przewozu Kolejami Towarów Niebezpiecznych (RID) i / lub Zał. 2 do SMGS.
- 2) Użytkownik boczniczy posiada opracowaną Instrukcję postępowania z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej określającą warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące postępowania na boczniczy z towarami niebezpiecznymi, w tym:
 - a) charakterystykę towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie boczniczy kolejowej;
 - b) postępowanie z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej;
 - c) kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń technicznych do załadunku i wyładunku;
 - d) wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego.
- 3) Podczas podstawiania lub zabierania z boczniczy wagonów załadowanych towarami niebezpiecznymi lub próżnych nieoczyszczonych po tych towarach pracownicy przewoźnika kolejowego dokonujący obsługi powinni zachować szczególną ostrożność i postępować zgodnie z postanowieniami:
 - a) Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (**RID**);
 - b) przepisów wewnętrznych przewoźnika kolejowego;
 - c) Instrukcji postępowania z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej;
- 4) Podczas wykonywania na boczniczy czynności ekspedycyjnych i przygotowania wagonów do zabrania z boczniczy pracownicy operatora boczniczy powinni:
 - a) zachować szczególną ostrożność i postępować zgodnie z postanowieniami (**RID**) Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych;
 - b) wykonywać czynności ekspedycyjne zgodnie z postanowieniami Instrukcji postępowania z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej;
 - c) prowadzić proces przeładowywania towarów niebezpiecznych oraz zabezpieczać prace zgodnie z opracowanymi i zatwierdzonymi instrukcjami i/lub procedurami eksploatacyjnymi.

8.2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej

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

2) Zasady wypełniania listu przewozowego.

List przewozowy w komunikacji krajowej i międzynarodowej CIM powinien być wypełniony czytelnie i wyraźnie, zgodnie z postanowieniami działu 5.4 Dokumentacja RID.

Dla wagonów ładownych w liście przewozowym powinny być podane następujące dane:

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

Dozwolona jest następująca kolejność zapisu w liście przewozowym:

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

W odpowiednim polu listu przewozowego należy nakreślić znak „X”.

3) Dla wagonów próżnych nieoczyszczonych w liście przewozowym powinny być podane następujące dane:

- a/ nazwę próżnej jednostki transportowej (zgodnie z pkt. 5.4.1.1.6 RID);
- b/ wyrazy „OSTATNI ŁADUNEK”;
- c/ numer identyfikacyjny zagrożenia;
- d/ numer identyfikacyjny towaru, poprzedzony literami UN;
- e/ oficjalną nazwę przewozową, numer nalepki ostrzegawczej lub klasę towaru;
- f/ grupę pakowania, którą mogą poprzedzać litery „GP” skrótu wyrazów „grupa pakowania”;
- g/ w odpowiednim polu listu przewozowego należy nakreślić znak „X”.

4) Postępowanie z próżnymi, nieoczyszczonymi opakowaniami i taborem po towarach niebezpiecznych. Próżne, nieoczyszczone opakowania i tabor po towarach niebezpiecznych przygotowuje się do przewozu w taki sam sposób, jak w stanie ładownym, tzn. opakowania i tabor powinny być:

- a) tak samo zamknięte i szczelne;
- b) oznakowane nalepkami ostrzegawczymi tego samego wzoru, jak dla ostatnio przewożonego towaru;
- c) oznaczone tablicą identyfikacyjną koloru pomarańczowego z numerem zagrożenia i numerem UN ostatnio przewożonego towaru (tabor);
- d) oznaczone numerem UN ostatnio przewożonego towaru (opakowania).

5) Czynności kontrolne przed przyjęciem przesyłki do przewozu polegają na sprawdzeniu w odniesieniu do wagonów - cystern: czytelności następujących danych na tabliczce znamionowej (pkt. 6.8.2.5.1 RID), a w tym między innymi:

- a) czytelności następujących danych na tabliczce znamionowej (pkt. 6.8.2.5.1 RID), a w tym między innymi:
 - pojemności zbiornika w litrach lub m³,
 - daty (miesiąc i rok) badania odbiorczego i ostatniego badania okresowego,

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

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

- 1) Pracownicy, których obowiązki dotyczą przewozu towarów niebezpiecznych, powinni zostać przeszkoleni w zakresie wymagań związanych z takim przewozem, odpowiednio do ich odpowiedzialności i obowiązków – zgodnie z działem 1.3 RID.
- 2) Szkolenie powinno zawierać także przedstawione w rozdziale 1.10 RID przepisy szczególne, stosowane dla zapewnienia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.
- 3) Szkolenie powinno być okresowo uzupełniane w celu uwzględnienia zmian w przepisach.
- 4) Dane dotyczące wszystkich przeprowadzonych szkoleń powinny być przechowywane przez pracodawcę, jak również przez pracownika i powinny być weryfikowane przy podejmowaniu nowego zatrudnienia.
- 5) Dokumentacja szkolenia powinna obejmować:
 - a) zaprojektowany przez doradcę RID program szkolenia, zatwierdzany każdorazowo przez kierującego zakładem;
 - b) dziennik szkolenia, zawierający:
 - listę uczestników szkolenia,

 <small>PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE</small>	ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.	34/50
---	---	-------

- ramowy program szkolenia z nazwiskami wykładowców,
- czasokres i treść poszczególnych zajęć,
- kontrolę obecności uczestników szkolenia na zajęciach;
- imienne zaświadczenia o ukończeniu szkolenia.

8.4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego

1) Warunki dotyczące taboru:

- a) Towary niebezpieczne należy przewozić z wykorzystaniem taboru odpowiedniego dla danego towaru, gwarantującego bezpieczeństwo w czasie transportu. Zbiorniki wagonów-cystern i kontenerów-cystern muszą spełniać wymagania określone przez Transportowy Dozór Techniczny;
- b) Tabor zbiornikowy musi być oznakowany zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- c) Nie dopuszcza się do przewozu taboru zbiornikowego z przekroczonym terminem ważności rewizji okresowej zbiornika, za wyjątkiem przewozu taboru z próżnym zbiornikiem w celu przeprowadzenia badań okresowych zbiornika.

2) Znakowanie taboru.

- a) Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest do umieszczenia na każdej ścianie bocznej wagonu-cysterny pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej;
- b) Obowiązek umieszczenia tablicy identyfikacyjnej dotyczy również przewozu próżnych, nieoczyszczonych wagonów i kontenerów po materiałach niebezpiecznych.

3) Nalepki ostrzegawcze.

- a) Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest umieścić na wagonach-cysternach duże nalepki ostrzegawcze (romb o boku co najmniej 250 mm);
- b) Nalepki ostrzegawcze należy umieszczać na wagonach w taki sposób, aby były dobrze widoczne podczas przewozu;
- c) Przy przewozie metanolu stosuje się nalepki ostrzegawcze Nr 3 i Nr 6a, przy paliw płynnych stosuje się nalepki ostrzegawcze Nr 3;
- d) Zamiast nalepek mogą być stosowane również trwale naniesione znaki niebezpieczeństwa odpowiadające dokładnie wzorom nalepek.

8.5. Doradca ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych

- 1) Użytkownik boczniczy jako podmiot wykonujący związane z przewozem koleją towarów niebezpiecznych czynności napełniania, rozładunku lub przeładunku, obowiązany jest do wyznaczenia na swój koszt doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych.
- 2) Zadania, obowiązki i organizację pracy doradców określają:
 - a) art. 40 ustawy z 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych.
 - b) pkt 1.8.3.3 Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych RID.

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

 PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE	ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE S.A.	36/50
--	---	-------

- 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 21 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych ogłoszonych w (w brzmieniu obowiązującym), i podlega badaniom okresowym dokonanych przez lekarza uprawnionego do badań profilaktycznych lub lekarza medycyny pracy w terminach określonych w tym załączniku.
- 2) Stopień zdolności do pracy oraz egzaminy kwalifikacyjne i okresowe kierujących pojazdem trakcyjnym określony został w Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2022 r. w sprawie licencji maszynisty (w brzmieniu obowiązującym). Kierujący pojazdem trakcyjnym powinni podlegać badaniom okresowym dokonywanym przez lekarza uprawnionego do badań profilaktycznych lub lekarza medycyny pracy, w terminach określonych w tym Rozporządzeniu.
- 3) Przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania czynności pracownicy ci powinni być poddani egzaminowi autoryzacyjnemu ze znajomości warunków lokalnych.
- 4) Pracownicy związani bezpośrednio z pracą manewrową, przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania obowiązków powinni być zapoznani z postanowieniami niniejszego Regulaminu oraz przepisów wewnętrznych w zakresie właściwym dla określonego stanowiska pracy. Przyjęcie do wiadomości postanowień Regulaminu pracownicy powinni potwierdzić przez złożenie podpisu na załączonym do Regulaminu wykazie.

Obowiązki pracowników:

- 1) Inspektor Nadzoru (ZMPSiŚ S.A.) Działu Utrzymania Infrastruktury Lądowej:
 - a) Nadzór nad utrzymaniem stanu technicznego torów i rozjazdów związanych z transportem kolejowym.
 - b) Nadzór nad pracą zatrudnionych firm, wykonujących czynności związane z przeprowadzeniem badań, przeglądów, obchodów, usuwania usterek oraz konserwacji torów, rozjazdów i urządzeń.
 - c) Bezzwłoczne przekazywanie informacji kierownictwu spółki o wszystkich wypadkach z pracownikami i taborem kolejowym oraz awarii urządzeń technicznych związanych z procesem obsługi kolejowej.
 - d) Udział w komisjach kolejowych badających przyczyny wypadków z taborem kolejowym lub w komisjach zakładowych przy wypadkach z pracownikami.
 - e) Odpowiada za aktualność regulaminu pracy boczniczy kolejowej.
- 2) Dyspozytorzy operatorów terminali:
 - a) Opracowuje plany dobowo–zmianowe dot. obsługi składów na poszczególnych terminalach oraz koordynuje ich realizację.
 - b) Utrzymuje bezpośredni kontakt z dyspozytorami przewoźnika kolejowego oraz dyspozytorem kolejowym ZMPSiŚ S.A. w zakresie:



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

3) Dysponent operatora rejonu manewrowego.

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

4) 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-osiowych,
 - przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego wagony w ilości nie przekraczającej 4 sztuk,
- d) W czasie wykonywania pracy, do obowiązków kierownika manewrów należy:
 - obsługa bocznic oraz przyjmowanie i zdawanie wagonów;

- wyznaczanie manewrowych do obsługi zwrotnic oraz zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem;
 - e) Podczas pracy w warunkach zimowych kierownik manewrów powinien sprawdzać:
 - posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
 - prawidłowe działanie zwrotnic,
 - oczyszczenie płóz hamulcowych ze śniegu i lodu,
 - widoczność sygnałów na urządzeniach stałych i wskaźnikach.
 - f) Do obsługi zwrotnic 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 ZMPSIS S.A.
- 5) 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.
- 6) Maszynista lokomotywy manewrowej (kierowca pojazdu drogowego).
- a) Maszynista (kierowca) przewoźnika powinien obserwować:
 - sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
 - prawidłowe nastawienie zwrotnic,
 - czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy,



- czy tabor znajduje się w granicach ukresów oraz jego ruch po sąsiednich torach, w miarę możliwości, jeżeli skład manewrowy jest ciągnięty, albo w zasięgu widoczności, jeżeli jest pchany.
- b) Maszynista (kierowca) powinien znać kierownika manewrów i wykonywać ruchy manewrowe na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami Instrukcji o Technice pracy manewrowej na bocznicach ZMPSIS S.A. i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.
- c) Maszynista (kierowca) powinien odmówić wykonania polecenia, jeżeli przedtem nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał, albo polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami lub w sposób budzący wątpliwości.
- a) Maszynista (kierowca) może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed uruchomieniem przez osoby niepowołane.
- b) Polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być zrealizowane, jeżeli nie zagraża bezpieczeństwu ruchu i osób.
- c) Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
- d) Podczas jazd manewrowych przez przejazdy oraz miejsca, w pobliżu których pracują ludzie itp., maszynista (kierowca) powinien podawać sygnał „Baczność”.

XI. BEZPIECZEŃSTWO

11.1. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego

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

11.2. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych

- 1) W złych warunkach zimowych i atmosferycznych należy zachować szczególną ostrożność zmniejszając prędkość jazdy dostosowując ją do panujących warunków.
- 2) 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 Operatorzy poszczególnych terminali/rejonów manewrowych bocznic kolejowej mają 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:
 - 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 operatorów terminali/rejonów manewrowych właściwy dyspozytor operatora terminala.

11.3. Działania podejmowane we współpracy z innymi zarządcami infrastruktury

- 1) Z uwagi na lokalizację bocznic kolejowej ZMPSiŚ Rejon przeładunków drobnicowych, 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 dyspozytorzy operatorów poszczególnych terminali powiadamiają również przewoźników kolejowych o występujących warunkach w granicach bocznic.
- 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;
- 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 drobnicowych – 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 operatora właściwego rejonu/terminala jak w pkt. 6.5;
 - 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 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 rozplływów 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 (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:
- Zamknąć tor lub rejon manewrowy, na którym powstała przeszkoda w prowadzeniu ruchu kolejowego;
 - Jeżeli zajdzie taka potrzeba, niezwłocznie powiadomić centrum powiadamiania ratunkowego;
 - 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 boczniczy kolejowej ZMPSiŚ Rejon przeładunków drobnicowych jest obowiązanych powiadomić o zdarzeniu:
- 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.
 - Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych ☎ 22 630 14 33, e-mail: pkbwk@mswia.gov.pl
 - 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. Przez punkt styku należy rozumieć miejsce zamontowania wykolejnicy obsługiwanej przez nastawniczego posterunku SPD.
- 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
Zagrożenia przejezdności torów mogą wystąpić w przypadku:
 - a) zdarzeniach na przejazdach kolejowo-drogowych,
 - b) rozprucia lub uszkodzenia rozjazdów,
 - c) wykolejenia lub uszkodzenia w trakcie czynności ekspedycyjnych wagonów, znajdujących się od strony głowicy rozjazdowej kierującej na tory rejonu SPD stacji Szczecin Port Centralny w stopniu uniemożliwiającym ich przemieszczanie (w tym uniemożliwiających możliwość obsługi bocznicy bądź poszczególnych jej nabrzeży).
- 2) Wstrzymanie ruchu kolejowego na boczniczy może mieć miejsce w przypadku:
 - a) zdarzenia na drodze dojazdowej do bocznicy (na głowicy rozjazdowej na styku rejonu SPD i boczniczy Rejon Przeładunków Drobnicowych) – ruch kolejowy wstrzymuje nastawniczy posterunku SPD stacji Szczecin Port Centralny w uzgodnieniu z dyżurnym ruchu posterunku SPB,
 - b) rozprucia lub uszkodzenia rozjazdów albo wykolejenia taboru kolejowego w trakcie pracy manewrowej na terenie bocznicy – ruch kolejowy wstrzymuje kierujący manewrami pracownik licencjonowanego przewoźnika kolejowego,
 - c) wykolejenia lub uszkodzenia taboru – ruch kolejowy na wniosek dyspozytora operatora rejonu wstrzymuje nastawniczy posterunku SPD stacji Szczecin Port Centralny w uzgodnieniu z dyżurnym ruchu posterunku SPB
 - d) prac torowych na boczniczy – ruch kolejowy wstrzymuje Inspektor nadzoru ZMPSiŚ S.A. lub kierownik budowy za zgodą inspektora nadzoru.

XII. WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI

12.1. Jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy

- 1) Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w Szczecinie.
- 2) Operatorzy bocznic (pkt. 11.3)
- 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 pomiędzy 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, fax: +48 91 471 54 09, e-mail: iz.szczecin@plk-sa.pl
- 2) Sekcja Eksploatacji Szczecin Główny:
 - a) naczelnik sekcji – tel. 914711756, e-mail: ise.szczecinglowny@plk-sa.pl
 - b) nastawniczy posterunku SPD stacji Szczecin Port Centralny – 662 279 301
- 3) DB Port Szczecin: dyspozytor, tel.: 693 888 601, e-mail: dyspozytor@dbport.pl, rejon manewrowy nr: 1,2,3,7.
- 4) Fast Terminals, dyspozytor, tel. 693 540 409, dyspozytor@fastterminals.com, rejon manewrowy nr: 6.
- 5) Szczecin Bulk Terminal: dyspozytor, tel.: 05 501 841, operatorzy@sbszczecin.com, rejon manewrowy nr: 5.
- 6) Viterra, dyspozytor, tel.: 603130302, szczecin.dyspozycja@viterraszczecin.pl, rejon manewrowy nr: 1.
- 7) Baltic Stevedoring, biuro, (91) 462 47 11, stevedore@dbport.pl, rejon manewrowy nr: 2
- 8) Cronimet, dyspozytor, 570978216, Pietrakowski.michal@cronimet.pl, rejon manewrowy nr: 4 (Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne).

XIII. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

13.1. Rozdzielnik Regulaminu

Regulamin wykonano w 12 jednobrzmiących egzemplarzach, które po uzgodnieniu i zatwierdzeniu otrzymują:

1.	ZMPSiŚ S.A. w Szczecinie	1 egz.
2.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie	2 egz.
3.	Operatorzy rejonów manewrowych/terminali	8 egz.
4.	Urząd Transportu Kolejowego (przy składaniu wniosku o świadectwo bezpieczeństwa)	1 egz.

13.2. Sposób udostępniania Regulaminu pracownikom boczniczy kolejowej

Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego na boczniczy oraz czynnościami ładunkowymi przy wagonach oraz z utrzymanie infrastruktury kolejowej, 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 12 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 Przeładunków Drobnicowych odpowiedzialny jest Inspektor Nadzoru (ZMPSiŚ S.A.) Działu Utrzymania Infrastruktury Lądowej.

XIV. Spis załączników

Załącznik 1	Regulamin pracy manewrowej Rejonu nr1 Eva Stevedoring.
Załącznik 2	Regulamin pracy manewrowej Rejonu nr 2 Rumuńskie.
Załącznik 3	Regulamin pracy manewrowej Rejonu nr 3 Ukraińskie i WOC.
Załącznik 4	Regulamin pracy manewrowej Rejonu nr 4 Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne.
Załącznik 5	Regulamin pracy manewrowej Rejonu nr 5 Szczecin Bulk Terminal.
Załącznik 6	Regulamin pracy manewrowej Rejonu nr 6 Fast Terminals.
Załącznik 7	Regulamin pracy manewrowej Rejonu nr 7 Ostrów Grabowski.
Załącznik 8	Plan schematyczny bocznic kolejowej Rejon Przeładunków Drobnicowych (Rejony manewrowe nr 1, 2, 5 i 6).
Załącznik 9	Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na bocznic kolejowej Rejon Przeładunków Drobnicowych (Rejony manewrowe nr 1, 2, 5 i 6).
Załącznik 10.	Plan schematyczny bocznic kolejowej Rejon Przeładunków Drobnicowych (Rejon manewrowy nr 3).
Załącznik 11	Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na bocznic kolejowej Rejon Przeładunków Drobnicowych (Rejon manewrowy nr 3).
Załącznik 12	Plan schematyczny bocznic kolejowej Rejon Przeładunków Drobnicowych (Rejon manewrowy nr 4).
Załącznik 13	Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na bocznic kolejowej Rejon Przeładunków Drobnicowych (Rejon manewrowy nr 4).
Załącznik 14	Plan schematyczny bocznic kolejowej Rejon Przeładunków Drobnicowych (Rejon manewrowy nr 7).
Załącznik 15	Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na bocznic kolejowej Rejon Przeładunków Drobnicowych (Rejon manewrowy nr 7).



PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE

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

1/10

Załącznik nr 1

Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej
REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH

**REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ
REJONU MANEWROWEGO
Nr 1 EVA STEVEDORING**

Szczecin
2 0 2 3

Spis treści

	str.
§ 1. Nazwa, miejsce odgałęzienia rejonu, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków w rejonie	4
§ 2. Wykaz torów	5
§ 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	6
§ 4. Place ładunkowe	7
§ 5. Urządzenia ładunkowe	8
§ 6. Urządzenia trakcyjne	8
§ 7. Warunki techniczne obsługi rejonu	8
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie	8
§ 9. Inne postanowienia	10
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	11

§ 1.

Nazwa, miejsce odgałęzienia rejonu, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków w rejonie.

1) Miejsca odgałęzienia rejonu.

a) Rejon manewrowy nr 1 Eva Stevedoring położony jest na terenie boczniczy kolejowej Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Rejon eksploatowany jest przez:

– DB Port Szczecin;

– Viterra Sp. z o.o.

b) Tory rejonu rozpoczynają się na rozjeździe nr 869 w okręgu SPM od torów stacji Szczecin Port Centralny.

2) Miejsce usytuowania punktów zdawczo-odbiorczych

Punkt zdawczo-odbiorczy w rejonie manewrowym nr 1 Eva Stevedoring znajduje się w km 0,200 toru nr 1031.

3) Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Lp.	Nr toru	Pochylenie toru
1	1031	Na spadku 1,7 ‰ na długości 40 m, dalej na wzniesieniu 1,0 ‰ na długości 142 m, w poziomie na długości 928 m
2	1032	Na wzniesieniu 1,0 ‰ na długości 93 m, dalej w poziomie na długości 928 m
3	1033	W poziomie na długości 680 m
4	1034	Na wzniesieniu 6,0 ‰ na długości 130 m, dalej w poziomie na długości 63 m, dalej na spadku 20‰ na długości 40 m, dalej w poziomie na długości 200 m, dalej na wzniesieniu 15‰ na długości 15 m
5	1038	Na wzniesieniu 6,0 ‰ na długości 42 m, dalej w poziomie na długości 63 m, dalej na spadku 1,9 ‰ na długości 52 m

§ 2. Wykaz torów

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
Na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.								
1031	Dojazdowy	S 869	G PLK	19	-	-	-	-
1034	Dojazdowy	S 868	G PLK	28	-	-	-	-
Na terenie bocznic								
1031	Dojazdowy	G PLK	S 1033	89	-	-	-	-
1031	Zdawczo – odbiorczy /ładunkowy	S 1033	S 1040	451	P. zd.-odb.	U 1040	295	17
		S 1040	S 1048	282	S 1040	U 1048	237	13
		S 1048	K.o.	288	S 1048	K.o.	288	16
1032	Komunikacyjny	S 1033	S 1035	121	-	-	-	-
1032	Zdawczo – odbiorczy /ładunkowy	S 1035	S1037	248	U 1035	S 1037	203	11
		S 1037	S 1044	243	U 1041	S 1044	163	9
		S 1044	K.o.	409	U1047	Z 1	330	19
1033	Zdawczo – odbiorczy /ładunkowy	S 1035	S 1043	341	U 1035	U 1043	129	7
		S 1043	S 1046	214	S 1043	U 1046	168	9
		S 1046	K.o.	346	S 1046	Z 1	346	20
1034	Dojazdowy	G PLK	S 1032	28	-	-	-	-
1034	Zdawczo – odbiorczy /ładunkowy	S 1032	K.o.	405	Brama	Brama	180	10
1038	Komunikacyjny	S 1032	Śr. 876	157	-	-	-	-

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- S - styk przediglicowy rozjazdu
- G PLK - granica terenu w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- K.o. - koniec toru zakończony kołłem oporowym
- Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa (początek zasyпки)
- P.zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy

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

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	131
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	78

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1) Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
1032	Rz. S49 1:9-190 lewy zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 1034	wyznaczony pracownik boczniczy
1033	Rz. S49 1:9-190 lewy zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 1031	
1035	Rz. S49 1:9-190 lewy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 1032	
1037	Rz. S49 1:9-190 prawy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na zwr. nr 1041	
1040	Rz. S49 1:9-190 prawy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 1031	
1041	Rz. S49 1:9-190 lewy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 1032	
1043	Rz. S49 1:9-190 lewy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 1033	
1044	Rz. S49 1:9-190 lewy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na zwr. 1047	
1046	Rz. S49 1:9-190 lewy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 1033	
1047	Rz. S49 1:9-190 prawy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 1032	
1048	Rz. S49 1:9-190 prawy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 1031	

2) Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk873	nałożona na tor nr 1031	elektrycznie nastawniczy SPD	-
Wk872	nałożona na tor nr 1034	elektrycznie nastawniczy SPD	-

3) Obsługa zwrotnic

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

4) Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w rejonie

- a) w rejonie znajdują się przejazdy kolejowo-drogowe nie strzeżone:
 - w km 0,028 toru nr 1031;
 - w km 0,042 toru nr 1034;
 - w km 0,098 toru nr 1038.
- b) przejazd w km 0,098 osygnalizowany jest z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3.
- c) przejazdy w torach 1031 i 1034 osygnalizowane są z obu stron sygnalizatorami świetlnymi drogowymi S1-S4.
- d) czyszczenie żłobków na przejazdach należy do operatora rejonu manewrowego.

5) Sygnały i wskaźniki

- a) przy torze nr 1031 przed Wk873 znajduje się Tm826.
- b) przy torze nr 1032 przed Wk872 znajduje się Tm827.
- c) sygnał Z 1 zabraniający dalszej jazdy ustawiony jest z prawej strony toru nr: 1031, 1332, 1033 i 1034 na koźle oporowym, którym zakończony jest ten tor. Sygnał Z 1 w porze ciemnej nie jest oświetlany.
- d) na międzytorzach znajdują się wskaźniki W 17 (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m.
- e) na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

§ 4.

Place ładunkowe

1) Magazyny.

Przy torze	Długość frontu ładunkowego	Szerokość magazynu
1034	180	40

2) Rampy.

Przy torze	Rodzaj i przeznaczenie	Długość frontu ładunkowego
1034	boczna, przeładunkowa	180 m

**§ 5.
Urządzenia ładunkowe**

Rodzaj dźwigu	Ilość szt.	Nad torami	Udźwig (kN)	Napęd
portalowy	2	1031,1032 i 1033	320	elektryczny
portalowy	3		160	elektryczny

**§ 6.
Urządzenia trakcyjne**

Praca manewrowa w rejonie manewrowym wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych. Dopuszczalne jest wykorzystanie pojazdu drogowego do prowadzenia prac manewrowych.

**§ 7.
Warunki techniczne obsługi rejonu**

- 1) Obsługa rejonu manewrowego.
 - a) rejon manewrowy obsługiwany jest przez drużyny manewrowe i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Regulaminie pracy boczniczy kolejowej;
 - b) wagony podstawiane są tory zdawczo – odbiorcze nr 1031 – 1033 oraz są zabierane z tych torów;
 - c) jednorazowo przewoźnik kolejowy może podstawić na tory wyżej wymienione najwyżej 121 wagonów czteroosiowych o średniej długości 17 m każdy. Podstawienie większej liczby wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność tych torów.
- 2) Wjazd taboru przewoźnika na tory rejonu

Wjazd taboru przewoźnika na tory rejonu bez uzgodnienia z dyspozytorem operatora rejonu jest zabroniony.

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory rejonu dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) i dyspozytorem operatora rejonu 91 46 24 711.

- 3) Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów
Nie ma ograniczeń odnośnie wagonów, które mogą kursować po torach rejonu.
- 4) Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego.
Lokomotywy przewoźnika kolejowego dokonujące obsługi mogą wjeżdżać na wszystkie tory rejonu.

**§ 8.
Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie manewrowym**

- 1) Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie rejonu wykonywana jest przez drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych.
- 2) Podział rejonu manewrowego:
 - a) w skład rejonu manewrowego wchodzi nabrzeża czeskie i słowackie;
 - b) kierownik manewrów może prowadzić jazdy manewrowe w rejonie bez ograniczeń;

- c) kierownik manewrów może prowadzić jazdy manewrowe w rejonie bez dodatkowych uzgodnień do tarczy manewrowej Tm 843;
 - d) wyjazd z rejonu manewrowego wymaga dokonania uzgodnień z posterunkiem SPD;
 - e) dopuszcza się jednoczesne prowadzenie jazd manewrowych w rejonie przez więcej niż jednego przewoźnika pod warunkiem dokonania uzgodnień pomiędzy kierownikami manewrów;
 - f) rejon manewrowy został osłonięty wyłożoną na tor i zamkniętą wykolejnicą Wk873;
 - g) manewry należy prowadzić ze szczególną ostrożnością i z taką prędkością, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany.
- 3) Dozwolona szybkość jazd manewrowych.
Dozwolone szybkości jazd manewrowych po torach rejonu określone są w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 4.2.
- 4) Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów
Szczególną ostrożność należy zachować:
- a) przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta lub brygadzystę nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach krytych, umocowaniu burt i kłonic na wagonach platformach;
 - b) przy wykonywaniu manewrów przez przejazd nie strzeżony.
- 5) Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.
- a) w czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 20 wagonów;
 - b) jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 20 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym;
 - c) w przypadku, gdy skład manewrowy liczy powyżej 20 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy dokonać sprawdzenia działania hamulców. Każdorazowo należy sprawdzić czy hamowane są dwa ostatnie wagony składu manewrowego.
- 6) Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.
Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 4.3.
- 7) Warunki wykonywania pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego.
- a) ogólne zasady wykonywania manewrów przy pomocy pojazdu drogowego zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 6.5.;
 - b) rozpoczęcie wykonywania pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego na torach rejonu może nastąpić po upewnieniu się, że na czas manewrów nie przewidziano obsługi rejonu przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

§ 9.

Inne postanowienia

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



PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE

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

1/13

Załącznik nr 2

Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej
REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH

**REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ
REJONU MANEWROWEGO
NR 2 RUMUŃSKIE**

Szczecin
2 0 2 3

Spis treści

	str.
§ 1. Nazwa, miejsce odgałęzienia rejonu, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków w rejonie	4
§ 2. Wykaz torów	5
§ 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	7
§ 4. Place ładunkowe	9
§ 5. Urządzenia ładunkowe	10
§ 6. Urządzenia trakcyjne	10
§ 7. Warunki techniczne obsługi rejonu	10
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie	11
§ 9. Inne postanowienia	12
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	13

§ 1.

Nazwa, miejsce odgałęzienia rejonu, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków w rejonie.

1) Miejsca odgałęzienia rejonu.

- a) Rejon manewrowy nr 2 Rumuńskie położony jest na terenie boczniczy kolejowej Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon eksploatowany jest przez DB Port Szczecin i Baltic Stevedoring Company.;
- b) Tory rejonu rozpoczynają się na rozjeździe nr 996 boczniczy oraz na rozjeździe nr 817 rejonu SPD stacji Szczecin Port Centralny.

2) Miejsce usytuowania punktów zdawczo-odbiorczych:

Punkt zdawczo-odbiorczy w rejonie manewrowym nr 2 Rumuńskie znajduje się w km 0,650 toru nr 986.

3) Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Lp.	Nr toru	Pochylenie toru
1	809	Na spadku 1,7 ‰ na długości 38 m, dalej na spadku 4,8 ‰ na długości 100 m, w poziomie na długości 100 m. na spadku 0,7 ‰ na długości 50 m
2	951	W poziomie na długości 602 m
3	952	W poziomie na długości 602 m
4	953	na wzniesieniu 0,7 ‰ na długości 20 m, dalej w poziomie na długości 130 m, dalej na spadku 0,5 ‰ na długości 429 m
5	954	W poziomie na długości 44 m, dalej na spadku 0,5 ‰ na długości 425 m
6	957	W poziomie na długości 262 m
7	981	W poziomie na długości 367 m
8	982	W poziomie na długości 517 m
9	983	W poziomie na długości 517 m
10	984	Na spadku 0,7 ‰ na długości 179 m, w poziomie na długości 556 m
11	985	Na spadku 0,7 ‰ na długości 179 m, w poziomie na długości 556 m
12	986	Na spadku 0,7 ‰ na długości 179 m, w poziomie na długości 556 m
13	987	W poziomie na długości 30 m, na spadku 0,7 ‰ na długości 145 m, w poziomie na długości 115 m
14	988	W poziomie na długości 70 m, na spadku 0,6 ‰ na długości 180 m, w poziomie na długości 62 m

§ 2.
Wykaz torów

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
Na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.								
809	Dojazdowy	S 817	G PLK	92	-	-	-	-
Na terenie boczniczy Nabrzeże Węgierskie i Rumuńskie								
809	Dojazdowy	G PLK	Śr. 969	196	-	-	-	-
951	Zdawczo –odbiorczy /ładunkowy	S 970	S 964	244	S 970	U 964	197	11
		S 964	S 952	255	S 964	U 952	178	10
		S 952	K.o.	133	S 952	prze- jazd	88	5
952	Zdawczo – odbiorczy /ładunkowy	S 972	Śr. 965	254	U 972	U 965	170	10
		Śr. 965	S 953	215	U 965	S 953	178	10
		S 953	K.o.	136	U 953	Z 1	89	5
953	komunikacyjny	Śr. 969	S 960	278	-	-	-	-
953	Zdawczo –odbiorczy /ładunkowy	S 960	S 951	157	S 960	U 951	110	6
		S 951	K.o.	144	S 951	Z 1	144	8
954	Komunikacyjny	S 967	S 962	83	-	-	-	-
954	Zdawczo –odbiorczy /ładunkowy	S 962	S 954	184	U 962	S 954	137	8
		S 954	K.o.	202	S 954	Z 1	155	9
957	komunikacyjny	S 964	S 968	262	-	-	-	-
981	odstawczy	K.o.	S 985	151	Z 1	U 985	87	5
981	Zdawczo –odbiorczy /ładunkowy	S 985	S 989	216	S 985	S 989	216	12
982	odstawczy	S 970	S 981	139	U 970	S 981	93	5
982	Zdawczo –odbiorczy /ładunkowy	S 981	S 991	378	U 982	U 990	216	12
983	odstawczy	S 972	S 983	139	S 972	U 983	92	5
983	Zdawczo –odbiorczy /ładunkowy	S 983	S 992	378	U 984	U 992	278	16
984	zdawczo- odbiorczy	Śr.969	Śr. 986	364	U 969	U 986	295	17
984	zdawczo- odbiorczy	Śr. 986	S 995	338	U 986	U 994	212	12

„Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście” S.A.

Załącznik nr 2 do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
985	zdawczo- odbiorczy	S 971	Śr. 987	374	U 971	U 987	294	17
985	zdawczo- odbiorczy	Śr. 987	S 994	258	U 987	U 994	173	10
986	zdawczo- odbiorczy	Śr. 969	S 988	454	U 971	U988	335	19
986	zdawczo- odbiorczy	S 988	Śr. 995	275	S 988	P.zd-odb.	196	11
987	komunikacyjny	S 984	S 988	290	-	-	-	-
988	komunikacyjny	S 991	S 997	312	-	-	-	-

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- S - styk przediglicowy rozjazdu
- G PLK - granica terenu w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- Śr - środek rozjazdu krzyżowego podwójnego
- K.o. - koniec toru zakończony kozłem oporowym
- Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa (początek zasypki)
- P.zd-odb. - punkt zdawczo odbiorczy

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

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	228
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	136

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1) Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

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
951	Rz. S 49 1:9190 prawy zwyczajny rowkowy	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 953	wyznaczony pracownik bocznicy
952	Rz. S 49 1:9-190 prawy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 951	
953	Rz. S 49 1:9-190 prawy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 952	
954	Rz. S 49 1:9-190 prawy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 954	
960	Rz. S 49 1:9-190 prawy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 953	
962	Rz. S 49 1:9-190 prawy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 954	
964	Rz. S 49 1:9-190 prawy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor 951	
965 a/b	Rkpd S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 952	
965 c/d	Rkpd S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 952	
967	Rz. S 49 1:9-190 lewy zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 953	
968	Rz. S 49 1:9-190 prawy zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 953	
969 a/b	Rkpd S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 809	
969 c/d	Rkpd S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 984	
970	Rz. S 49 1:9-190 prawy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 982	
971	Rz. S49 1:9-190 lewy zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 985	
972	Rz. S 49 1:9-190 prawy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na zwr. 952	
981	Rz. S 49 1:9-190 prawy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na zwr. 982	
982	Rz. S 49 1:9-190 lewy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 982	
983	Rz. S 49 1:9-190 prawy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 983	
984	Rz. S 49 1:9-190 prawy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 983	
985	Rz. S 49 1:9-190 lewy zwyczajny rowkowy	nie uzależniona na tor nr 981		
986 a/b	Rkpd S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	nie uzależniona na tor nr 984		
986 c/d	Rkpd S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	nie uzależniona na tor nr 984		

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
987 a/b	Rkpd S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 985	wyznaczony pracownik bocznic
987 c/d	Rkpd S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 985	
988	Rz S 49 1:9-190 prawy zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na zwr. nr 986	
989	Rz. S 49 1:9-190 prawy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 980	
990	Rz. S 49 1:9-190 prawy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 982	
991	Rz. S 49 1:9-190 prawy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 982	
992	Rz. S 49 1:9-190 lewy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 983	
994	Rz. S 49 1+9 190 lewy zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 985	
995	Rz. S 49 1:9-190 prawy zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 986	
996 a/b	Rkpd S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na zwr. nr 995	
996 c/d	Rkpd S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na zwr. nr 997	
997	Rz. S 49 1:9-190 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na zwr. 1012	

2) Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk969	nałożona na tor nr 809	ręcznie drużyna manewrowa	-
Wk996	nałożona na tor nr 1009	ręcznie drużyna manewrowa	-

3) Obsługa zwrotnic

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

- 4) Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w rejonie
- a) w rejonie znajdują się przejazdy nie strzeżone:
 - w km 0,125 i 0,197 toru nr 809;
 - w km 0,568 toru nr 951;
 - w km 0,241 i 0,612 toru nr 986.
 - b) przejazdy osygnalizowane są z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3;
 - c) czyszczenie żłobków na przejazdach należy do operatora rejonu manewrowego.
- 5) Sygnały i wskaźniki
- a) sygnał Z 1 zabraniający dalszej jazdy ustawiony jest z prawej strony toru nr: 951, 952, 953, 954, 981, na koźle oporowym, którym zakończony jest ten tor. Sygnał Z 1 w porze ciemnej nie jest oświetlany;
 - b) na międzytorzach znajdują się wskaźniki W 17 (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m;
 - c) na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

**§ 4.
Place ładunkowe**

1) Magazyny.

Przy torze	Długość frontu ładunkowego	Szerokość magazynu
952 i 953	100	30
952 i 953	100	30
983 i 984	190	42
983 i 984	190	42
954	180	-----

2) Rampy.

Przy torze	Rodzaj i przeznaczenie	Długość frontu ładunkowego
953	boczna, przeładunkowa	110 m
953	boczna, przeładunkowa	110 m
984	boczna, przeładunkowa	190 m
954	boczna, przeładunkowa	190 m

3) Place składowe.

Przy torze	Długość frontu ładunkowego
952 i 953	150 m
952 i 957	150 m
983 i 987	150 m

§ 5. Urządzenia ładunkowe

Nabrzeże Rumuńskie

Rodzaj dźwigu	Nr dźwigu	Lokalizacja
portalowy	131, 374, 341, 375	Między magazynami nr 9, 10 i 11
	173, 174, 175, 132, 133, 147, 148, 149, 150, 242, 278, 429	Przy torze nr 981

Na torze nr 952 znajdują się zsypy do rozładunku grawitacyjnego towarów sypkich z wagonów samowyładowczych.

§ 6. Urządzenia trakcyjne

Praca manewrowa w rejonie manewrowym wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych. Dopuszczalne jest wykorzystanie pojazdu drogowego do prowadzenia prac manewrowych.

§ 7. Warunki techniczne obsługi rejonu

1) Obsługa rejonu.

- a) rejon obsługiwany jest przez drużyny manewrowe i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Regulaminie pracy boczniczy kolejowej;
- b) wagony podstawiane są tory zdawczo – odbiorcze nr 985 i 986 oraz są zabierane z tych torów. Przy czym torem zdawczym jest tor nr 985, natomiast torem odbiorczym jest tor nr 986;
- c) ilość wagonów podstawianych jednorazowo przez przewoźników kolejowych na tory (przy założeniu długości jednego wagonu 17 metrów) wynosi:
 - tor 951 - najwyżej 26 wagonów;
 - tor 952 - najwyżej 25 wagonów;
 - tor 953 - najwyżej 14 wagonów;
 - tor 954 - najwyżej 17 wagonów;
 - tor 981 - najwyżej 17 wagonów;
 - tor 982 - najwyżej 17 wagonów;
 - tor 983 - najwyżej 5 wagonów;
 - tor 984 - najwyżej 17 wagonów;
 - tor 985 - najwyżej 27 wagonów;
 - tor 986 - najwyżej 30 wagonów.

2. Wjazd taboru przewoźnika na tory rejonu

Wjazd taboru przewoźnika na tory rejonu bez uzgodnienia z dyspozytorem operatora rejonu jest zabroniony.

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory rejonu dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) i dyspozytorem operatora rejonu.

- 3) Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów
Nie ma ograniczeń odnośnie wagonów, które mogą kursować po torach rejonu.
- 4) Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego.
Lokomotywy przewoźnika kolejowego dokonujące obsługi mogą wjeżdżać na wszystkie tory rejonu.

§ 8.

Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie manewrowym

- 1) Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie rejonu wykonywana jest przez drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych. Dopuszczalne jest wykorzystanie do prac manewrowych pojazdu drogowego.
- 2) Podział rejonu manewrowego:
 - a) w skład rejonu manewrowego wchodzi nabrzeża rumuńskie i węgierskie;
 - b) kierownik manewrów może prowadzić jazdy manewrowe w rejonie bez ograniczeń;
 - c) kierownik manewrów może prowadzić jazdy manewrowe w rejonie bez dodatkowych uzgodnień do granicy boczniczy kolejowej ZMPSiŚ S.A. (brama kolejowa, wjazdowa na teren rejonu nr 2 w torze nr 809);
 - d) wyjazd z rejonu manewrowego wymaga dokonania uzgodnień z posterunkiem SPD;
 - e) dopuszcza się jednoczesne prowadzenie jazd manewrowych w rejonie przez więcej niż jednego przewoźnika pod warunkiem dokonania uzgodnień pomiędzy kierownikami manewrów;
 - f) rejon manewrowy został osłonięty wyłożoną na tor i zamkniętą wykolejnicą Wk969 w km 0,216 toru nr 809;
 - g) manewry należy prowadzić ze szczególną ostrożnością i z taką prędkością, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany.
- 3) Dozwolona szybkość jazd manewrowych.
Dozwolone szybkości jazd manewrowych po torach rejonu określone są w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 4.2.
- 4) Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów
Szczególną ostrożność należy zachować:
 - a) przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta lub brygadzystę nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach krytych, umocowaniu burt i kłonic na wagonach platformach;
 - b) na torach nr 952, 953 i 984, z uwagi na znajdującą się przy tym torze rampę boczną;
 - c) przy wykonywaniu manewrów przez przejazd nie strzeżony.
- 5) Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.
 - a) w czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 20 wagonów;

- b) jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 20 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym;
 - c) w przypadku, gdy skład manewrowy liczy powyżej 20 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy dokonać sprawdzenia działania hamulców. Każdorazowo należy sprawdzić czy hamowane są dwa ostatnie wagony składu manewrowego.
- 6) Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.
Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 4.3.
- 7) Warunki wykonywania pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego.
- a) ogólne zasady wykonywania manewrów przy pomocy pojazdu drogowego zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 6.5.
 - b) rozpoczęcie wykonywania pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego na torach rejonu może nastąpić po upewnieniu się, że na czas manewrów nie przewidziano obsługi rejonu przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

§ 9.

Inne postanowienia

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



PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE

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

1/10

Załącznik nr 3

Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej
REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH

**REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ
REJONU MANEWROWEGO
Nr 3 Ukraińskie i WOC**

Szczecin
2 0 2 3

Spis treści

	str.
§ 1. Nazwa, miejsce odgałęzienia rejonu, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków w rejonie	4
§ 2. Wykaz torów	5
§ 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	6
§ 4. Place ładunkowe	7
§ 5. Urządzenia ładunkowe	7
§ 6. Urządzenia trakcyjne	8
§ 7. Warunki techniczne obsługi rejonu	8
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie	8
§ 9. Inne postanowienia	10
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	11

§ 1.

Nazwa, miejsce odgałęzienia rejonu, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków w rejonie.

- 1) Miejsca odgałęzienia rejonu.
 - a) Rejon manewrowy nr 3 Ukraińskie i WOC położony jest na terenie boczniczy kolejowej Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon eksploatowany jest przez DB Port Szczecin Sp. z o.o.;
 - b) Tory rejonu rozpoczynają się na rozjeździe nr 805 w okręgu SPD od torów stacji Szczecin Port Centralny.
- 2) Miejsce usytuowania punktów zdawczo-odbiorczych:

Punkt zdawczo-odbiorczy w rejonie manewrowym nr 3 Ukraińskie i WOC znajduje się w km 0,085 toru nr 902.
- 3) Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Lp.	Nr toru	Pochylenie toru
1	808	Na wzniesieniu 0,9 ‰ na długości 1000 m, dalej na spadku 1,5 ‰ na długości 150 m, w poziomie na długości 25 m
2	902	W poziomie na długości 150 m, dalej na spadku 0,5 ‰ na długości 190 m, dalej w poziomie na długości 310 m, na spadku 0,5 ‰ na długości 154 m
3	903	W poziomie na długości 250 m, dalej na wzniesieniu 0,5 ‰ na długości 100 m, dalej w poziomie na długości 232 m
4	904	W poziomie na długości 218 m
5	905	W poziomie na długości 185 m
6	905a	W poziomie na długości 103 m
7	905b	Na wzniesieniu 0,5 ‰ na długości 193 m
8	906	W poziomie na długości 50 m, na spadku 0,5 ‰ na długości 236 m

§ 2. Wykaz torów

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
Na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.								
808	Dojazdowy	S 805	G PLK	163	-	-	-	-
Na terenie boczniczy								
808	Dojazdowy	G PLK	S 901	82	-	-	-	-
902	Zdawczo – odbiorczy /ładunkowy	S 901	K.o.	804	P.zd.-odb.	przejazd	169	9
					brama	Z 1	486	28
903	Zdawczo – odbiorczy /ładunkowy	S 902	S 913	546	U 902	przejazd	156	9
					brama	S 908	69	4
					U 908	U 911	171	10
904	Zdawczo – odbiorczy /ładunkowy	S 908	S 911	218	U 909	U 911	126	7
905	Zdawczo – odbiorczy /ładunkowy	S 909	S 913	185	S 910	U 913	139	8
905a	Ładunkowy	K.o.	S 910	103	Z1	U 910	58	3
905b	Wyciągowy	S 913	K.o.	193	S 913	Z 1	193	11
906	Odstawczy	S 901	K.o.	286	U 901	przejazd	162	9
					przejazd	Z 1	67	3

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- S - styk przediglicowy rozjazdu
- G PLK - granica terenu w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- K.o. - koniec toru zakończony kozłem oporowym
- Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa (początek zasypki)
- P.zd-odb. - punkt zdawczo odbiorczy

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

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	101
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	60

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1) Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
901	Rz S49-1:9-190 prawy zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr. nr 902	wyznaczony pracownik boczniczy
902	Rz S49-1:9-190 prawy zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 902	
908	Rz S49-1:9-190 prawy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 908	
909	Rz S49-1:9-190 lewy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 904	
910	Rz S49-1:9-190 prawy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 905a	
911	Rz S49-1:9-190 lewy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 903	
913	Rz S49-1:9-190 lewy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na zwr. nr 911	

2) Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk805	nałożona na tor nr 808	elektrycznie Nastawniczy SPD	-

3) Obsługa zwrotnic

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

- 4) Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w rejonie
- a) w rejonie znajdują się przejazdy nie strzeżone:
 - w km 0,136 i 0,224 toru nr 808;
 - w km 0,264 i 0,297 toru nr 902;
 - w km 0,214 toru nr 903;
 - w km 0,209 toru nr 906.
 - b) przejazdy osygnalizowane są z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3;
 - c) czyszczenie żłobków na przejazdach należy do operatora rejonu manewrowego.
- 5) Sygnały i wskaźniki
- a) przy torze nr 808 przed Wk805 znajduje się Tm808;
 - b) sygnał Z 1 zabraniający dalszej jazdy ustawiony jest z prawej strony toru nr: 902, 905a, 905b i 906, na koźle oporowym, którym zakończony jest ten tor. Sygnał Z 1 w porze ciemnej nie jest oświetlany;
 - c) na międzytorzach znajdują się wskaźniki W 17 (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m;
 - d) na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

§ 4. Place ładunkowe

1) Magazyny.

Przy torze	Długość frontu ładunkowego	Szerokość magazynu
902 i 903	218	50

2) Rampy.

Przy torze	Rodzaj i przeznaczenie	Długość	Obciążenie
902	boczna, przeładunkowa	218 m	40 kN/m ²
903	boczna, przeładunkowa	44 m	40 kN/m ²
		68 m	
		68 m	
905a	boczna, przeładunkowa	27 m	2,2 kN/m ²

Z prawej strony torów nr 902 i 903 bezpośrednio za bramami wjazdowymi do WOC znajdują się pomosty umożliwiające sprawdzanie zawartości wagonów.

§ 5. Urządzenia ładunkowe

Rodzaj dźwigu	Ilość szt.	Nad torami	Napęd
portalowy	3	902	elektryczny

§ 6. Urządzenia trakcyjne

Praca manewrowa w rejonie manewrowym wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych. Dopuszczalne jest wykorzystanie pojazdu drogowego do prowadzenia prac manewrowych.

§ 7. Warunki techniczne obsługi rejonu

1) Obsługa rejonu.

- a) rejon obsługiwany jest przez drużyny manewrowe i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Regulaminie pracy boczniczy kolejowej;
- b) wagony podstawiane są na tor zdawczo – odbiorczy nr 902 oraz są zabierane z tego toru;
- c) ilość wagonów podstawianych jednorazowo przez przewoźników kolejowych na tory (przy założeniu długości jednego wagonu 17 metrów) wynosi:
 - tor 902 - najwyżej 28 wagonów;
 - tor 903 - najwyżej 23 wagony;
 - tor 904 - najwyżej 7 wagonów;
 - tor 905 - najwyżej 8 wagonów;
 - tor 905a - najwyżej 3 wagonów;
 - tor 906 - najwyżej 12 wagonów.

2) Wjazd taboru przewoźnika na tory rejonu

Wjazd taboru przewoźnika na tory rejonu bez uzgodnienia z dyspozytorem operatora rejonu jest zabroniony.

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory rejonu dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów) i dyspozytorem operatora rejonu tel. 693 888 601.

3) Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Nie ma ograniczeń odnośnie wagonów, które mogą kursować po torach rejonu.

4) Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego.

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

§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie manewrowym

- 1) Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie rejonu wykonywana jest przez drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych. Dopuszczalne jest wykorzystanie do prac manewrowych pojazdu drogowego.
- 2) Podział rejonu manewrowego:
 - a) w skład rejonu manewrowego wchodzi nabrzeże ukraińskie i WOC;
 - b) kierownik manewrów może prowadzić jazdy manewrowe w rejonie bez ograniczeń;
 - c) kierownik manewrów może prowadzić jazdy manewrowe w rejonie bez dodatkowych uzgodnień do Tm 808;

- d) wyjazd z rejonu manewrowego wymaga dokonania uzgodnień z posterunkiem SPD;
 - e) nie jest dozwolone jednoczesne prowadzenie jazd manewrowych w rejonie przez więcej niż jednego przewoźnika kolejowego;
 - f) rejon manewrowy został osłonięty wyłożoną na tor i zamkniętą wykolejnicą Wk901 w km 0,239 toru nr 902;
 - g) manewry należy prowadzić ze szczególną ostrożnością i z taką prędkością, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany.
- 3) Dozwolona szybkość jazd manewrowych.
Dozwolone szybkości jazd manewrowych po torach rejonu określone są w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 4.2.
- 4) Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów
Szczególną ostrożność należy zachować:
- a) przy rampie bocznej na torach nr 902 i 903;
 - b) przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta lub brygadzystę nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach krytych, umocowaniu burt i kłonic na wagonach platformach;
 - c) przy wykonywaniu manewrów przez przejazd nie strzeżony.
- 5) Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.
- a) w czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 20 wagonów;
 - b) jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 20 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym;
 - c) w przypadku, gdy skład manewrowy liczy powyżej 20 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy dokonać sprawdzenia działania hamulców. Każdorazowo należy sprawdzić czy hamowane są dwa ostatnie wagony składu manewrowego.
- 6) Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.
Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 4.3.
- 7) Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego.
- a) ogólne zasady wykonywania manewrów przy pomocy pojazdu drogowego zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 6.5.
 - b) rozpoczęcie wykonywania pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego na torach rejonu może nastąpić po upewnieniu się, że na czas manewrów nie przewidziano obsługi rejonu przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

§ 9.
Inne postanowienia

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



PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE

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

1/11

Załącznik nr 4

Do Regulaminu pracy bocznic kolejowej
REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH

**REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ
REJONU MANEWROWEGO
Nr 4 Zachodniopomorskie Centrum
Logistyczne**

Szczecin
2 0 2 3

Spis treści

	str.
§ 1. Nazwa, miejsce odgałęzienia rejonu, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków w rejonie	4
§ 2. Wykaz torów	5
§ 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	6
§ 4. Place ładunkowe	7
§ 5. Urządzenia ładunkowe	7
§ 6. Urządzenia trakcyjne	7
§ 7. Warunki techniczne obsługi rejonu	8
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie	8
§ 9. Inne postanowienia	10
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	11

§ 1.

Nazwa, miejsce odgałęzienia rejonu, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków w rejonie.

- 1) Miejsca odgałęzienia rejonu.
 - a) Rejon manewrowy nr 4 Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne położony jest na terenie bocznic kolejowej Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon eksploatowany jest przez Cronimet Sp. z o.o.;
 - b) Tory rejonu rozpoczynają się na wykołajnicy Wk1201, będącej bezpośrednio za torem dojazdowym nr 842 z okręgu SPD stacji Szczecin Port Centralny.

- 2) Miejsce usytuowania punktów zdawczo-odbiorczych:
W rejonie manewrowym nr 4 Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne nie ma wyznaczonych punktów zdawczo-odbiorczych.

- 3) Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Lp.	Nr toru	Pochylenie toru
1	1201	Na wzniesieniu 5,0‰ na długości 25 m, na wzniesieniu 1,0 ‰ na długości 69 m
2	1202	Na wzniesieniu 1,0 ‰ na długości 109 m, dalej w poziomie na długości 275 m
3	1203	W poziomie na długości 269 m
4	1205	W poziomie na długości 271 m
5	1301	W poziomie na długości 132 m

§ 2.

Wykaz torów

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
Na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.								
1201	Dojazdowo-wyciągowy	Wk1201	G PLK	25	-	-	-	-
Na terenie bocznic								
1201	Dojazdowo-wyciągowy	G PLK	S 1401	69	-	-	-	-
1202	zdawczy	S 1401	S 1206	384	U 1202	U 1206	182	10
1203	objazdowy	S 1203	S 1206	269	U 1203	U 1206	187	11
1205	odbiorczy	S 1202	K.o.	271	U 1204	Z 1	221	13
1301	wyciągowy	S 1206	K.o.	142	-	-	-	-

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- S - styk przedglicowy rozjazdu
- G PLK - granica terenu w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- K.o. - koniec toru zakończony kozłem oporowym
- Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa (początek zasyпки)
- P.zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy

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

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

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1) Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rozdaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
1401	Rz. S49 1:9 190 lewy zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr. nr 1201	wyznaczony pracownik bocznicy
1201	Rz. S49 1:7,5 190 lewy zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na zwr. nr 1202	
1202	Rz. S49 1:7,5 190 prawy zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 1202	
1203	Rz. S49 1:7,5 190 prawy zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 1203	
1204	Rz. S49 1:7,5 190 prawy zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 1205	
1206	Rz. S49 1:7,5 190 prawy zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 1203	

2) Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk1201	nałożona na tor nr 1201	ręcznie drużyna manewrowa	-
WKZCL	nałożona na tor nr 1202		-

3) Obsługa zwrotnic

- a) Rejon manewrowy stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie;
- b) po przestawieniu zwrotnicy, pracownik obsługujący zwrotnicę (Kierownik manewrów lub manewrowy) powinien upewnić się o prawidłowym jej nastawieniu na podstawie wzrokowego sprawdzenia dolegania iglicy do opornicy oraz drogi oporowej zamknięcia nastawczego;
- c) za prawidłowe nastawienie zwrotnic wchodzących w drogę przebiegu odpowiedzialny jest ten pracownik drużyny manewrowej, który te zwrotnice nastawiał;

- d) przed podaniem sygnału na uruchomienie jazdy manewrowej kierownik manewrów zobowiązany jest do upewnienia się o prawidłowym nastawieniu zwrotnic;
 - e) po zakończeniu manewrów zwrotnice należy nastawić w położenie zasadnicze;
 - f) zwrotnice rozjazdów nr 1201 oraz 1204 zamknięte na zamek trzpieniowy i sponę iglicową, klucze znajdują się u kierownika bocznicy CRONIMET.
- 4) Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w rejonie
- a) w rejonie znajdują się przejazdy nie strzeżone:
 - w km 0,034 toru nr 1202;
 - w km 0,051 toru nr 1301.
 - b) przejazdy osygnalizowane są z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3.
 - c) czyszczenie żłobków na przejazdach należy do operatora rejonu manewrowego.
- 5) Sygnały i wskaźniki
- a) Sygnał Z 1 zabraniający dalszej jazdy ustawiony jest z prawej strony toru nr: 1301, na koźle oporowym, którym zakończony jest ten tor. Sygnał Z 1 w porze ciemnej nie jest oświetlany;
 - b) na międzytorzach znajdują się wskaźniki W 17 (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m;
 - c) na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane;
 - d) na terenie rejonu manewrowego ustawione są tarcze manewrowe stałe Tm1201 i Tm1201A oraz Tm1301.

§ 4.

Place ładunkowe

- 1) ZCL w granicach torów nr 1201-1205 jest w trakcie rozbudowy i nie posiada magazynów, ramp i placów, które powstaną w późniejszych etapach budowy.
- 2) Rejom manewrowy posiada plac składowy z zasiękiem z płyt betonowych, o szczelnej nawierzchni przy którym zabudowany jest młyn do kruszenia złomu i paczkarka.
- 3) Kierunki przeładunku: Wagony kolejowe i samochody » plac magazynowy, zasięki » statek » eksport.

§ 5.

Urządzenia ładunkowe

Bocznicą wyposażoną jest w specjalistyczne urządzenia ładunkowe (samobieżne spalinowe koparko-ładowarki) Liebherr A934C 5Mt, Liebherr LH 80 6Mt, Sennebogen 825 4Mt pozwalające na równoczesny załadunek i rozładunek różnego rodzaju towarów.

§ 6.

Urządzenia trakcyjne

Praca manewrowa w rejonie manewrowym wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych. Dopuszczalne jest wykorzystanie pojazdu drogowego do prowadzenia prac manewrowych.

§ 7.

Warunki techniczne obsługi rejonu

1) Obsługa rejonu.

- a) rejon obsługiwany jest przez drużyny manewrowe i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Regulaminie pracy boczniczy kolejowej;
- b) wagony podstawiane są toru zdawczy nr 1201, a odbierane z toru nr 1205;
- c) ilość wagonów podstawianych jednorazowo przez przewoźników kolejowych na tory (przy założeniu długości jednego wagonu 17 metrów): tor 1202 - najwyżej 10 wagonów.

2) Wjazd taboru przewoźnika na tory rejonu

Wjazd taboru przewoźnika na tory rejonu bez uzgodnienia z dyspozytorem operatora rejonu jest zabroniony.

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory rejonu dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) i upoważnionym pracownikiem CRONIMET lub kierownikiem oddziału CRONIMET Szczecin.

3) Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Nie ma ograniczeń odnośnie wagonów, które mogą kursować po torach rejonu.

4) Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego.

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

§ 8.

Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie manewrowym

1) Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie rejonu wykonywana jest przez drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych. Dopuszczalne jest wykorzystanie do prac manewrowych pojazdu drogowego.

2) Podział rejonu manewrowego:

- a) w skład rejonu manewrowego wchodzi nabrzeże Przemysłowe;
- b) kierownik manewrów może prowadzić jazdy manewrowe w rejonie bez ograniczeń;
- c) kierownik manewrów może prowadzić jazdy manewrowe w rejonie bez dodatkowych uzgodnień do Tm 1201;
- d) wyjazd z rejonu manewrowego wymaga dokonania uzgodnień z posterunkiem SPD;
- e) nie jest dozwolone jednoczesne prowadzenie jazd manewrowych w rejonie przez więcej niż jednego przewoźnika kolejowego;
- f) rejon manewrowy został osłonięty wyłożoną na tor i zamkniętą wykolejnicą Wk1201 w km 1,101 toru nr 842;
- g) manewry należy prowadzić ze szczególną ostrożnością i z taką prędkością, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany.

- 3) Klucz od wykolejnic Wk1/2/3/1201+ posiada ten sam rejestr i znajduje się na dyżurce pracowników ochrony firmy BALTCHEM.
- 4) Klucz Wk1401 i WkZCL(+) posiadają ten sam rejestr i znajdują się u kierownika bocznicy CRONIMET.
- 5) Szczegółowy opis postępowania przy wjeździe w rejon nr 4 ZCL:
 - a) wjazd na bocznicę uzależniony jest od uprzedniego uzgodnienia, kierownika manewrów z kierownikiem oddziału „CRONIMET”, tel. 669242424;
 - b) kierownik manewrów pobiera za pokwitowaniem w książce klucz czynny Wk1/2/3/1201(+) od pracownika ochrony firmy BALTCHEM. Jest to klucz z tym samym rejestrem dla WK1201(+) oraz klucze plusowe (+), Wk1 bocznicy HL, Wk2, Wk3 bocznicy BALTCHEM
 - c) na polecenie kierownika manewrów torem dojazdowym nr 842 jazda manewrowa dojeżdża i zatrzymuje się przed Wk1201, pobranym kluczem otwiera Wk1201 z położenia (+). Na Wk1201 znajduje się tylko zamek plusowy (+);
 - d) w km 1,117, przy torze kolejowym dojazdowym nr 842 dla obydwu kierunków są ustawione tarcze manewrowe Tm1201 i T1201A wskazujące sygnał M1 – „Jazda manewrowa zabroniona”;
 - e) tarcza manewrowa Tm1201A nakazuje zatrzymać się pomimo otwarcia wykolejnicy w rejonie manewrowym ZCL;
 - f) przed wjazdem w rejon manewrowy ZCL należy otworzyć WkZCL.
- 6) W przypadku wyjazdu z rejonu manewrowego tarcza Tm1201 nakazuje obsłudze manewrowej zatrzymać się przed tarczą i dopiero po uzgodnieniu z nastawniczym SPD opuścić teren bocznicy ZCL.
- 7) Po wykonaniu obsługi bocznicy kierujący manewrami wykonuje czynności związane z zabezpieczeniem drogi manewrowej w kolejności odwrotnej do przygotowania
- 8) Dozwolona szybkość jazd manewrowych.
Dozwolone szybkości jazd manewrowych po torach rejonu określone są w Regulaminie pracy bocznicy w punkcie w punkcie 4.2.
- 9) Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów
Szczególną ostrożność należy zachować:
 - a) podczas manewrów na torach, które pokryte są płytami umożliwiającymi ruch pojazdów drogowych, ze względu na składowanie materiałów manewrów inne przeszkody;
 - b) przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczenia. Dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach;
 - c) przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy nie strzeżone;
 - d) na skrajnych od strony wody torach na nabrzeżach z uwagi na możliwość znajdowania się w skrajni torów trapów i furt bocznych jednostek cumujących przy nabrzeżu.

- 10) Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.
 - a) w czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 20 wagonów;
 - b) jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 20 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym;
 - c) w przypadku, gdy skład manewrowy liczy powyżej 20 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy dokonać sprawdzenia działania hamulców. Każdorazowo należy sprawdzić czy hamowane są dwa ostatnie wagony składu manewrowego.

- 11) Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.

Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 4.3.

- 12) Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego.
 - a) ogólne zasady wykonywania manewrów przy pomocy pojazdu drogowego zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 6.5.
 - b) rozpoczęcie wykonywania pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego na torach rejonu może nastąpić po upewnieniu się dysponenta nabrzeża, że na czas manewrów nie przewidziano obsługi rejonu przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

§ 9.

Inne postanowienia

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



PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE

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

1/12

Załącznik nr 5

Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej
REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH

**REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ
REJONU MANEWROWEGO
Nr 5 Szczecin Bulk Terminal**

Szczecin
2 0 2 3

Spis treści

	str.
§ 1. Nazwa, miejsce odgałęzienia rejonu, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków w rejonie	3
§ 2. Wykaz torów	4
§ 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	5
§ 4. Place ładunkowe	6
§ 5. Urządzenia ładunkowe	6
§ 6. Urządzenia trakcyjne	7
§ 7. Warunki techniczne obsługi rejonu	7
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie	8
§ 9. Inne postanowienia	10
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	11

§ 1.

Nazwa, miejsce odgałęzienia rejonu, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków w rejonie.

- 1) Miejsca odgałęzienia rejonu.
 - a) Rejon manewrowy nr 5 Szczecin Bulk Terminal położony jest na terenie boczniczy kolejowej Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon eksploatowany jest Szczecin Bulk Terminal Sp. z o.o.
 - b) Tory rejonu rozpoczynają się na rozjeździe nr 875 w okręgu SPD od torów stacji Szczecin Port Centralny.

- 2) Miejsce usytuowania punktów zdawczo-odbiorczych:

Punkty zdawczo-odbiorcze w rejonie manewrowym nr 5 Szczecin Bulk Terminal znajdują się:

 - a) w km 0,080 toru nr 1012;
 - b) w km 0,050 toru nr 1014;
 - c) w km 0,050 toru nr 1021;
 - d) w km 0,165 toru nr 1022.

- 3) Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Lp.	Nr toru	Pochylenie toru
1	1013	Na spadku 1,9‰ na długości 50 m, dalej w poziomie na długości 80 m, na wzniesieniu 1,6 ‰ na długości 140 m, w poziomie na długości 195 m
2	1015	W poziomie na długości 195 m
3	1021	Na spadku 1,9‰ na długości 50 m, dalej na wzniesieniu 1,6 ‰ na długości 240 m, dalej na spadku 2,5‰ na długości 100 m, dalej w poziomie na długości 172 m
4	1022	Na spadku 1,9‰ na długości 170 m, dalej na wzniesieniu 1,6 ‰ na długości 240 m, dalej na spadku 2,5‰ na długości 100 m, dalej w poziomie na długości 172 m
5	1024	W poziomie na długości 21 m, dalej na wzniesieniu 1,5 ‰ na długości 187 m, dalej w poziomie na długości 225 m
6	1025	W poziomie na długości 64 m, dalej na wzniesieniu 2,5 ‰ na długości 144 m, dalej w poziomie na długości 225 m

§ 2. Wykaz torów

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
Na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.								
1022	Dojazdowy	Śr. 875	G PLK	11	-	-	-	-
Na terenie boczniczy								
1013	Komunikacyjny	Śr 876	S 878	113	-	-	-	-
1013	Odstawczy	S 878	Śr.1020	380	S 878	U 1020	344	20
1015	Odstawczy	Śr 1020	K.o.	195	U 1020	Z 1	145	8
1021	Odstawczy	S 877	Śr 1021	515	U 877	U 1021	434	25
1022	Dojazdowy	G PLK	Śr 876	109	-----	-----	-----	
1022	Odstawczy	Śr 876	Śr 1022	572	U 876	U 1022	495	29
1024	Zdawczo odbiorczy /ładunkowy	Śr 1021	K.o.	433	U 1021	Z 1	396	23
1025	Zdawczo odbiorczy /ładunkowy	Śr 1022	K.o.	393	U 1022	Z 1	357	22
1027	Zdawczo odbiorczy /ładunkowy	S 1019	K.o.	477	U 1022	Z 1	3 11	24

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- S - styk przediglicowy rozjazdu
 K.o. - koniec toru zakończony kozłem oporowym
 G PLK - granica terenu w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
 Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa (początek zasypki)
 P.zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy

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

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	151
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	90

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1) Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
876 a/b	Rkpd S49-1:6,6-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 1022	wyznaczony pracownik bocznic
876 c/d	Rkpd S49-1:6,6-190 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 1022	
877	Rz S49-1:7-190 prawy zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na zwr. nr 878	
878	Rz S49-1:9-190 prawy zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na zwr. nr 877	
1020 a/b	Rkpd S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 1013	
1020 c/d	Rkpd S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 1015	
1021 a/b	Rkpd S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 1021	
1021 c/d	Rkpd S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 1024	
1022 a/b	Rkpd S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 1022	
1022 c/d	Rkpd S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 1025	

2) Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk876	nałożona na tor nr 1022	ręcznie drużyna manewrowa	-

3) Obsługa zwrotnic

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

- 4) Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w rejonie
 - a) w rejonie znajduje się przejazd nie strzeżony w km 0,020 toru nr 1022;
 - b) przejazd osygnalizowany jest z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3;
 - c) czyszczenie żłobków na przejeździe należy do operatora rejonu manewrowego.

- 5) Sygnały i wskaźniki
 - a) sygnał Z 1 zabraniający dalszej jazdy ustawiony jest z prawej strony toru nr: 1015, 1024, 1025 i 1027, na koźle oporowym, którym zakończony jest ten tor. Sygnał Z 1 w porze ciemnej nie jest oświetlany;
 - b) na międzytorzach znajdują się wskaźniki W 17 (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m;
 - c) na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

§ 4.

Place ładunkowe

Rejon manewrowy nr 5 Szczecin Bulk Terminal

1) Magazyny:

- a) do składowania towarów zbożowych służy elewator posiadający:
 - 158 komór operacyjnych o pojemności od 50 – 500 ton każda;
 - 10 płaskich magazynów podłogowych;
 - 12 komór fumigacyjnych służących do fumigacji i aktywnego wietrzenia zbóż porażonych szkodnikami;
 - 3 kondygnacje piwnic służących do długoterminowego składowania zbóż twardych.
- b) ogólna zdolność składowa elewatora, liczona dla zbóż twardych wynosi ca 46000 ton, w tym:
 - w komorach operacyjnych - ca 38000 ton
 - na podłogach - ca 5000 ton
 - w piwnicach - ca 1600 ton
 - w komorach fumigacyjnych - ca 1600 ton.

2) Rampy

Wzdłuż budynku elewatora znajdują się 2 rampy magazynowe, boczne o obciążeniu roboczym 2000 kG/m².

§ 5.

Urządzenia ładunkowe

- 1) Elewator wyposażony jest w specjalistyczne urządzenia ładunkowe pozwalające na równoczesny załadunek i rozładunek różnego rodzaju środków transportu zarówno lądowego jak i wodnego. Zdolność ładunkowa urządzeń ładunkowych wynosi:
 - a) 300 ton/godz. dla prac wyładunkowych;
 - b) 200 ton/godz. dla prac załadunkowych.

- 2) Szczegółowe zestawienie urządzeń ładunkowych
 - a) 6 teleskopów do załadunku i wyładunku, z czego wszystkie (nr 1 – 6 licząc od strony nabrzeża) wykorzystywane są do czynności ładunkowych w relacji statek – elewator, a 3 sztuki (nr 4,5 i 6) przystosowane są również do prac ładunkowych przy wagonach różnych serii. Urządzenie usytuowane wzdłuż elewatora na międzytorzu torów nr 1024 i 1025 do rozładunku grawitacyjnego wagonów z zsyków bocznych wagonów;
 - b) 2 stanowiska do rozładunku grawitacyjnego wagonów (zsyki) jedno stanowisko jest na torach nr 1024 i 1025, drugie na torze nr 1027;
 - c) 2 dźwigi wyposażone w specjalistyczne urządzenia, jeden dźwig wyposażony jest w urządzenie zasysające, drugi w urządzenie ślimakowe usytuowane przy torach 1024 i 1025.

- 3) Zdolność ładunkowa dla wagonów kolejowych wynosi:
 - a) Załadunek
 - zboża i nasiona - do 3600 ton/dobę,
 - pasze - do 1500 ton/dobę,
 - b) Wyładunek wagonów samowyładowczych
 - zboża i nasiona - do 3600 ton/dobę,
 - pasze - do 2000 ton/dobę,
 - c) Wagony kryte
 - zboża i nasiona - do 1500 ton/dobę,
 - pasze - do 900 ton/dobę.

§ 6.

Urządzenia trakcyjne

Praca manewrowa w rejonie manewrowym wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych. Dopuszczalne jest wykorzystanie pojazdu drogowego do prowadzenia prac manewrowych.

§ 7.

Warunki techniczne obsługi rejonu

- 1) Obsługa rejonu.
 - a) rejon obsługiwany jest przez drużyny manewrowe i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Regulaminie pracy boczniczy kolejowej;
 - b) wagony podstawiane są na tory zdawczo – odbiorcze nr 1013, 1021 i 1022;
 - c) ilość wagonów podstawianych jednorazowo przez przewoźników kolejowych na tory (przy założeniu długości jednego wagonu 17 metrów) wynosi:
 - tor 1013 - najwyżej 20 wagonów;
 - tor 1015 - najwyżej 8 wagonów;
 - tor 1022 - najwyżej 29 wagonów;
 - tor 1024 - najwyżej 23 wagony;
 - tor 1025 - najwyżej 22 wagony;
 - tor 1027 - najwyżej 24 wagony.

2) Wjazd taboru przewoźnika na tory rejonu

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

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory rejonu dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów) i dyspozytor operatora rejonu tel. 603 130 302.

3) Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Nie ma ograniczeń odnośnie wagonów, które mogą kursować po torach rejonu.

4) Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego.

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

§ 8.

Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie manewrowym

1) Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie rejonu wykonywana jest przez drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych. Dopuszczalne jest wykorzystanie do prac manewrowych pojazdu drogowego.

2) Podział rejonu manewrowego:

- a) w skład rejonu manewrowego wchodzi nabrzeże Zbożowe;
- b) kierownik manewrów może prowadzić jazdy manewrowe w rejonie bez ograniczeń;
- c) kierownik manewrów może prowadzić jazdy manewrowe w rejonie bez dodatkowych uzgodnień do ukresów torów nr 1022, 1021, 1013 i 1012;
- d) w przypadku jazd w kierunku toru nr 1038 wymagane jest dokonanie uzgodnień z kierownikiem manewrów nr 1 ;
- e) wyjazd z rejonu manewrowego wymaga dokonania uzgodnień z posterunkiem SPD;
- f) dozwolone jednoczesne prowadzenie jazd manewrowych w rejonie przez więcej niż jednego przewoźnika kolejowego pod warunkiem dokonania uzgodnień pomiędzy kierownikami manewrów;
- g) rejon manewrowy został osłonięty wyłożoną na tor i zamkniętą wykolejnicą Wk876 w km 0,048 toru nr 1022;
- h) klucz do wykolejnicy zabezpieczającej rejon manewrowy nr 5 znajduje się w pomieszczeniu Dyspozytora na Dyspozycji Głównej DB Port ul. Hryniewieckiego 16
- i) manewry należy prowadzić ze szczególną ostrożnością i z taką prędkością, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany.

3) Dozwolona szybkość jazd manewrowych.

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

- 4) Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów
Szczególną ostrożność należy zachować:
- podczas manewrów na torach, które pokryte są płytami umożliwiającymi ruch pojazdów drogowych, ze względu na składowanie materiałów manewrów inne przeszkody;
 - przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach krytych, umocowaniu burt i kłonic na wagonach platformach;
 - podczas jazdy na stopniach taboru po torach nr 1025 i 1027 w rejonie Szczecin Bulk Terminal ze względu na znajdujące się przy torach budowle i konstrukcje metalowe;
 - przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy nie strzeżone;
 - na skrajnych od strony wody torach na nabrzeżu tor nr 1024 z uwagi na możliwość znajdowania się w skrajni torów trapów i furt bocznych jednostek cumujących przy nabrzeżu.
- 5) Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.
Z uwagi na występujące na torach dojazdowych spadki w granicach siły pociągowej pojazdu trakcyjnego długość składu manewrowego bez czynnych hamulców zespolonych może wynosić:
- 10 wagonów dlajazd do rejonu_Szczecin Bulk Terminal;
 - przy większej liczbie wagonów powinien być obsługiwany 1 hamulec wagonowy ręczny lub 2 zespolone na każde rozpoczęte 12 wagonów.
- 6) Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.
Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 4.3.
- 7) Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego.
Ogólne zasady wykonywania manewrów przy pomocy pojazdu drogowego zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 6.5.
- Rozpoczęcie wykonywania pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowo - szynowego „Unimog” na torach nabrzeża może nastąpić po upewnieniu się przez dyspozytora Szczecin Bulk Terminal, w uzgodnieniu z nastawniczym posterunku SPD stacji Szczecin Port Centralny, czy nie została udzielona zgoda na wjazd ze stacji na nabrzeże. Ponadto zarządzający rozpoczęcie pracy ciągnika „Unimog” dyspozytor sprawdza, czy sam uprzednio nie wydał zgody na dokonanie obsługi określonego nabrzeża przez dowolnego przewoźnika kolejowego;
 - Dojazd ciągnika drogowo - szynowego do stojącego taboru w celu połączenia z ciągnikiem na półsprzęg samoczynny powinien być dokonany przy prędkości nie przekraczającej 3 km/godz.;
 - Połączenia ciągnika z wagonami na sprzęg hamulcowy dokonuje ręcznie kierownik manewrów po zatrzymaniu się ciągnika;
 - Ciągnikiem drogowo - szynowym „Unimog” można przetaczać w granicach jego siły pociągowej składy manewrowe o masie nie przekraczającej 800 ton

i długości do 10 wagonów czteroosiowych w razie przetaczania wagonów ładownych, a w przypadku przetaczania wagonów próżnych do 13 wagonów czteroosiowych, pod warunkiem, że skład hamowany będzie dobrze działającym hamulcem zespolonym;

- e) Bez czynnych hamulców zespolonych wolno przetaczać w jednej grupie nie więcej niż 2 ładowne wagony czteroosiowe lub 4 próżne wagony czteroosiowe;
- f) Na każde następne rozpoczęcie 2 wagony muszą być czynne dwa wagonowe hamulce zespolone, a przed wykonaniem ruchu manewrowego kierujący manewrami powinien dokonać sprawdzenia działania hamulców i sprawdzić działanie czynnych hamulców.

§ 9.

Inne postanowienia

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



PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE

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

1/10

Załącznik nr 6

Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej
REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH

**REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ
REJONU MANEWROWEGO
Nr 6 Fast Terminals**

Szczecin
2023

Spis treści

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

§ 1.

Nazwa, miejsce odgałęzienia rejonu, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków w rejonie.

- 1) Miejsca odgałęzienia rejonu.
 - a) Rejon manewrowy nr 6 Fast Terminals położony jest na terenie boczniczy kolejowej Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon eksploatowany jest przez Fast Terminals Sp. z o.o.;
 - b) Tory rejonu rozpoczynają się na rozjeździe nr 875 w okręgu SPD od torów stacji Szczecin Port Centralny.

- 2) Miejsce usytuowania punktów zdawczo-odbiorczych:

W rejonie manewrowym nr 6 Fast Terminals punkt zdawczo – odbiorczy znajduje się w km. 0,080 toru nr 1012.

- 3) Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Lp.	Nr toru	Pochylenie toru
1	981	W poziomie na długości 1035 m
2	982	W poziomie na długości 947m
3	991	Na wzniesieniu 1,0‰ na długości 220 m, dalej poziomie na długości 31 m
4	1009	Na spadku 1,9 ‰ na długości 70 m, dalej w poziomie na długości 130 m, dalej na wzniesieniu 1,0‰ na długości 150 m, dalej w poziomie na długości 385 m
5	1010	W poziomie na długości 170 m
6	1011	Na wzniesieniu 1,0‰ na długości 150 m, w poziomie na długości 373 m
7	1012	W poziomie na długości 110 m, dalej na wzniesieniu 1,6‰ na długości 140 m, dalej na spadku 2,5‰ na długości 100 m, dalej w poziomie na długości 79 m
8	1014	W poziomie na długości 245 m

§ 2. Wykaz torów

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
981	Zdawczo-odbiorczy /ładunkowy	S 989	K.o.	1035	U 989	U 1007	682	36
					U 1007	Z 1	258	15
982	Zdawczo-odbiorczy /ładunkowy	S 991	K.o.	947	U 991	U 1005	526	30
					U 1006	Z 1	287	16
991	komunikacyjny	S 1000	S 1005	251	-	-	-	-
1009	komunikacyjny	Śr.875	S 1000	278	-	-	-	-
1009	odstawczy	S 1000	S 1004	349	U 1000	U 1004	259	15
1009	ładunkowy	S 1004	K.o.	108	U 1004	Z 1	99	5
1010	ładunkowy	S 1003	K.o.	170	U 1003	Z 1	115	6
1011	odstawczy	S 999	S 1002	303	U 999	S 1002	233	13
1011	ładunkowy	S 1002	K.o.	220	U 1002	Z 1	166	9
1012	odstawczy	Śr. 996	S 1019	429	U 997	S 1019	352	20
1014	ładunkowy	S 1019	K.o.	195	U 1019	Z 1	135	7

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- S - styk przediglicowy rozjazdu
 K.o. - koniec toru zakończony kozłem oporowym
 Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa (początek zasyпки)
 P.zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy

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

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	126
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	75

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1) Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
997*)	Rz S49-1:9-190 prawy zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 1012	wyznaczony pracownik boczniczy
998	Rz S49-1:9-190 prawy zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na zwr. nr 996	
999	Rz S49-1:9-190 prawy zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 1011	
1000	Rz S49-1:9-190 lewy zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na zwr. nr 1009	
1002	Rz S49-1:9-190 lewy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 1011	
1003	Rz S49-1:9-190 prawy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 1010	
1004	Rz S49-1:9-190 lewy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 1009	
1005	Rz S49-1:9-190 lewy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 982	
1006	Rz S49-1:9-190 lewy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 982	
1007	Rz S49-1:9-190 lewy zwyczajny rowkowy		nie uzależniona na tor nr 981	
1019*)	Rz S49-1:9-190 prawy zamknięcie suwakowe		nie uzależniona na tor nr 1014	

*) Dla uniemożliwienia niezamierzonego wjazdu na tory nabrzeża Szczecin Bulk Terminal lokomotywy przewoźnika kolejowego, lokomotywy DB Port Szczecin Spółka z o.o. lub innego operatora wykonującego manewry na torach Fast Terminals, zwrotnice rozjazdów nr 997 i 1019 są zamknięte na zamki trzpieniowe w położeniu zasadniczym. Klucze czynne i zapasowe od zamków znajdują się u dyspozytora Terminala Szczecin Bulk Terminal.

2) Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk996	nałożona na tor 1009	ręczny, drużyna manewrowa	-

Pomiędzy rozjazdami Rkpd 996 i Rkpd 875 torze nr 1009 zabudowana jest wykolejnica lewa, pojedyncza z dwoma zamkami wykolejnicowymi (+) i (-).

- 3) Obsługa zwrotnic
- a) Rejon manewrowy stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie;
 - b) po przestawieniu zwrotnicy, pracownik obsługujący zwrotnicę (Kierownik manewrów lub manewrowy) powinien upewnić się o prawidłowym jej nastawieniu na podstawie wzrokowego sprawdzenia dolegania iglicy do opornicy oraz drogi oporowej zamknięcia nastawczego;
 - c) za prawidłowe nastawienie zwrotnic wchodzących w drogę przebiegu odpowiedzialny jest ten pracownik drużyny manewrowej, który te zwrotnice nastawiał;
 - d) przed podaniem sygnału na uruchomienie jazdy manewrowej kierownik manewrów zobowiązany jest do upewnienia się o prawidłowym nastawieniu zwrotnic;
 - e) po zakończeniu manewrów zwrotnice należy nastawić w położenie zasadnicze.
- 4) Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w rejonie
W rejonie nie ma przejazdów.
- 5) Sygnały i wskaźniki
- a) sygnał Z 1 zabraniający dalszej jazdy ustawiony jest z prawej strony toru nr: 981, 982, 1009, 1010, 1011 i 1014, na koźle oporowym, którym zakończony jest ten tor. Sygnał Z 1 w porze ciemnej nie jest oświetlany;
 - b) na międzytorzach znajdują się wskaźniki W 17 (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m;
 - c) na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

§ 4.

Place ładunkowe

- 1) Magazyn drobnicy i tarcicy o powierzchni 8184 m² usytuowany jest pomiędzy torami nr 982 i 1009. Od strony toru nr 1009 wzdłuż magazynu ciągnie się kryty wiatą plac ładunkowy, długość frontu ładunkowego wynosi 220 m.
- 2) Wykaz placów składowych.

Określenie placu	Usytuowanie	Powierzchnia m ²
Plac nr 1	między torami nr 982 i 1014	3500
Plac nr 2	między torami nr 1011 i 1014	2000
Plac nr 3	między torami nr 982 i 1009	8500

§ 5.

Urządzenia ładunkowe

- 1) Brak stałych urządzeń ładunkowych.
- 2) Prace ładunkowe w rejonie manewrowym wykonywane są przez samojezdne kołowe urządzenia ładunkowe operatora terminala.

§ 6.

Urządzenia trakcyjne

Praca manewrowa w rejonie manewrowym wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych. Dopuszczalne jest wykorzystanie pojazdu drogowego do prowadzenia prac manewrowych.

§ 7.

Warunki techniczne obsługi rejonu

1) Obsługa rejonu.

- a) rejon obsługiwany jest przez drużyny manewrowe i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Regulaminie pracy boczniczy kolejowej;
- b) wagony podstawiane są na tory zdawczo – odbiorcze nr 1011, 1012 i 1014 przy czym torami zdawczymi są tory nr 1012 i 1014, torem odbiorczym jest tor nr 1011;
- c) ilość wagonów podstawianych jednorazowo przez przewoźników kolejowych na tory (przy założeniu długości jednego wagonu 17 metrów):
 - tor 981 - najwyżej 51 wagonów;
 - tor 982 - najwyżej 46 wagonów;
 - tor 1009 - najwyżej 20 wagonów;
 - tor 1010 - najwyżej 6 wagonów;
 - tor 1011 - najwyżej 9 wagonów;
 - tor 1012 - najwyżej 20 wagony,
 - tor 1014 - najwyżej 7 wagonów.

2) Wjazd taboru przewoźnika na tory rejonu

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

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory rejonu dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) i dyspozytorem operatora rejonu 693 540 409.

3) Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Nie ma ograniczeń odnośnie wagonów, które mogą kursować po torach rejonu.

4) Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego.

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

§ 8.

Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie manewrowym

- 1) Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie rejonu wykonywana jest przez drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych. Dopuszczalne jest wykorzystanie do prac manewrowych pojazdu drogowego.

2) Podział rejonu manewrowego:

- a) w skład rejonu manewrowego wchodzi nabrzeże Angielskie, Belgijskie i Holenderskie;
- b) kierownik manewrów może prowadzić jazdy manewrowe w rejonie bez ograniczeń;
- c) kierownik manewrów może prowadzić jazdy manewrowe w rejonie bez dodatkowych uzgodnień do Wk996 w torze 1009;
- d) wyjazd z rejonu manewrowego wymaga dokonania uzgodnień z posterunkiem SPD;
- e) nie jest dozwolone jednoczesne prowadzenie jazd manewrowych w rejonie przez więcej niż jednego przewoźnika kolejowego;
- f) rejon manewrowy został osłonięty wyłożoną na tor i zamkniętą wykolejnicą Wk996 w km 0,048 toru nr 1009;
- g) klucz do wykolejnicy zabezpieczającej rejon manewrowy nr 6 znajduje się w pomieszczeniu Dyspozytora na Dyspozycji Głównej DB Port ul. Hryniewieckiego 16
- h) manewry należy prowadzić ze szczególną ostrożnością i z taką prędkością, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany.

3) Dozwolona szybkość jazd manewrowych.

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

4) Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

- a) przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach krytych, umocowaniu burt i kłonic na wagonach platformach;
- b) przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy nie strzeżone.

5) Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.

- a) w czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 20 wagonów;
- b) jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 20 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym;
- c) w przypadku, gdy skład manewrowy liczy powyżej 20 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy dokonać sprawdzenia działania hamulców;
- d) każdorazowo należy sprawdzić czy hamowane jest ostatni wagon składu manewrowego.

6) Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.
Nie dotyczy.

- 7) Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego.
Ogólne zasady wykonywania manewrów przy pomocy pojazdu drogowego zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 6.5.

§ 9.

Inne postanowienia

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



PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE

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

1/10

Załącznik nr 7

Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej
REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH

**REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ
REJONU MANEWROWEGO
Nr 7 Ostrów Grabowski**

Szczecin
2 0 2 3

Spis treści

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

§ 1.

Nazwa, miejsce odgałęzienia rejonu, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków w rejonie.

1) Miejsca odgałęzienia rejonu.

- a) Rejon manewrowy nr 7 Ostrów Grabowski położony jest na terenie boczniczy kolejowej Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon eksploatowany jest przez DB Port Szczecin;
- b) Tory rejonu rozpoczynają się torem nr 1207b w okręgu SPD stacji Szczecin Port Centralny;
- c) Granica gruntów PKP PLK S.A. i terenu ZMPSiŚ znajduje się w km. 0365 toru 1207b.

2) Miejsce usytuowania punktów zdawczo-odbiorczych:

Punkty zdawczo-odbiorcze w rejonie manewrowym nr 7 Ostrów Grabowski znajdują się:

- a) w km 1,147 toru nr 1205;
- b) w km 1,147 toru nr 1207.

3) Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Lp.	Nr toru	Pochylenie toru
1	1201	Na spadku 2,5 ‰ na długości 55 m, dalej na równi 0,0 ‰ na długości 425 m, na wzniesieniu 2,5 ‰ na długości 406 m, na wzniesieniu 4,5 ‰ na długości 107 m.
2	1203	Na spadku 2,5 ‰ na długości 55 m, dalej na równi 0,0 ‰ na długości 425 m, na wzniesieniu 2,5 ‰ na długości 406 m, na wzniesieniu 4,5 ‰ na długości 107 m.
3	1205	W poziomie na długości 428 m, dalej na wzniesieniu 2,5‰ na długości 414 m, dalej na wzniesieniu 4,5‰ na długości 168 m.
4	1207 i 1207e	W poziomie na długości 428 m, dalej na wzniesieniu 2,5‰ na długości 414 m, dalej na wzniesieniu 4,5‰ na długości 168 m.
5	1207b	Na wzniesieniu 2,5‰ na długości 267 m.

4) Najmniejszy promień łuku w torach i rozjazdach na terenie Rejonu Ostrów Grabowski wynosi 190 m.

§ 2. Wykaz torów

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
Na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.								
1207b	Dojazdowo-wyciągowy	S 808	G PLK	214	-	-	-	-
Na terenie boczniczy								
1207b	Dojazdowo-wyciągowy	G PLK	S 1251	152	-	-	-	-
1201	Ładunkowy	S 1253	S 1303	994	X1201	przejazd	678	39
					przejazd	lo t1201-z1301	126	7
					Z1201	przejazd	99	-
					przejazd	lo z1253-t1201	698	-
1203	Ładunkowy	S 1251	S 1301	1035	X1203	przejazd	678	39
					przejazd	lo t1203-z1301	126	7
					Z1203	przejazd	99	-
					przejazd	lo z1253-t1203	698	-
1205	Zdawczo-odbiorczy	S 1252	S 1302	971	X1205	przejazd	704	41
					przejazd	lo t1205-z1302	126	7
					Z1205	przejazd	94	-
					przejazd	lo z1252-t1205	724	-
1207	Zdawczo-odbiorczy	S 1251	S 1303	1099	X1207	przejazd	704	41
					przejazd	lo t1207-z1302	126	7
					Z1207	przejazd	94	-
					przejazd	lo z1252-t1207	724	-
1207e	Ochronny	S 1303	K.o.	65	-	-	-	-

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- S - styk przedglicowy rozjazdu
- K.o. - koniec toru zakończony kozłem oporowym
- G PLK - granica terenu zarządzanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa (początek zasyпки)
- P.zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy

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

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	188
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	112

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1) Wykaz zwrotnic

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
1251	Rz. 49E1 1:9 300 lewy zamknięcie suwakowe	Nastawiane elektrycznie z nastawni SPD	uzależniona na zwr. nr 1252	wyznaczony pracownik operatora
1252	Rz. 49E11:9 300 lewy zamknięcie suwakowe		uzależniona na tor nr 1207	
1253	Rz. 49E1 1:9 300 lewy zamknięcie suwakowe		uzależniona na tor nr 1203	
1301	Rz. 49E1 1:9-190 lewy zwyczajny rowkowy		uzależniona na tor nr 1201	
1302	Rz. 49E1 1:9-190 prawy zwyczajny rowkowy		uzależniona na tor nr 1207	
1303	Rz. 49E1 1:9 300 prawy zamknięcie suwakowe		uzależniona na zwr. nr 1302	

2) Wykaz wykolejnic

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Nie ma wykolejnic			

3) Obsługa zwrotnic

Rejon stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych elektrycznie przez nastawniczego posterunku SPD.

4) Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w rejonie

- w rejonie znajduje się przejazd kolejowo-drogowy na skrzyżowaniu z ulicą Hryniewieckiego kat. C w km 0,366 toru nr 1207b uzależniony w przebiegach manewrowych i pociągowych. Przejazd osygnalizowany jest z obu stron krzyżami Świętego Andrzeja G-3;
- w rejonie znajduje się przejazd na drodze wewnętrznej w km 1,375 przez tory nr 1201, 1203, 1205 i 1207. Przejazd osygnalizowany jest z obu stron krzyżami Świętego Andrzeja G-4;
- czyszczenie żłobków na przejeździe należy do operatora rejonu.

5) Sygnały i wskaźniki

- a) rejon Ostrów Grabowski wyposażony jest w semafony świetlne z możliwością wyświetlania świetlnych sygnałów manewrowych. Oprócz semaforów znajdują się tam trzy tarcze manewrowe. Dwie osłaniające przejazd kolejowo-drogowy kat. C w km 0,366 toru 1207d oraz jedna tarcza manewrowa przy torze 1207e.
- b) sygnał Z 1 zabraniający dalszej jazdy ustawiony jest z prawej strony toru nr: 1031, 1332 i 1033, na koźle oporowym, którym zakończony jest ten tor. Sygnał Z 1 w porze ciemnej nie jest oświetlany;
- c) na międzytorzach znajdują się wskaźniki W 17 (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m;
- d) na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

§ 4.

Place ładunkowe

1) Place ładunkowe.

Przy torze	Długość frontu ładunkowego
1201	425 m
1203	425 m

§ 5.

Urządzenia ładunkowe

- 1) Brak stałych urządzeń ładunkowych.
- 2) Prace ładunkowe w rejonie manewrowym wykonywane są przez samojezdne kołowe urządzenia ładunkowe operatora terminala.

§ 6.

Urządzenia trakcyjne

- 1) Praca manewrowa w rejonie manewrowym wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych.
- 2) Nie jest dopuszczalne wykorzystanie pojazdu drogowego do prowadzenia prac manewrowych.

§ 7.

Warunki techniczne obsługi rejonu

1) Obsługa rejonu.

- a) rejon obsługiwany jest przez drużyny manewrowe i lokomotywy przewoźników kolejowych na zasadach określonych w Regulaminie pracy boczniczy kolejowej;
- b) wagony podstawiane są tory zdawczo – odbiorcze nr 1205 i 1207 oraz są zabierane z tych torów;
- c) jednorazowo przewoźnik może podstawić na wyżej wymienione tory najwyżej 112 wagonów czteroosiowych o średniej długości 17 m każdy;
- d) podstawienie większej liczby wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność tych torów.

2) Wjazd taboru przewoźnika na tory rejonu

Wjazd taboru przewoźnika na tory rejonu bez uzgodnienia z operatorem rejonu jest zabroniony.

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory rejonu dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów) i operatorem rejonu tel 693 888 601.

3) Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Nie ma ograniczeń odnośnie wagonów, które mogą kursować po torach rejonu.

4) Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego.

Lokomotywy przewoźnika kolejowego dokonujące obsługi mogą wjeżdżać na wszystkie tory rejonu z ograniczeniem wynikającym z braku sieci trakcyjnej na części toru (w torach 1201 i 1203).

§ 8.

Warunki prowadzenia pracy manewrowej w rejonie manewrowym

1) Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie rejonu wykonywana jest przez drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych. Nie jest dopuszczalne wykorzystanie do prac manewrowych pojazdu drogowego.

2) Podział rejonu manewrowego:

- a) rejonu stanowi jeden okręg zwrotnic obsługiwanych przez posterunek SPD;
- b) kierownik manewrów może prowadzić jazdy manewrowe w rejonie bez ograniczeń zgodnie z wyświetlanymi sygnałami manewrowymi;
- c) wyjazd z rejonu manewrowego wymaga dokonania uzgodnień z posterunkiem SPD;
- d) z uwagi na fakt, że w rejonie realizowane są jazdy manewrowe zorganizowane dopuszczalne jest jednoczesne prowadzenie jazd manewrowych w rejonie przez więcej niż jednego przewoźnika kolejowego;
- e) rejon manewrowy został osłonięty semaforami X1201, X1203, X1205, X1207 oraz tarczami manewrowymi Z1201, Z1203, Z1205 i Z 1207;
- f) manewry należy prowadzić ze szczególną ostrożnością i z taką prędkością, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany.

3) Dozwolona szybkość jazd manewrowych.

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

4) Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

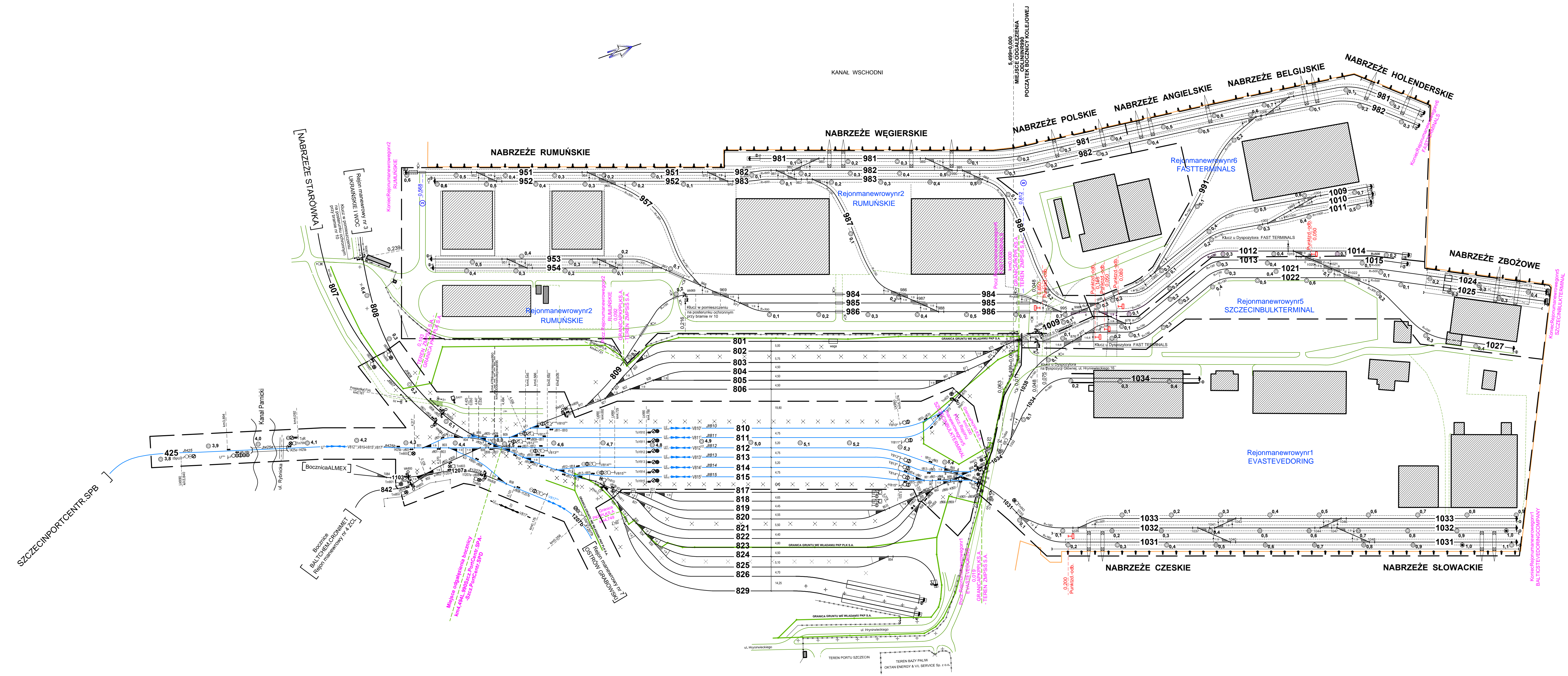
- a) przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez operatora rejonu (osobę odpowiedzialną za kierowanie czynnościami ładunkowymi) prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną

- odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach krytych, umocowaniu burt i kłonic na wagonach platformach;
- b) przy wykonywaniu manewrów przez przejazd kolejowo-drogowy.
- 5) Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.
- a) w czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 20 wagonów;
 - b) jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 20 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym;
 - c) w przypadku, gdy skład manewrowy liczy powyżej 20 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy dokonać sprawdzenia działania hamulców;
 - d) każdorazowo należy sprawdzić czy hamowane są dwa ostatnie wagony składu manewrowego.
- 6) Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.
Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 4.3.
- 7) Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego.
W rejonie manewrowym nie ma możliwości wykonywania prac manewrowych przy użyciu pojazdu drogowego.

§ 9.

Inne postanowienia

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



LEGENDA:

- Granica okręgu nastawczego
- Granica działek

				Stanowisko:
	Data	Nazwisko	Podpis	Uzgodniono:
Opracował:		Krzysztof Wołowicz	<i>[Signature]</i>	
Wykresił:		Krzysztof Wołowicz	<i>[Signature]</i>	
Sprawdził:		inż. J. Seredyn	<i>[Signature]</i>	
Skala	PLANSCHEMATYCZNY urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym boczniczy kolejowej "ZMPSiS S.A." REJON PRZELADUNKÓW DROBNICOWYCH Rejonmanewrowenr1,2,5,6			

WYKAZ TORÓW

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU					DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU						
	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m
NA TERENIE PKP PLK S.A.												
Dojazdowy	808	śr.	805	G PLK	163	808	—	—	—	—	—	—
NA TERENIE BOCZNICY												
Dojazdowy	808	G PLK	S	901	82	808	—	—	—	—	—	—
Zdawczo-odbiorczy/ładunkowy	902	S	901	K	—	804	902	P. Zd-Od	Przejazd	—	—	169
Zdawczo-odbiorczy/ładunkowy	903	S	902	S	913	546	903	U	902	Przejazd	—	156
							903	Przejazd	S	908	69	
Zdawczo-odbiorczy/ładunkowy	904	S	908	S	911	218	904	U	909	U	911	126
							904	U	910	U	913	139
Zdawczo-odbiorczy/ładunkowy	905	S	909	S	913	185	905	S	910	U	913	139
Ładunkowy	905a	S	910	K	—	103	905a	U	910	Z1	—	58
Wyciągowy	905b	S	913	K	—	193	905b	S	913	Z1	—	193
Odstawczy	906	S	901	K	—	286	906	U	901	Przejazd	—	162
							906	Przejazd	Z1	—	67	

WYKAZ ROZJAZDÓW

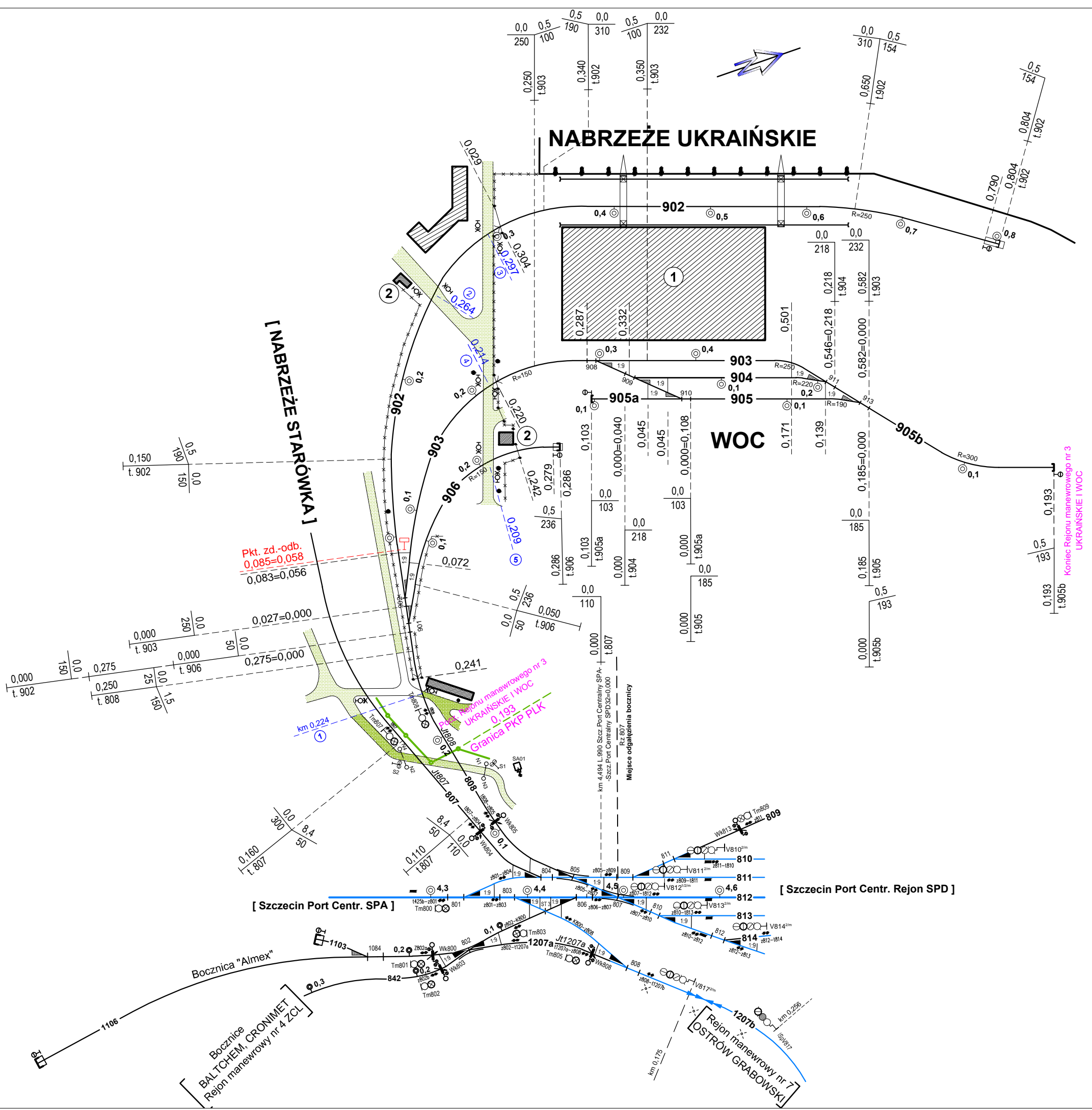
NR ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIEN	RODZAJ	KIERUNEK	PODROZJAZ-DNICE	PODSYPKA
901	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
902	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
908	S 49	1:9	190	Zwyczajny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
909	S 49	1:9	190	Zwyczajny rowkowy	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
910	S 49	1:9	190	Zwyczajny rowkowy	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
911	S 49	1:9	190	Zwyczajny rowkowy	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
913	S 49	1:9	190	Zwyczajny rowkowy	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa

OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW

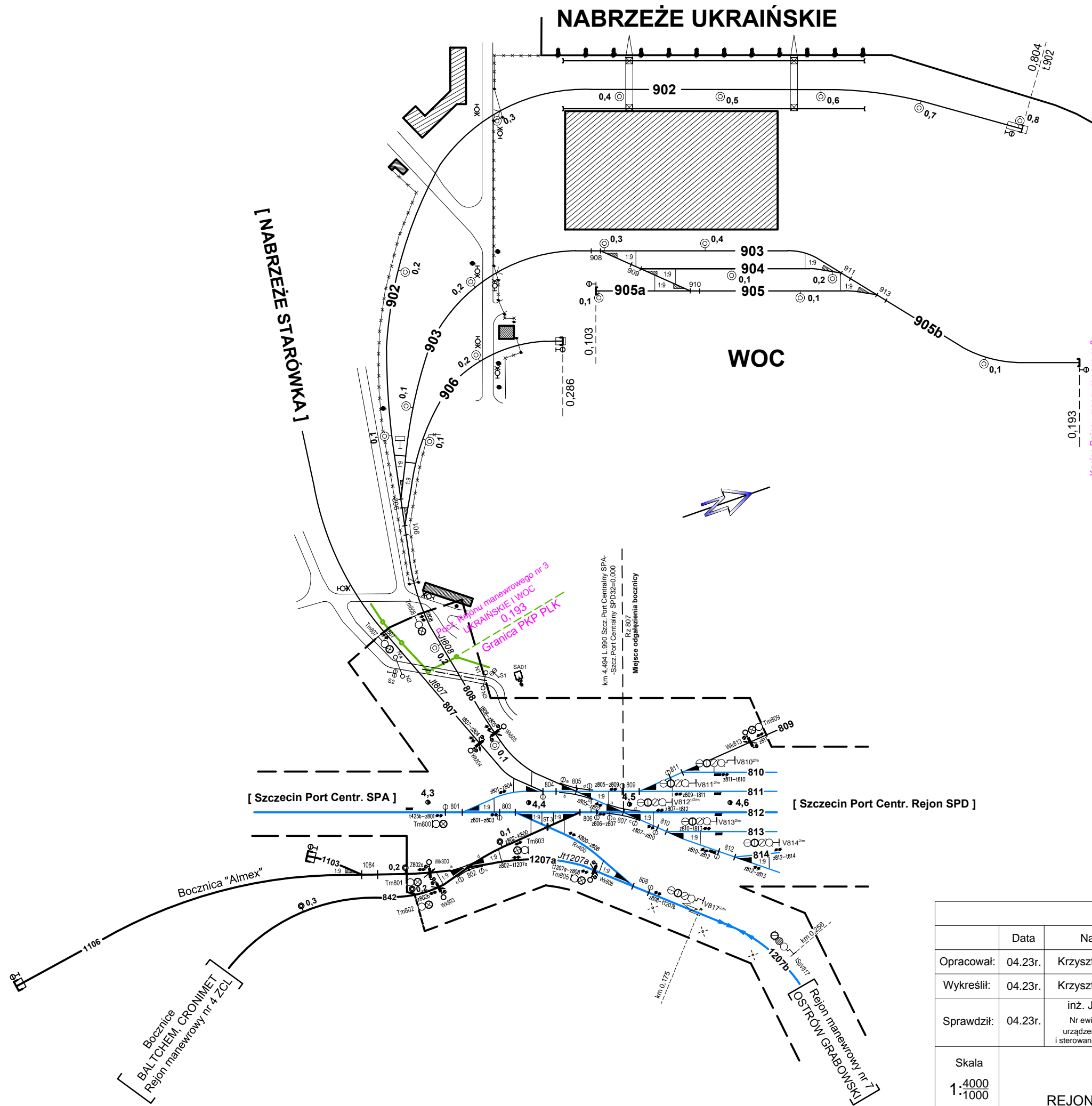
S	Styk przedgłicowy
śr.	Srodek rozjazdu krzyżowego
Z 1	Sygnal Z 1 (pocz.zасыпки)
K	Koziół oporowy
U	Ukres rozjazdu
P.Zd-Od	Punkt Zdawczo-Odbiorczy
LEGENDA	
Nr	Obiekty
1	Magazyn
2	Posterunek ochronny

WYKAZ PRZEJAZDÓW

NR PRZEJAZDU	NR TORU	KILOMETR PRZEJAZDU
1	808	0,224
2	902	0,264
3	902	0,297
4	903	0,214
5	906	0,209



				Stan z dnia: 19.04.2023 r.
Opracował:	04.23r.	Krzysztof Wołowicz		Uzgodniono:
Wykreślił:	04.23r.	Krzysztof Wołowicz		
Sprawił:	04.23r.	tech.R.Sordyl upr. bud. nr OIK7-K.47/99 specj.: linie, węzły i stacje kolej.		
Skala	PLAN SCHEMATYCZNY bocznicy kolejowej " ZMPSiS S.A." REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH Rejon Manewrowy nr 3			



LEGENDA :

--- Granica okręgu nastawczego

Stan z dnia: 19.04.2023 r.

	Data	Nazwisko	Podpis	Uzgodniono:
Opracował:	04.23r.	Krzysztof Wołowicz	<i>[Signature]</i>	
Wykreślił:	04.23r.	Krzysztof Wołowicz	<i>[Signature]</i>	
Sprawdził:	04.23r.	inż. J. Seredyn Nr ewid. OIK7-Z.2/99 urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	<i>[Signature]</i>	
Skala	PLAN SCHEMATYCZNY urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym bocznic kolejowej "ZMPSiS S.A." REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH Rejon Manewrowy nr 3			
1:4000 1:1000				

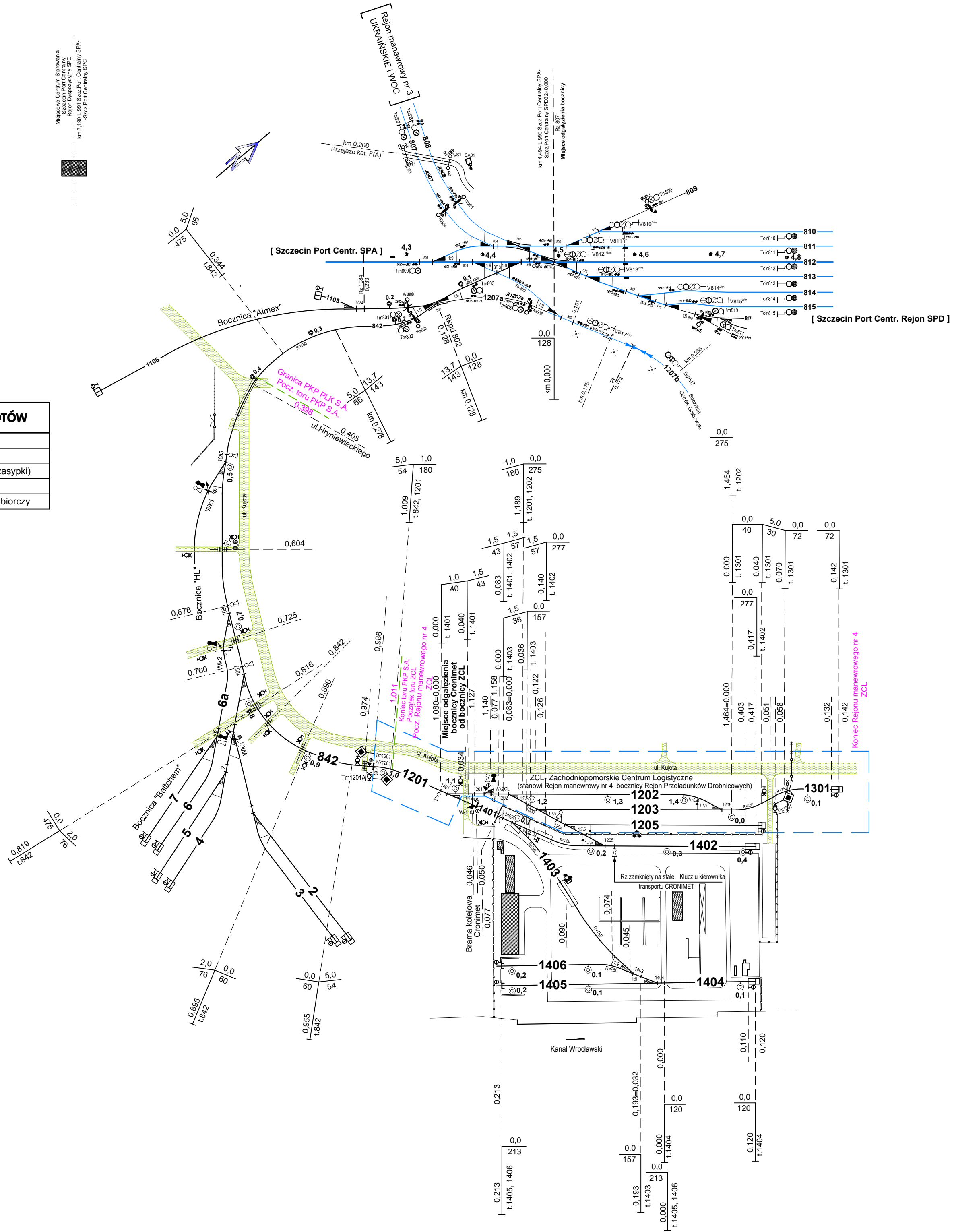
WYKAZ TORÓW

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU				DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU				OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW	
	Nr	od	rozj.	do rozj.	m	Nr	od	rozj.		do rozj.
NA TERENIE BOCZNICY - TOR PKP PLK S.A.										
Dojazdowo - wyciągowy	1201	Wk	1201	G PLK	25	1201	—	—	—	—
NA TERENIE BOCZNICY										
Dojazdowo - wyciągowy	1201	G PLK	S	1401	69	1201	—	—	—	—
Zdawczy	1202	S	1401	S	1206	384	1202	U	1202	U
Objazdowy	1203	S	1203	S	1206	269	1203	U	1203	U
Odbiorczy	1205	S	1204	K	—	271	1205	U	1204	Z 1
Wyciągowy	1301	S	1206	K	—	142	1301	—	—	—

- U - Ukres rozjazdu
- S - Styk przedgigowy
- Z 1 - Sygnał Z 1 (pocz.zasypki)
- K - Kozioł oporowy
- P.Zd.-Od. - Punkt Zdawczo-Odbiorczy

WYKAZ ROZJAZDÓW

NR ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIĘN	RODZAJ	KIERUNEK	PODROZJAZD- DNICE	PODSYPKA
NA TERENIE BOCZNICY							
1401	S 49	1:9	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
1201	S 49	1:7,5	190	Zwyczajny	Lewy	Drewniane	Tłuczniowa
1202	S 49	1:7,5	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
1203	S 49	1:7,5	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
1204	S 49	1:7,5	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa
1206	S 49	1:7,5	190	Zwyczajny	Prawy	Drewniane	Tłuczniowa

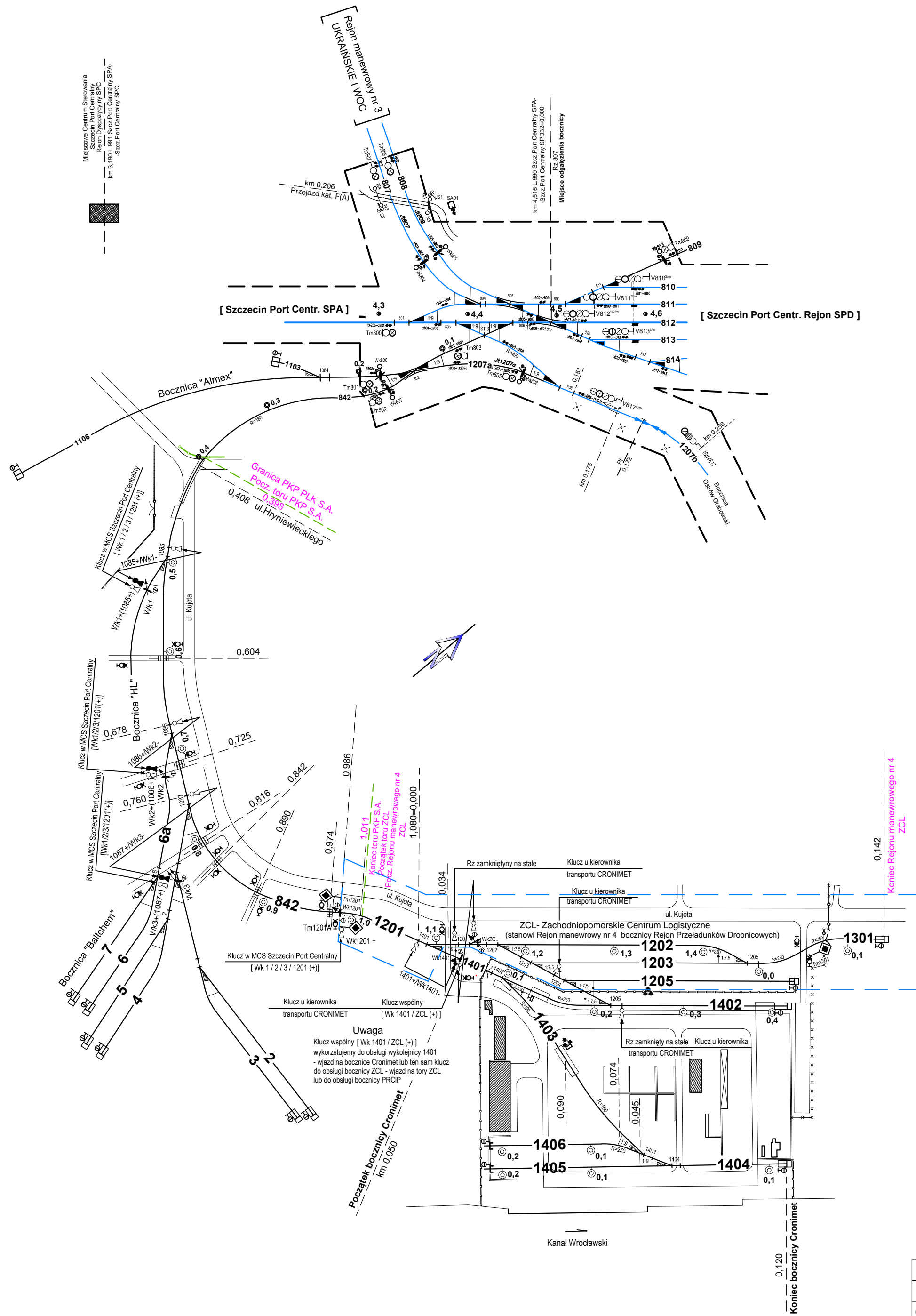


Kolorem niebieskim zaznaczono obszar bocznicy kolejowej ZCL

ZAŁĄCZNIK NR 12

				Stan z dnia: 20.04.2023 r.
Data	Nazwisko	Podpis	Uzgodniono:	
Opracował: 04.23r.	Krzysztof Wołowicz	<i>[Signature]</i>		
Wykreślił: 04.23r.	Krzysztof Wołowicz	<i>[Signature]</i>		
Sprawdził: 04.23r.	tech. R. Sordyl upr. bud. nr OIK7-K.47/99 specj.: linie, węzły i stacje kolej.	<i>[Signature]</i>		
Skala 1:4000 1:1000	PLAN SCHEMATYCZNY bocznicy kolejowej "ZMPSiS S.A." REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH Rejon manewrowy nr 4			

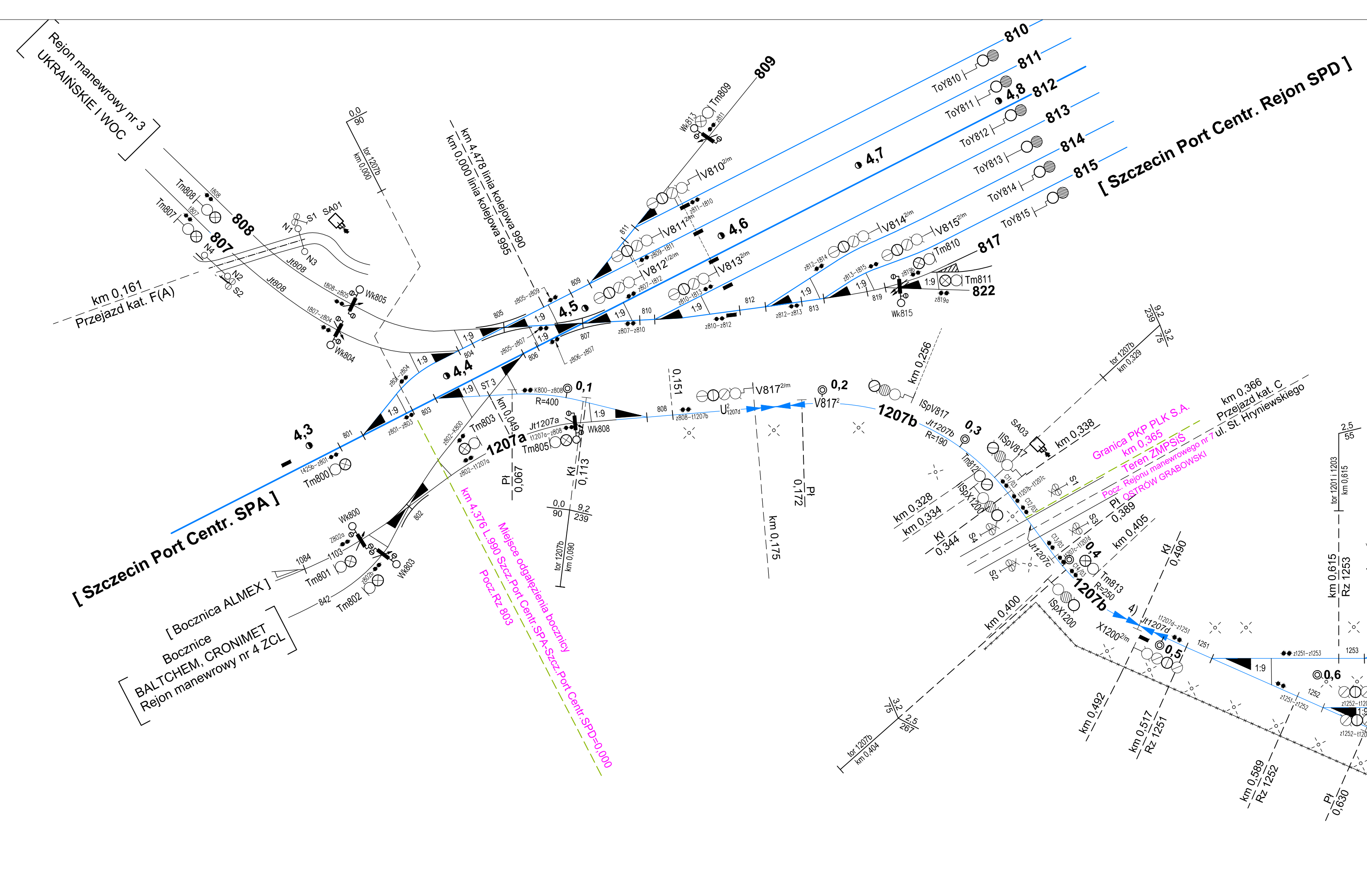
ZAŁĄCZNIK NR 13



Kolorem niebieskim zaznaczono obszar bocznic kolejowej ZCL

Tor nr 842 jest własnością PKP PLK S.A., torem dojazdowym w sposób zorganizowany do poszczególnych bocznic na tym terenie. (w tym do bocznic Cronimet)

				Stan z dnia: 20.04.2023 r.
Opracował:	04.23r.	Krzysztof Wołowicz		Uzgodniono:
Wykreślił:	04.23r.	Krzysztof Wołowicz		
Sprawdził:	04.23r.	inż. J. Seredyn Nr ewid. OIK7-Z.2/99 urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym		
Skala 1:4000 1:1000	<p align="center">PLAN SCHEMATYCZNY urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym bocznic kolejowej "ZMPSiS S.A." REJON PRZELADUNKÓW DROBNICOWYCH Rejon manewrowy nr 4</p>			

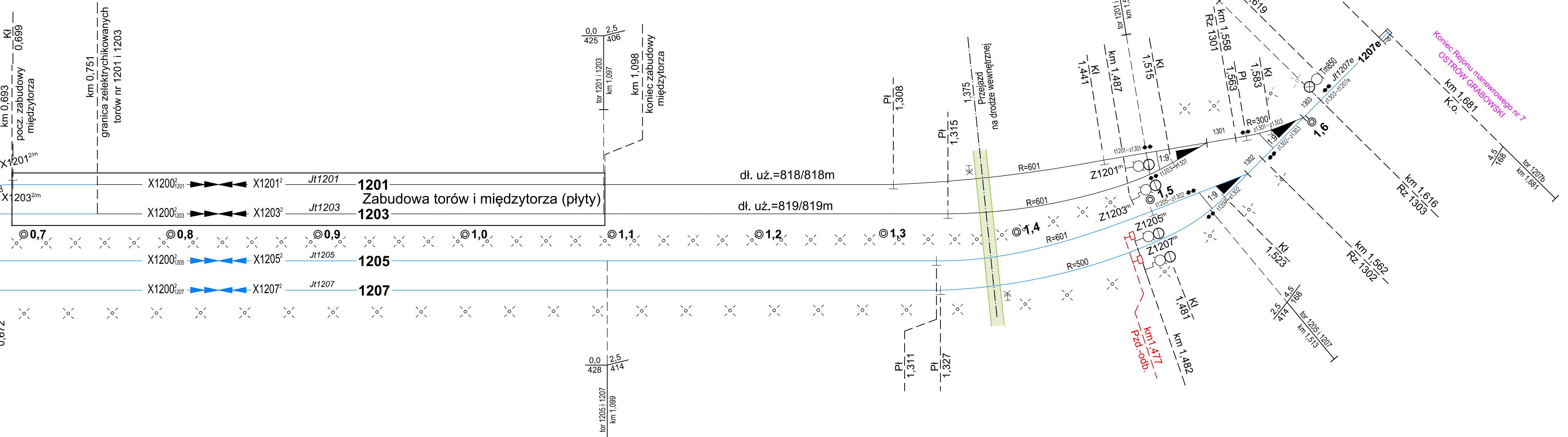


WYKAZ TORÓW

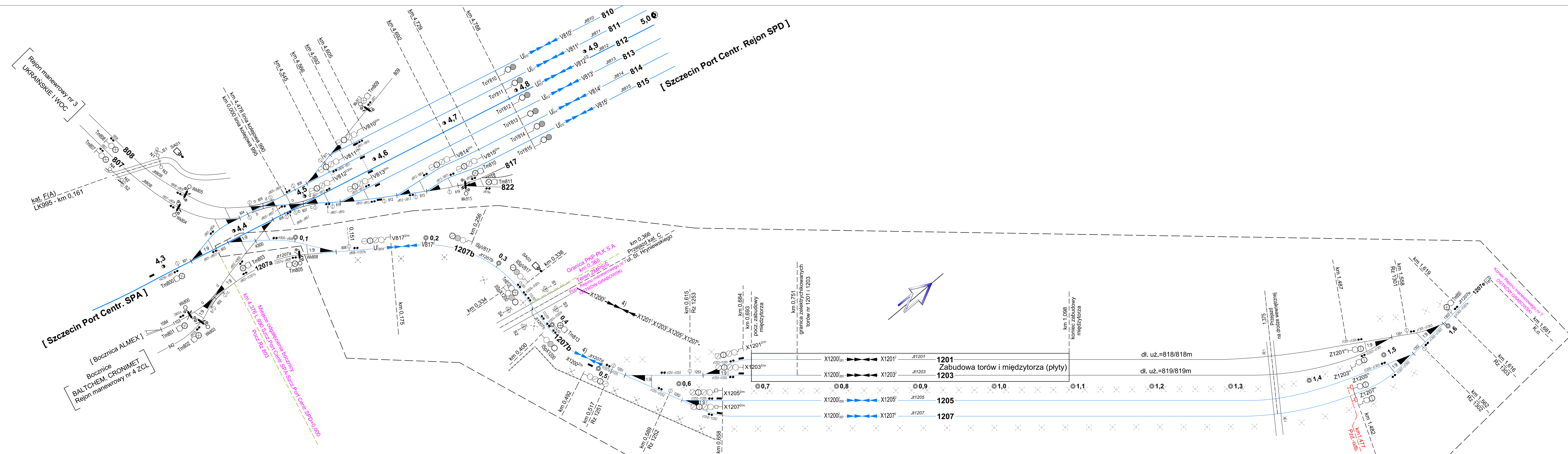
PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU				DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU				NA TERENIE
	Nr	od	rozj.	do rozj. m	Nr	od	rozj.	do rozj. m	
NA TERENIE PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.									
Dojazdowo-wyciągowy	1207b	S	808	G PLK - 214	1207b	-	-	-	PKP PLK S.A.
NA TERENIE BOCZNYCH									
Ladunkowy	1201	S	1253	S 1303 994	1201	Sm X1201	-	Przejazd - 678	ZMPSiS
					1201	Przejazd	-	lo 11201- -z1301	- 126
					1201	Sm Z1201	-	Przejazd - 99	
					1201	Przejazd	-	lo z1253- -z1301	698
Ladunkowy	1203	S	1251	S 1301 1035	1203	Sm X1203	-	Przejazd - 678	ZMPSiS
					1203	Przejazd	-	lo 11203- -z1301	- 126
					1203	Sm Z1203	-	Przejazd - 99	
					1203	Przejazd	-	lo z1253- -z1301	698
Zdawczo-odbiorczy	1205	S	1252	S 1302 971	1205	Sm X1205	-	Przejazd - 704	ZMPSiS
					1205	Przejazd	-	lo 11205- -z1302	126
					1205	Sm Z1205	-	Przejazd - 94	
					1205	Przejazd	-	lo z1252- -z1205	724
Zdawczo-odbiorczy	1207	S	1251	S 1303 1099	1207	Sm X1207	-	Przejazd - 704	ZMPSiS
					1207	Przejazd	-	lo 11207- -z1302	126
					1207	Sm Z1207	-	Przejazd - 94	
					1207	Przejazd	-	lo z1252- -z1207	724
Ochronny	1207e	S	1303	K.o. 65	1207e	-	-	-	ZMPSiS

WYKAZ ROZJAZDÓW

Nr ROZJ.	TYP	SKOS	PROMIEN	RODZAJ	KIERUNEK	PODROZJAZDNICE	PODSYPKA	NA TERENIE
1251	49E1	1:9	300	Zwyczajny	Lewy	Betonowe	Tłuczniowa	Użytkownika boczny
1252	49E1	1:9	300	Zwyczajny	Lewy	Betonowe	Tłuczniowa	Użytkownika boczny
1253	49E1	1:9	300	Zwyczajny	Lewy	Betonowe	Tłuczniowa	Użytkownika boczny
1301	49E1	1:9	300	Zwyczajny	Lewy	Betonowe	Tłuczniowa	Użytkownika boczny
1302	49E1	1:9	300	Zwyczajny	Prawy	Betonowe	Tłuczniowa	Użytkownika boczny
1303	49E1	1:9	300	Zwyczajny	Prawy	Betonowe	Tłuczniowa	Użytkownika boczny



Stan z dnia: 22.04.2023 r.			
Data	Nazwisko	Podpis	Uzgodniono:
Opracował: 04.23r.	K. Wołowicz	<i>[Signature]</i>	
Wykrył: 04.23r.	K. Wołowicz	<i>[Signature]</i>	
Sprawił: 04.23r.	tech. R. Staryl upr. budl. nr OR7-K-47/99 specj.: linie, węzły i stacje kolej.	<i>[Signature]</i>	
Skala 1:2000 1:500	PLAN SCHEMATYCZNY boczniczy kolejowej " ZMPSiS S.A." REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH Rejon manewrowy nr 7		



Stan z dnia: 22.04.2023 r.			
Data	Nazwisko	Podpis	Uzgodniono:
Opracował: 04.23r.	K. Wołowicz	<i>[Signature]</i>	
Wykreslił: 04.23r.	K. Wołowicz	<i>[Signature]</i>	
Sprawił: 04.23r.	inż. J. Seredyn Nr ewid. Okr. 2.299 urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	<i>[Signature]</i>	

PLAN SCHEMATYCZNY urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym boczniczy kolejowej "ZMPSIS S.A." REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH Rejon manewrowy nr 7