



ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

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

Egz. nr2

REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ BOCZNICY KOLEJOWEJ REJON PORT ŚWINOUJŚCIE

Z A T W I E R D Z A M:

PREZES ZARZĄDU

Jarosław Siergiej

Szczecin, dnia 19.04.2026 2026 r.

**WICEPREZES
ds. Infrastruktury**

Krzysztof Sadowski

Szczecin, dnia 05.05.26 2026 r.

Spis treści

I.	Postanowienia ogólne	3
1.	Wprowadzenie	3
2.	Definicje i skróty użyte w Regulaminie	3
3.	Cel, zakres obowiązywania i aktualizacja Regulaminu	4
4.	Dane kontaktowe	5
5.	Odpowiedzialność	6
II.	Warunki dostępu i korzystania z OIU	6
1.	Opis Infrastruktury OIU	6
2.	Warunki korzystania z OIU, liczba obsługiwanych składów	7
3.	Ograniczenia w zakresie korzystania z OIU z uwzględnieniem właściwości technicznych udostępnianych stanowisk:	7
4.	Szczegółowe wymagania dotyczące pracowników przewoźnika kolejowego	8
5.	Szczegółowe wymagania dotyczące pojazdów kolejowych przewoźnika kolejowego	8
6.	Wymagania dotyczące ochrony środowiska	9
7.	Rodzaje usług świadczonych przez operatora na rzecz przewoźnika kolejowego	9
III.	Procedura udostępniania obiektu	9
IV.	Procedura koordynacyjna i kryteria pierwszeństwa	10
V.	Umowa oraz zasady rozliczeń za udostępnianie OIU	11
1.	Umowa na realizację usług w ramach dostępu do OIU	11
2.	Opłaty za usługi świadczone przez operatora OIU na rzecz przewoźnika kolejowego	12
3.	Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań przez strony	12
VI.	Obowiązki i uprawnienia stron	12
VII.	Postępowanie w razie wystąpienia zdarzeń kolejowych	14
VIII.	Postanowienia końcowe	15
IX.	Wykaz załączników	16
X.	Wykaz zmian do Regulaminu	17

I. Postanowienia ogólne

1. Wprowadzenie

- 1) Niniejszy Regulamin dostępu do obiektu infrastruktury usługowej (Regulamin obiektu) został opracowany zgodnie z postanowieniami Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U.2025 poz. 1234 z późn. zm.) w celu udostępniania obiektu infrastruktury usługowej.
- 2) Zarządcą infrastruktury kolejowej – użytkownikiem i operatorem obiektu infrastruktury usługowej jest Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. (dalej ZMPSiŚ S.A.)
- 3) Prawo do dysponowania nieruchomością, na terenie której położona jest infrastruktura kolejowa posiadają podmioty na podstawie Umowy zawartej z ZMPSiŚ S.A..
- 4) Obiekt infrastruktury usługowej przeznaczony jest do świadczenia części usług spośród wymienionych w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do Ustawy z dnia 28 marca o transporcie kolejowym (dalej Ustawa o transporcie kolejowym).
- 5) Dokumentem uprawniającym do eksploatacji bocznic kolejowej jest świadectwo bezpieczeństwa wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

2. Definicje i skróty użyte w Regulaminie

- 1) **Bocznica kolejowa** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności przeładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej PKP PLK S.A.
- 2) **Cennik** – cennik opłat za dostęp i korzystanie z OIU, stanowiący załącznik do niniejszego Regulaminu obiektu.
- 3) **Infrastruktura kolejowa** – elementy określone w załączniku nr 1 do Ustawy o transporcie kolejowym.
- 4) **Infrastruktura prywatna** – infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób.
- 5) **Infrastruktura nieczynna** – infrastruktura kolejowa, na której zarządca infrastruktury nie dopuścił ruchu kolejowego.
- 6) **OIU (obiekt infrastruktury usługowej)** – obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do Ustawy o transporcie kolejowym;
- 7) **Obsługa bocznic** – czynności związane z załadunkiem lub rozładunkiem składów całopociągowych, przyjmowaniem i przekazywaniem składów pociągów także w ramach intermodalnego systemu przewozu towarów.
- 8) **Operator obiektu infrastruktury usługowej (Operator OIU)** – uprawniony podmiot, wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej lub świadczący na rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jedną z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 Ustawy o transporcie kolejowym. Dla potrzeb niniejszego Regulaminu: Operator OIU ZMPSiŚ S.A., ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin.

- 9) **PKP PLK S.A.** – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
 - 10) **Przewoźnik kolejowy** – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej. Dla potrzeb niniejszego Regulaminu jest to podmiot, który zawarł umowę z ZMPSiŚ S.A. na dostęp i korzystanie z OIU Rejon Port Świnoujście.
 - 11) **Regulamin OIU** – Regulamin obiektu (dostępu), niniejszy Regulamin.
 - 12) **Regulamin pracy bocznic kolejowej** – Regulamin pracy bocznic kolejowej ZMPSiŚ S.A. Rejon Port Świnoujście.
 - 13) **Siła wyższa** – nieprzewidywalne i nadzwyczajne zdarzenie zewnętrzne, które uniemożliwia lub utrudnia wykonanie zobowiązania, a któremu nie można było zapobiec przy zachowaniu należytej staranności.
 - 14) **Terminal towarowy** – obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową, umożliwiający załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozów towarów
 - 15) **UTK** – Urząd Transportu Kolejowego.
 - 16) **Użytkownik OIU** – podmioty zarządzające terminalami przeładunkowymi, zlokalizowanymi na terenie bocznic kolejowej ZMPSiŚ Rejon Port Świnoujście, na podstawie umowy dzierżawy zawartej z ZMPSiŚ.
 - 17) **Umowa** – pisemna umowa zawierana pomiędzy operatorem OIU a przewoźnikiem kolejowym, określająca warunki dostępu do OIU oraz świadczenia przez operatora OIU na rzecz przewoźnika kolejowego usług w ramach dostępu do OIU.
 - 18) **Ustawa o transporcie kolejowym** – Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym w obowiązującym brzmieniu.
 - 19) **ZMPSiŚ S.A.** – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
3. Cel, zakres obowiązywania i aktualizacja Regulaminu
- 1) Regulamin OIU opracowany został w celu określenia:
 - a. zasad i warunków, na podstawie których Operator OIU udostępnia OIU licencjonowanym przewoźnikom kolejowym lub aplikantom;
 - b. obowiązków, które muszą spełniać pracownicy przewoźnika kolejowego wykonujący prace manewrowe na terenie OIU oraz inne czynności wynikające z zawartej pomiędzy operatorem OIU a przewoźnikiem kolejowym Umowy na dostęp do OIU;
 - c. warunków, jakie muszą spełniać pojazdy kolejowe wykonujące manewry na bocznic kolejowej w ramach dostępu do OIU;
 - d. zasad wzajemnych rozliczeń za dostęp do OIU oraz za świadczone w OIU usługi.
 - 2) Podstawą prawną opracowania niniejszego Regulaminu jest zapis art. 36f ust. 1 Ustawy o transporcie kolejowym.
 - 3) Regulamin obiektu obowiązuje od dnia 01.07.2026 roku i został opublikowany na stronie internetowej ZMPSiŚ S.A. <https://www.port.szczecin.pl/spolka/dopobrania/regulaminy-kolejowe>
Niniejszy regulamin obowiązuje do dnia jego uchylecia.
 - 4) Za aktualność Regulaminu obiektu odpowiedzialny jest kierownik działu koordynacji obsługi kolejowej. Regulamin podlega aktualizacji w razie zmiany informacji w nim zawartych.

Regulamin dostępu do Obiektu Infrastruktury Usługowej boczniczy kolejowej
Rejon Port Świnoujście

- 5) ZMPSiŚ S.A. informuje aplikantów o ogłoszeniu regulaminu obiektu, wprowadzeniu zmian lub jego aktualizacji za pośrednictwem poczty elektronicznej, pod warunkiem wskazania przez aplikanta w Umowie adresu poczty elektronicznej.
- 6) Regulamin OIU obowiązuje także:
- a. pracowników ZMPSiŚ S.A.;
 - b. pracowników przewoźnika kolejowego świadczącego usługę trakcyjną na terenie OIU;
 - c. pracowników terminali zlokalizowanych na terenie OIU Rejon port Świnoujście.
- 7) Obiekt Infrastruktury Usługowej jest udostępniany w całości.
4. Dane kontaktowe
- 1) Operator obiektu Infrastruktury usługowej (OIU), Użytkownik boczniczy kolejowej ZMPSiŚ Rejon port Świnoujście.

Firma	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
Adres	ul. Bytomska 7 , 70 – 603 Szczecin
Numer NIP	955-18-89-161
KRS	0000033768
Telefon	+48 91 430 8222
Fax	+48 91 462 3412
E-mail	info@port.szczecin.pl
Adres strony www	https://www.port.szczecin.pl

- 2) Bezpośredni kontakt z Operatorem.

Dyspozytor kolejowy	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
Adres	ul. Bytomska 7 , 70 – 603 Szczecin
Telefon	+48 91 430 8590
Telefon kom.	+48 665 434 025
E-mail	Dyspozytor.Kolejowy@port.szczecin.pl

- 3) Terminale zlokalizowane na terenie OIU.

Firma	OT Port Świnoujście S.A.
Adres	ul. Bunkrowa 1, 72-602 Świnoujście
Numer NIP	855-00-03-580
KRS	0000700026
Telefon	+48 91 321 52 92
Adres e-doręczeń	AE:PL-52223-63230-AHJGV-20
E-mail	info@otport.swinoujscie.pl
Adres strony www	https://otport.swinoujscie.pl/

Firma	Bunge Polska Spółka z o.o.
Adres	ul. Bunkrowa 1, 72-602 Świnoujście
Numer NIP	556-25-34-695
KRS	0000228312
Telefon	+48 52 35 35 100
E-mail	beu.sekretariatbp.kru@bunge.com
Adres strony www	www.Bunge.pl

5. Odpowiedzialność

- 1) ZMPSiŚ S.A. ponosi odpowiedzialność za dane publikowane w niniejszym Regulaminie, monitoruje ich poprawność i dokonuje aktualizacji na dzień publikacji zmian.
- 2) ZMPSiŚ S.A. nie ponosi odpowiedzialności za informacje publikowane przez inne podmioty pod ich adresami internetowymi, a odnoszących się do danych zawartych w niniejszym Regulaminie.

II. Warunki dostępu i korzystania z OIU

1. Opis Infrastruktury OIU

- 1) Bocznicza kolejowa Rejon Port Świnoujście będąca w zarządzie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., położona jest przy stacji Świnoujście.
- 2) OIU jest przeznaczony i przystosowany do:
 - a. przyjmowania od obsługujących bocznicę licencjonowanych przewoźników kolejowych wagonów i przesyłek wagonowych wynikających z działalności podmiotu użytkującego terminal przeładunkowy;
 - 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. czynności związanych z rozładunkiem i załadunkiem wagonów.
 - e. bocznicza kolejowa operatora OIU ZMPSiŚ S.A. Rejon Port Świnoujście odgałęzia się w stacji kolejowej Świnoujście:
 - i. w okręgu nastawczym SiA od linii kolejowej nr 996 Lubiewo – Świnoujście SiA w km 8,106, zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowej S.A. Jest to środek rozjazdu krzyżowego 229, w kilometracji bocznicowej 0,000.
 - ii. w okręgu nastawczym SiP od linii 996 Lubiewo – Świnoujście SiA w km 8,506 rozjazdem nr 221 od toru nr 206. Granica terenu pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej PKP PLK S.A.), a ZMPSiŚ S.A. przebiega w okręgu nastawczym SiP przez torzy 601, 602, 603, oraz w kilometrze 1,364 w torze 606.
 - iii. w okręgu nastawczym SiB od linii kolejowej nr 401 Szczecin Dąbie SDB – Świnoujście Port w km 98,576 rozjazdem nr 101 od toru nr 1. Granica terenu w torze 505 w km 0,140 kilometracji

bocznicowej od 0,140 do 2,291 teren we władaniu ZMPSiŚ S.A.,
od km 2,291 do 2,248 teren we władaniu gminy Świnoujście od
km 2,248 do km 2,575 teren w granicach ZMPSiŚ S.A. od 2,575
do km 2,650 teren w granicach PKN ORLEN S.A. od km 2,650
teren we władaniu ZMPSiŚ S.A.

f. Tor dojazdowy:

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

3) Szczegółowa charakterystyka elementów infrastruktury kolejowej jest zawarta w załączniku nr 1 do niniejszego Regulaminu.

2. Warunki korzystania z OIU, liczba obsługiwanych składów

1) Warunki korzystania

- a. operator OIU nie dysponuje pojazdami kolejowymi z napędem, które są eksploatowane na terenie OIU. Aplikanci oraz przewoźnicy kolejowi we własnym zakresie dokonują przewozu kolejowego w ramach udostępniania OIU;
- b. operator OIU nie zapewnia drużyny manewrowej do obsługi składów pociągów przybywających na adres OIU;
- c. kierownikiem manewrów, dokonującym obsługi manewrowej na terenie OIU, jest pracownik przewoźnika kolejowego posiadający stosowne uprawnienia zgodnie z zapisami Rozporządzenia 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 pojazdów kolejowych (Dz. U. 2021 poz. 101);
- d. operator OIU ZMPSiŚ nie dysponuje wagą kolejową. Operacja ważenia składów kolejowych jest możliwa na podstawie dodatkowych uzgodnień z operatorem terminala OT Port Świnoujście S.A. Lokalizacja wag została wskazana w Regulaminie pracy bocznic kolejowej ZMPSiŚ Rejon port Świnoujście.

2) Liczba obsług i czas ich wykonywania

- a. liczba wykonywanych obsług na terenie OIU jak również czas ich trwania jest ściśle powiązany z możliwościami przeładunkowymi operatorów poszczególnych terminali towarowych;
- b. proces realizacji przeładunków, niezależnie od relacji, jest uwarunkowany planem dobowo-zmianowym funkcjonowania poszczególnych terminali towarowych znajdujących się na terenie OIU;
- c. z uwagi na oświetlenie obiektu, obsługa bocznic może być dokonywana również w porze nocnej.

3. Ograniczenia w zakresie korzystania z OIU z uwzględnieniem właściwości technicznych udostępnianej infrastruktury

1) W procesie korzystania z infrastruktury kolejowej OIU mogą wystąpić ograniczenia lub wyłączenia infrastruktury w wyniku:

- a. uszkodzeń technicznych elementów infrastruktury kolejowej;

- b. sytuacji, o wystąpieniu których operator OIU był uprzedzony, lecz nie mógł im zapobiec np.: strajk, blokady przejazdu, demonstracje itp.;
 - c. niedopuszczenia do przejazdu lub zatrzymania pojazdu kolejowego na skutek niespełnienia przez ten pojazd lub pracowników przewoźnika kolejowego warunków określonych w Umowie na dostęp do OIU, Ustawie o transporcie kolejowym, a także przepisach wewnętrznych operatora OIU;
 - d. wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych, w tym powstałych na skutek gwałtownych zmian atmosferycznych oraz innych, których operator OIU nie mógł przewidzieć;
 - e. wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz sytuacji związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa;
 - f. planowania remontów, budowy lub modernizacji infrastruktury zarządzanej przez operatora OIU;
 - g. zdarzeń kolejowych tj.: poważnego wypadku, wypadku lub incydentu
- 2) W przypadku wystąpienia zakłóceń, o których mowa w punkcie powyżej, operator OIU powiadamia zainteresowane podmioty bezzwłocznie w drodze korespondencji elektronicznej.
- 3) Na tory bocznic kolejowej zabroniony jest wjazd lokomotyw elektrycznych oraz lokomotyw spalinowych z przekroczonym dopuszczalnym naciskiem na oś wskazanym w Regulaminie pracy bocznic kolejowej.
- 4) Na tory bocznic kolejowej dopuszczalny jest wjazd lokomotyw dwusystemowych.
4. Szczegółowe wymagania dotyczące pracowników przewoźnika kolejowego
- 1) Szczegółowe informacje dotyczące organizacji i techniki pracy manewrowej wykonywanej na bocznic kolejowej zostały określone w Regulaminie pracy bocznic kolejowej Rejon Port Świnoujście.
 - 2) Pracownicy przewoźnika kolejowego wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem pracy manewrowej na terenie OIU muszą spełniać warunki określone w Ustawie o transporcie kolejowym oraz aktach wykonawczych do tej Ustawy.
 - 3) Przewoźnik kolejowy zobowiązany jest zapoznać swoich pracowników z treścią Regulaminu pracy bocznic kolejowej Rejon Port Świnoujście oraz z innymi obowiązującymi regulacjami wewnętrznymi ZMPSiS S.A.
5. Szczegółowe wymagania dotyczące pojazdów kolejowych przewoźnika kolejowego
- 1) Do wykonywania pracy manewrowej na terenie OIU dopuszcza się pojazdy kolejowe, które spełniają wymagania w zakresie bezpiecznej eksploatacji pojazdów oraz warunki określone obowiązującymi przepisami prawa.
 - 2) Pojazdy kolejowe używane przez przewoźnika kolejowego muszą spełniać warunki techniczne określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych oraz posiadać świadectwo sprawności technicznej wydane przez przewoźnika kolejowego zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych potwierdzające, że pojazd jest sprawny technicznie.

- 3) Wykaz regulacji wewnętrznych operatora OIU określających zasady bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury został zawarty w załączniku nr 2 do niniejszego Regulaminu.
6. Wymagania dotyczące ochrony środowiska
- 1) Przewoźnik kolejowy korzystający z OIU nie może emitować substancji niebezpiecznych do wód, gruntu lub powietrza, które mogłyby powodować przekroczenia standardów jakości środowiska (podstawa prawna: art. 174 ust.1. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2022 poz.2556 z późn.zm.).
 - 2) W przypadku spowodowania przez przewoźnika kolejowego zanieczyszczenia środowiska, jest on zobowiązany do pokrycia kosztów związanych z usunięciem zanieczyszczenia oraz doprowadzeniem środowiska do wymaganych standardów.
 - 3) Na torach kolejowych OIU, poza wyznaczonym do tego celu miejscem, niedozwolone jest wykonywanie wszelkiego rodzaju napraw, mycia, uzupełniania paliwa pojazdów kolejowych oraz pozostawiania odpadów.
 - 4) Przewoźnik kolejowy ma obowiązek przedsięwziąć niezbędne środki bezpieczeństwa w celu zapobieżenia zagrożeniom dla osób, mienia i środowiska, a w przypadku zaistnienia wypadku lub awarii niezwłocznie powiadomić osoby będące w strefie zagrożenia oraz centrum powiadamiania ratunkowego lub jednostkę ochrony przeciwpożarowej (podstawa prawna: Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych).
7. Rodzaje usług świadczonych przez operatora OIU na rzecz przewoźnika kolejowego
- 1) ZMPSiŚ S.A. jako operator obiektu infrastruktury usługowej (OIU) świadczy na rzecz przewoźnika kolejowego usługi wynikające bezpośrednio z zapisów Ustawy o transporcie kolejowym, a w szczególności wymienionych w ust. 2 załącznika nr 2 tejże Ustawy.
 - 2) Operatorzy terminali towarowych zlokalizowanych na terenie OIU świadczą usługi wynikające z charakterystyki prowadzonej działalności.

III. Procedura udostępniania obiektu

1. Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do dostępu do OIU na równych i niedyskryminujących zasadach.
2. Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z usług świadczonych w OIU po pozytywnym rozpatrzeniu przez ZMPSiŚ S.A. wniosku o dostęp do OIU oraz po zawarciu z ZMPSiŚ S.A. Umowy określającej w szczególności prawa i obowiązki operatora OIU oraz przewoźnika kolejowego związane ze świadczonymi usługami.
3. Umowa, o której mowa w punkcie powyżej, nie reguluje zasad świadczenia usług i współpracy przewoźników kolejowych z operatorami poszczególnych terminali towarowych zlokalizowanych na terenie OIU.
4. Warunkiem korzystania z usług konkretnego terminala lub świadczenia usługi trakcyjnej dla operatora terminala jest wcześniejsze zawarcie Umowy z ZMPSiŚ S.A. na dostęp i korzystanie z OIU.

5. Operator OIU zapewnia dostęp do obiektu na zasadach określonych w niniejszym Regulaminie oraz w zawieranej z przewoźnikiem kolejowym Umowie, przy zachowaniu warunków bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego określonego w Regulaminie pracy bocznic kolejowej ZMPSiŚ S.A. Rejon port Świnoujście oraz innych regulacjach wewnętrznych wyszczególnionych w załączniku nr 2 do niniejszego Regulaminu.
6. W celu zawarcia Umowy na dostęp i korzystanie z OIU, przewoźnik kolejowy występuje do operatora OIU z pisemnym wnioskiem, składając go osobiście w sekretariacie operatora OIU lub przysyłając go w systemie e-doręczeń albo kurierem (za potwierdzeniem odbioru) na adres Operatora OIU: Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin.
7. Wniosek, o którym mowa w punkcie powyżej stanowi załącznik nr 3 do niniejszego Regulaminu.
8. Do wniosku o dostęp do OIU przewoźnik kolejowy załącza:
 - 1) Poświadczoną „za zgodność z oryginałem” kopię ważnej licencji na wykonywanie przewozów kolejowych, określoną w art. 43 Ustawy o transporcie kolejowym.
 - 2) Kopię ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18b Ustawy o transporcie kolejowym.
 - 3) Oświadczenie, że pracownicy przewoźnika kolejowego wykonujący czynności na OIU spełniają wymagania zawarte w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych pojazdów kolejowych.
 - 4) Oświadczenie, że tabor kolejowy wykorzystywany do realizacji usługi spełnia warunki określone w art. 20 i art. 24 ust. 1 Ustawy o transporcie kolejowym oraz aktach wykonawczych do tej Ustawy.
 - 5) Kopię polisy ubezpieczeniowej od prowadzonej działalności gospodarczej (OC przewoźnika kolejowego).
9. Operator OIU rozpatruje wnioski przewoźników kolejowych w trybie i na zasadach wyszczególnionych w art. 36b Ustawy o transporcie kolejowym.
10. Operator OIU przekazuje rozpatrzony wniosek przewoźnikowi kolejowemu jednocześnie informując o powyższym fakcie operatora właściwego terminala towarowego.

IV. Procedura koordynacyjna i kryteria pierwszeństwa

1. Operator OIU stosuje kryteria pierwszeństwa w sytuacji braku lub ograniczonej przepustowości, mając na uwadze:
 - 1) Usługi realizowane na własne potrzeby;
 - 2) Usługi realizowane dla operatorów terminali towarowych zlokalizowanych na terenie OIU;
 - 3) Usługi realizowane dla innych podmiotów z wcześniej podpisaną już Umową;
 - 4) Usługi dla nowych podmiotów lub „ad hoc”.
2. W przypadku złożenia przez przewoźnika kolejowego wniosku o dostęp do OIU, który koliduje z innym wnioskiem lub dotyczy już wcześniej przyznanej zdolności przepustowej OIU, operator OIU, w drodze uzgodnień z przewoźnikami

- kolejowymi, którzy złożyli kolidujące ze sobą wnioski, podejmuje starania mające na celu zapewnienie zainteresowanym przewoźnikom kolejowym dostępu do OIU w możliwie jak najszerszym zakresie, przy czym wszelkie zmiany już przyznanych praw dostępu są uzależnione od zgody przewoźnika kolejowego, któremu wcześniej przyznano dostęp do OIU.
3. W procesie koordynacji, oprócz przedstawiciela operatora OIU i przewoźnika kolejowego uczestniczy także przedstawiciel operatora właściwego terminala towarowego znajdującego się na terenie OIU.
 4. Jeżeli w przypadku przeprowadzenia procedury koordynacji, zgodnie z zapisami ust.1 ,w dalszym ciągu terminy określone w składanych wnioskach nie mogą zostać uwzględnione, to operator OIU stosuje priorytetyzację dostępu do OIU kolejno według poniższych kryteriów, a mianowicie:
 - 1) Wnioski o dostęp i korzystanie z usług na OIU dotyczące pociągów intermodalnych są traktowane priorytetowo i mają pierwszeństwo w stosunku do innych rodzajów przewozów towarowych;
 - 2) Uwzględnienie stanowiska zajętego przez operatora terminala towarowego, w aspekcie zdolności przeładunkowej danego terminala towarowego i możliwości przyjęcia oraz obsłużenia wnioskującego o dostęp przewoźnika kolejowego;
 - 3) Pierwszeństwo dostępu do usług mają przewoźnicy kolejowi, którzy mają już zawarte Umowy na dostęp do OIU;
 - 4) Termin złożenia wniosku o dostęp do OIU.
 5. W przypadku pociągów kursujących w ramach stałego rocznego rozkładu jazdy pociągów terminy przydzielanych dla przewoźnika kolejowego okien obsługowych wskazane zostają w treści Umowy na dostęp do OIU.

V. Umowa oraz zasady rozliczeń za udostępnianie OIU

1. Umowa na realizację usług w ramach dostępu do OIU
 - 1) Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do dostępu do obiektu infrastruktury usługowej ZMPSiŚ S.A. Rejon port Świnoujście, w którym są świadczone usługi, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do Ustawy o transporcie kolejowym, na równych i niedyskryminujących zasadach.
 - 2) Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z usług świadczonych w OIU po zawarciu z operatorem OIU Umowy określającej, w szczególności, prawa i obowiązki operatora OIU i przewoźnika kolejowego związane ze świadczonymi usługami.
 - 3) Operator OIU zapewnia dostęp do obiektu na zasadach określonych w niniejszym Regulaminie oraz w Umowie na dostęp do OIU.
 - 4) Warunkiem wykonania usług na terenie konkretnego terminala towarowego znajdującego się na terenie OIU jest wcześniejsze zawarcie przez przewoźnika kolejowego Umowy na dostęp do OIU z operatorem obiektu.
 - 5) Umowa, o której mowa w punkcie powyżej, szczegółowo reguluje obopólne zobowiązania między przewoźnikiem kolejowym a operatorem OIU w zakresie praw i obowiązków stron, zagadnień formalno - prawnych oraz handlowych. Nie reguluje natomiast aspektów dotyczących usług świadczonych na poszczególnych terminalach towarowych, jak również współpracy przewoźnika kolejowego z operatorem danego terminala towarowego.

2. Opłaty za usługi świadczone przez operatora OIU na rzecz przewoźnika kolejowego
 - 1) Wysokość i zasady pobierania opłat za dostęp do OIU, opłat za usługi świadczone w ramach dostępu do OIU oraz opłat dodatkowych określone są w załączniku nr 4 do niniejszego Regulaminu oraz publikowane są na stronie internetowej:
<https://bip.port.szczecin.pl/arttykul/61/32/obowiazujace-taryfy>
 - 2) Cennik opłat, o którym mowa w punkcie powyżej nie dotyczy opłat za usługi naliczanych przez operatorów terminali towarowych.
3. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań przez strony
 - 1) Niedotrzymanie zobowiązań, wynikających z Umowy, powoduje odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną drugiej stronie.
 - 2) Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w punkcie powyżej, nie dotyczy:
 - a. kosztów ponoszonych w wyniku rozliczeń innych umów zawartych przez stronę, jeżeli umowy te były zawarte bez uprzedniego uzgodnienia z drugą stroną Umowy w zakresie dotyczącym ewentualnych roszczeń (w tym w szczególności z tytułu ponoszonych przez stronę kar umownych i odszkodowań);
 - b. utraconych korzyści.
 - 3) Jeżeli wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy, szkody doznała osoba trzecia. Strona, która wyrównała osobie trzeciej doznaną szkodę, może dochodzić roszczenia zwrotnego w całości lub odpowiedniej części od drugiej strony jedynie w przypadku gdy druga strona ponosi odpowiedzialność za wyrządzoną szkodę.
 - 4) Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z Umowy jest wyłączona w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych.
 - 5) Przewoźnik kolejowy w przypadku niedotrzymania parametrów technicznych jego pojazdów ponosi pełną odpowiedzialność za ewentualne szkody powstałe w infrastrukturze kolejowej boczniczy kolejowej i zobowiązany jest do zwrotu wszelkich kosztów związanych z ich usunięciem.
 - 6) Sprawy ewentualnych uszkodzeń bądź zniszczeń w infrastrukturze kolejowej boczniczy kolejowej określa protokolarnie komisja składająca się z przedstawicieli obu zainteresowanych stron, w której przewodniczącym jest przedstawiciel operatora OIU.

VI. Obowiązki i uprawnienia stron

1. W ramach udostępniania OIU, operator OIU:
 - 1) Realizuje na rzecz przewoźnika kolejowego podstawowe i dodatkowe usługi zgodnie z niniejszym Regulaminem i zawartą Umową.
 - 2) Ponosi odpowiedzialność za stan elementów drogi kolejowej udostępnionej przewoźnikowi kolejowemu.
 - 3) W oparciu o dokumentację techniczną – ruchową prowadzi na bieżąco rejestr usług wykonanych na rzecz przewoźnika kolejowego w formie wykazów uzgodnionych przez strony Umowy.

- 4) Niezwłocznie powiadamia przewoźnika kolejowego o zdarzeniach i innych wydarzeniach eksploatacyjnych, związanych bezpośrednio z jego pojazdem kolejowym lub pracownikiem.
 - 5) Niezwłocznie powiadamia przewoźnika kolejowego o zaistnieniu sytuacji, które mogą spowodować zakłócenia w realizacji planowych usług na terenie OIU, w szczególności o:
 - a. doraźnych ograniczeniach techniczno – ruchowych;
 - b. zaistnieniu wydarzeń, o wystąpieniu których operator OIU był uprzedzony, lecz nie mógł im zapobiec, np.: strajki, blokady przejazdu, demonstracje, itp.,
 - c. niedopuszczeniu do wjazdu na teren OIU lub zatrzymaniu pojazdu kolejowego lub składu manewrowego przewoźnika kolejowego w wyniku niespełnienia przez ten pojazd/skład manewrowy albo obsługującego go pracownika wymagań określonych w obowiązujących regulacjach prawnych.
 - 6) Powiadamia przewoźnika kolejowego, o zmianach w obowiązujących regulaminach lub instrukcjach, stanowiących podstawę dla wykonywania Umowy, w terminie nie późniejszym niż 14 dni przed dniem wejścia ich w życie.
 - 7) Ma prawo dokonywać czynności sprawdzających dotyczących pojazdów kolejowych oraz pracowników przewoźnika kolejowego uczestniczących w realizacji usług na terenie OIU, przy czym, operator OIU ma prawo niedopuszczenia do jazdy pojazdu przewoźnika w przypadku stwierdzenia niespełnienia przez ten pojazd albo obsługujące go osoby, wymagań określonych w przepisach.
 - 8) Ma prawo usunięcia na koszt przewoźnika kolejowego pozostałości po wykonanych czynnościach w ramach realizowanych usług, jeśli nie dokonał tego przewoźnik, pomimo uprzedniego wezwania.
 - 9) Wydaje prowadzącym pojazdy kolejowe z napędem i innym pracownikom przewoźnika kolejowego biorącym udział w realizacji usługi na terenie OIU, wiążące polecenia w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Do wydawania takich poleceń uprawnieni są pracownicy operatora OIU biorący udział w procesie obsługi składów kolejowych na terenie OIU lub osoby działające w imieniu operatora OIU po okazaniu upoważnienia.
 - 10) Ma prawo usunięcia na koszt i ryzyko przewoźnika kolejowego pojazdów kolejowych, urządzeń i sprzętu przewoźnika kolejowego z terenu OIU w przypadku rozwiązania Umowy na dostęp i nieusunięcia ich we własnym zakresie przez przewoźnika kolejowego, w terminie 5 dni roboczych od dnia rozwiązania.
 - 11) Ma prawo żądania od przewoźnika kolejowego wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji Umowy w przypadkach, kiedy zachodzi obawa jej naruszenia lub zagrożenia bezpieczeństwa osób, mienia bądź środowiska.
2. W ramach korzystania z obiektu infrastruktury usługowej przewoźnik kolejowy:
- 1) Nie może przekazać innemu przewoźnikowi kolejowemu przydzielonej zdolności przepustowej.
 - 2) Ponosi pełną odpowiedzialność za stan i sprawność techniczną wykorzystywanych na terenie OIU pojazdów kolejowych.

- 3) Ma obowiązek przestrzegać zasad i warunków prowadzenia ruchu kolejowego, określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 360, z późn. zm.) oraz przepisach wewnętrznych wskazanych w załączniku nr 3 do niniejszego Regulaminu.
- 4) Zapewnia wykonywanie przez swoich pracowników poleceń wydawanych przez uprawnionych pracowników operatora OIU w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego na obiekcie.
- 5) Wyposaża swoich pracowników, uczestniczących w realizowanym procesie przewozowym, we wszelkie niezbędne dokumenty i przybory określone w przepisach, a w szczególności w „Regulaminie pracy boczniczy kolejowej ZMPSiŚ S.A. Rejon port Świnoujście. Pracownicy przewoźnika kolejowego zobowiązani są do posiadania tychże dokumentów i przyborów w czasie wykonywania czynności związanych z realizacjąjazd manewrowych na terenie OIU.
- 6) Niezwłocznie powiadamia operatora OIU o zdarzeniach na terenie OIU, związanych bezpośrednio z jego pojazdem kolejowym/składem manewrowym lub pracownikami.
- 7) Niezwłocznie powiadamia operatora OIU o dostrzeżonych wszelkich zdarzeniach na terenie obiektu, które tworzą lub mogą stworzyć jakiegokolwiek zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, ludzi i mienia.
- 8) Na żądanie operatora OIU dokumentuje kwalifikacje i uprawnienia swoich pracowników oraz przedstawia dokumentację, potwierdzającą sprawność techniczną pojazdów kolejowych używanych na terenie.
- 9) W przypadku rozwiązania Umowy, usuwa w terminie do 5 dni roboczych od dnia rozwiązania Umowy pojazdy kolejowe, urządzenia i sprzęt z terenu OIU. W przypadku niewykonania tego zobowiązania, przewoźnik kolejowy pokrywa koszty usunięcia tych pojazdów, urządzeń i sprzętu przez operatora OIU.
- 10) Ponosi odpowiedzialność finansową za usunięcie przez operatora OIU pozostałości po wykonanych czynnościach w ramach realizowanych usług, o ile, pomimo uprzedniego wezwania, nie usunął ich samemu.
- 11) Ma prawo żądania od operatora OIU wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji Umowy w przypadkach, kiedy zachodzi obawa jej naruszenia lub następuje zagrożenie bezpieczeństwa osób, mienia bądź środowiska.
- 12) Ma prawo zrezygnowania z zamówionego (objętego Umową) udostępnienia infrastruktury i prowadzenia prac manewrowych na terenie OIU bez konsekwencji finansowych, jeżeli poinformuje operatora OIU o rezygnacji z wyprzedzeniem co najmniej 7 dni.

VII. Postępowanie w razie wystąpienia zdarzeń kolejowych

1. Każdy pracownik przewoźnika kolejowego, operatora OIU lub operatora terminala towarowego, który zauważył, że może dojść lub doszło do zdarzenia kolejowego, powinien:
 - 1) Użyć wszelkich możliwych i dostępnych środków, aby wyeliminować zagrożenie i zapobiec zwiększaniu jego zasięgu oraz ograniczyć skutki.

- 2) Postępować zgodnie z postanowieniami Regulaminu pracy bocznic kolejowej ZMPSiŚ S.A. Rejon port Świnoujście.
2. W przypadku wystąpienia zdarzeń kolejowych na terenie bocznic kolejowej operator OIU i właściwego terminala towarowego oraz przewoźnik kolejowy zobowiązany są do współdziałania:
 - 1) Celem zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń.
 - 2) Przy usuwaniu szkód oraz niesieniu pomocy poszkodowanym.
 - 3) Przy ustalaniu przyczyn zdarzeń kolejowych.
3. Ustalanie przyczyn i okoliczności zdarzeń kolejowych realizowane jest przez komisję kolejową powołaną przez ZMPSiŚ S.A. z udziałem przedstawicieli przewoźnika kolejowego i właściwego terminala towarowego.
4. Szczegółowe zasady postępowania po zaistnieniu zdarzeń kolejowych, w tym dotyczące sposobu ustalania okoliczności i przyczyn zdarzenia oraz pracy komisji kolejowej, określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym oraz regulacje wewnętrzne ZMPSiŚ S.A. obowiązujące na terenie bocznic kolejowej Rejon port Świnoujście.

VIII. Postanowienia końcowe

1. Udostępnianie Regulaminu Obiektu
 - 1) Pełny tekst Regulaminu dostępu do Obiektu Infrastruktury Usługowej bocznic kolejowej Rejon port Świnoujście, wraz z załącznikami, opublikowany jest na stronie internetowej ZMPSiŚ S.A. pod adresem:
<https://www.port.szczecin.pl/spolka/do-pobrania/regulaminy-kolejowe>
2. Dane kontaktowe
 - 1) Dane kontaktowe w sprawie dostępu do OIU:

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.		
Ip.	Wyszczególnienie	Dane kontaktowe
1.	Imię i Nazwisko	Robert Kubiak
2.	Stanowisko	Kierownik Działu Koordynacji Obsługi Kolejowej
3.	Telefon	91 430 82 77
4.	Telefon komórkowy	695 950 554
5.	Adres e-mail	r.kubiak@port.szczecin.pl

- 2) Dane kontaktowe w zakresie technicznym i utrzymania infrastruktury kolejowej:

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.		
Ip.	Wyszczególnienie	Dane kontaktowe
1.	Imię i Nazwisko	Kamil Grzeszczyk
2.	Stanowisko	Inspektor nadzoru
3.	Telefon	91 430 8841
4.	Telefon komórkowy	695 957 094
5.	Adres e-mail	k.grzeszczyk@port.szczecin.pl

3) Dane kontaktowe do dyspozytora kolejowego ZMPSiŚ S.A.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.		
lp.	Wyszczególnienie	Dane kontaktowe
1.	Stanowisko	Dyspozytor kolejowy
2.	Telefon	91 430 8590
3.	Telefon komórkowy	665 434 025
4.	Adres e-mail	Dyspozytor.kolejowy@port.szczecin.pl

IX. Wykaz załączników

Załącznik nr 1.

Charakterystyka elementów infrastruktury kolejowej (wyciąg z regulaminu pracy boczniczy kolejowej).

Załącznik nr 2.

Wykaz Regulacji wewnętrznych określających zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego.

Załącznik nr 3.

Wniosek o dostęp do obiektu infrastruktury usługowej boczniczy kolejowej Rejon port Świnoujście.

Załącznik nr 4.

Cennik stawek dostępu do obiektu infrastruktury usługowej boczniczy kolejowej Rejon port Świnoujście.

Regulamin dostępu do Obiektu Infrastruktury Usługowej boczniczy kolejowej
Rejon Port Świnoujście

X. Wykaz zmian do Regulaminu

Lp.	Zmiana dot. Rozdziału, strony, paragrafu	Wprowadzono treść zmiany	Data wprowadzenia zmiany	Podpis wprowadzającego zmianę

CHARAKTERYSTYKA ELEMENTÓW INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

/Wyciąg z regulaminu pracy bocznicy kolejowej ZMPSiŚ S.A. rejon port Świnoujście/

1. Bocznica kolejowa

1) Nazwa i lokalizacja

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

2) Punkt odgałęzienia

Bocznica kolejowa Rejon Port Świnoujście odgałęzia się na stacji Świnoujście:

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

3) Tor dojazdowy

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

4) Przeznaczenie bocznicy

Bocznica jest przeznaczona i przystosowana do:

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

5) Status bocznicy kolejowej

Bocznica kolejowa ZMPSiŚ S.A. Rejon Port Świnoujście posiada status Obiektu Infrastruktury Usługowej.

2. Użytkownik bocznicy kolejowej

1) Użytkownik bocznicy kolejowej

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

- 2) Podstawa do zarządzania infrastrukturą kolejową
Podstawą prawną eksploatacji bocznic kolejowych jest posiadanie Świadczenia bezpieczeństwa wydanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (dalej UTK).
- 3) Bocznic kolejowa ZMPSiŚ S.A. Rejon Port Świnoujście użytkowana jest na podstawie umów zawartych pomiędzy ZMPSiŚ S.A. a operatorami terminali towarowych zlokalizowanych w granicach bocznic kolejowych.

3. Tory

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
NA TERENIE PKP PLK S.A.								
505	dojazdowy	S 101	G PLK	140	-	-	-	-
601	dojazdowy	S 221	G PLK	138	-	-	-	-
602	dojazdowy	S 223	G PLK	48	-	-	-	-
603	dojazdowy	S 223	G PLK	900	-	-	-	-
606	dojazdowy	S 606	G PLK	54	-	-	-	-
NA TERENIE BOCZNICY – TORY ZMPSIŚ S.A.								
505	dojazdowy	G PLK	S 301	55	-	-	-	-
601	dojazdowy	G PLK	S 605	594	-	-	-	-
602	dojazdowy	G PLK	S 603	372	-	-	-	-
606		S 606	S 301	923	-	-	-	-
606	dojazdowy	G PLK	S 301	862	-	-	-	-
607		S 301	S 611	325	-	-	-	-
607	dojazdowy	S 301	Granica	58	-	-	-	-
607	dojazdowy	Granica	S 611	130	-	-	-	-
NABRZEŻE GÓRNIKÓW								
608	postojowy dla pojazdów trakcyjnych	S 612/613	K.o.	240	U612/613 3	Z1	197	11
609		S 611	S 614	650				
609	dojazdowy	S 611	S 612/613	34	-	-	-	-

609	ładunkowy(zdawcz o odbiorczy)	S 612/613	S 614	541	P zd.-od	U 614	416	24
610	Komunikacyjny	S 612/613	S 621	712	-	-	-	-
Łączna pojemność wagonów na nabrzeżu Górników								24
NABRZEŻE PORTOWCÓW								
615		S 611	S 627	560				
615	dojazdowy	S 611	S 6004	225	-	-	-	-
615	zdawczo-odbiorczy	S 6004	S 627	335	P zd-odb	S 627	280	16
616	zdawczo-odbiorczy	S 6004	S 629	550	P zd-odb	U 629	450	26
616a	zeberko ochronne	S 629	K.o.	20	S 629	Z1	16	
617	ładunkowy	S 627	K.o.	235	U 627	Z1	181	10
618	zdawczo -odbiorczy	S 627	S 629	223	U 627	U 629	134	7
619	dojazdowy	S 6004	K.o.	540	-	-	-	-
631	zdawczo-odbiorczy	S 608	S 6003	648	Tm183	Lo t631- Z6001	648	38
					Lo Z608- t631	Tm191	648	38
632	zdawczo-odbiorczy	S 609	S 6001	543	Tm184	Lo t632- Z6001	430	25
					Z609- t632	Tm192	431	25
633	zdawczo-odbiorczy	S 606	S 6002	751	Tm185	Lo t633- Z6002	430	25
					Lo Z609- t633	Tm193	431	25
Łączna pojemność wagonów na nabrzeżu Portowców								147
NABRZEŻE HUTNIKÓW								
611		S 650	S 620	878				
611	dojazdowy	S 650	S 615	364	-	-	-	-
611	ładunkowy	S 615	S 620	514	P zd-odb	U 620	418	24
612	ładunkowy	S 615	S 616	180	P zd-odb	S 616	130	7
614	ładunkowy	S 616	K.o.	130	U 616	Z1	75	4
621	ładunkowy	S 618	K.o.	312	U 618	Z1	260	15
622	dojazdowy	S 616	S 621	375	-	-	-	-
624	ładunkowy	S 619	K.o.	270	U 619	Z1	219	12
Łączna pojemność wagonów na nabrzeżu Hutników								62

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

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

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

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

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

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

Pochylenia podłużne torów:

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

16.	611	Na spadku 9,0‰ na długości 22 m, dalej na spadku 4,3‰ na długości 121 m, dalej na spadku 0,5‰ na długości 182 m, dalej na spadku 4,5‰ na długości 80 m
17.	612	Na spadku 4,5‰ na długości 40 m, dalej w poziomie na długości 140 m
18.	614	W poziomie na długości 130 m
19.	621	Na wzniesieniu 2,9‰ na długości 30 m, dalej na spadku 0,5‰ na długości 282 m
20.	622	W poziomie na długości 70 m, dalej na spadku 12‰ na długości 120 m, dalej na spadku 16‰ na długości 65 m, dalej na spadku 6‰ na długości 35 m, dalej w poziomie na długości 85 m
21.	624	Na spadku 0,8‰ na długości 50 m, dalej na spadku 0,5‰ na długości 220 m
22.	625	W poziomie na długości 374 m
23.	626	W poziomie na długości 341 m
24.	627	W poziomie na długości 341 m
25.	651	Na wzniesieniu 7,4‰ na długości 135 m, dalej na spadku 0,2‰ na długości 185 m
26.	652	Na wzniesieniu 7,4‰ na długości 101 m, dalej wzniesieniu 5,4‰ na długości 303 m
27.	653	Na wzniesieniu 7,4‰ na długości 51 m, dalej wzniesieniu 0,4‰ na długości 187 m
28.	654	Na spadku 0,2‰ na długości 30 m, dalej na spadku 3,5‰ na długości 126 m
29.	655	Na spadku 0,2‰ na długości 30 m, dalej na wzniesieniu 5,4‰ na długości 177m
30.	656	Na wzniesieniu 5,4‰ na długości 119 m
31.	657	Na wzniesieniu 5,4‰ na długości 119 m
32.	658	Na spadku 0,4‰ na długości 43 m, dalej na wzniesieniu 2,0‰ na długości 105 m, dalej na wzniesieniu 5,4‰ na długości 57 m

33.	659	Na spadku 0,4‰ na długości 43 m, dalej na spadku 5,0‰ na długości 152 m
34.	660	Na spadku 4,3‰ na długości 87 m, dalej na wzniesieniu 0,5‰ na długości 753 m
35.	661	Na spadku 9,0‰ na długości 22 m, dalej na spadku 4,3‰ na długości 106 m, dalej na wzniesieniu 0,5‰ na długości 753 m
36.	662	Na spadku 0,5‰ na długości 265 m
37.	663	Na spadku 5,4‰ na długości 40 m, dalej w poziomie na długości 563 m
38.	664	Na wzniesieniu 5,4‰ na długości 70 m, dalej w poziomie na długości 764 m
39.	665	Na wzniesieniu 5,4‰ na długości 70 m, dalej w poziomie na długości 726 m
40.	666	Na wzniesieniu 5,4‰ na długości 40 m, dalej w poziomie na długości 726 m
41.	667	Na spadku 5,4‰ na długości 28 m, dalej na spadku 1,3‰ na długości 285 m, dalej na spadku 0,5‰ na długości 200 m, dalej na wzniesieniu 1,4‰ na długości 326 m
42.	668	Na spadku 5,4‰ na długości 28 m, dalej na spadku 1,3‰ na długości 285 m, dalej na spadku 0,5‰ na długości 200 m, dalej na wzniesieniu 1,4‰ na długości 326 m
43.	669	W poziomie na długości 30 m
44.	670	Na wzniesieniu 0,5‰ na długości 47 m, dalej na wzniesieniu 10,0‰ na długości 120 m, dalej na wzniesieniu 5,0‰ na długości 30 m
45.	671	Na wzniesieniu 1,4‰ na długości 28 m, dalej na wzniesieniu 10,0‰ na długości 140 m, dalej na wzniesieniu 5,0‰ na długości 30 m
46.	672	W poziomie na długości 75 m, dalej na spadku 55‰ na długości 45 m, dalej na wzniesieniu 5,0‰ na długości 70 m, dalej na wzniesieniu 150‰ na długości 30 m
47.	673	W poziomie na długości 113 m, dalej na spadku 55‰ na długości 45 m, dalej na wzniesieniu 5,0‰ na długości 70 m, dalej na wzniesieniu 150‰ na długości 30 m
48.	631	Na spadku 0,7‰ na długości 91 m, na spadku 0,2‰ na długości 432 m, na spadku 10,4‰ na długości 76 m
49.	632	Na spadku 0,7‰ na długości 52 m, na spadku 0,2‰ na długości 430 m, na spadku 10,4‰ na długości 53 m

50.	633	Na wzniesieniu 3,5‰ na długości 90 m, na spadku 0.7‰ na długości 535 m, na spadku 10,4‰ na długości 48 m, na spadku 3,4‰ na długości 114 m
-----	-----	--

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

4. Rozjazdy, wykolejnice, skrzyżowania torów

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

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

Nr Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
6002	Rz. S49 1+9, 190 prawy zamknięcie suwakowe	elektryczny, nastawniczy posterunku SiP	<u>tak</u> w przebiegach manewrowych uzależniona na tor nr 615	Podmiot działający na zlecenie ZMPSiŚ S.A.
6003	Rz.49 E1, 1+9,190 prawy zamknięcie suwakowe		<u>tak</u> w przebiegach manewrowych na zwr. 6002	
6004	Rz.49 E1, 1+9 ,190 lewy zamknięcie suwakowe		<u>tak</u> w przebiegach manewrowych na zwr. 6003	
6005	Rz. S49 1+9 190 lewy zamknięcie suwakowe		<u>tak</u> w przebiegach manewrowych na tor 506	
WYWROTNICA				
603	Rz.49 E1, 1+9,300 prawy zamknięcie suwakowe	elektryczny, nastawniczy posterunku SiP	<u>tak</u> w przebiegach manewrowych na tor nr 651	Podmiot działający na zlecenie ZMPSiŚ S.A.
605	Rz.49 E1, 1+9 ,300 prawy zamknięcie suwakowe		<u>tak</u> w przebiegach manewrowych na tor nr 652	
650	Rz. S49 1+9 190 prawy zamknięcie suwakowe		<u>tak</u> w przebiegach manewrowych na zwrotnicę 654	
651	Rz. S49 1+9 190 prawy zamknięcie suwakowe		<u>tak</u> w przebiegach manewrowych na tor 654	
652	Rz. S49 1+9 190 prawy zamknięcie suwakowe		<u>tak</u> w przebiegach manewrowych na tor 658	
653	Rz. S49 1+4,8 ,215 symetryczny zamknięcie suwakowe		<u>tak</u> w przebiegach manewrowych na zwrotnicę 658	
654	Rz. S 49 1+9 190 lewy zamknięcie suwakowe		<u>tak</u> w przebiegach manewrowych na tor 661	
655	Rz. S 49 1+9 190 prawy zamknięcie suwakowe		<u>tak</u> w przebiegach manewrowych na tor 656	
656	Rz. S49 1+9 190 lewy zamknięcie suwakowe		<u>tak</u> w przebiegach manewrowych na tor 657	
657	Rz. S49 1+9 190 prawy zamknięcie suwakowe		<u>tak</u> w przebiegach manewrowych na tor 667	
658	Rz. S49 1+9 190 lewy zamknięcie suwakowe		<u>tak</u> w przebiegach manewrowych na zwrotnicę 655	
659	Rz. S49 1+9 190 prawy zamknięcie suwakowe		<u>tak</u> w przebiegach manewrowych na zwrotnicę 656	

660	Rz. S49 1+9 190 lewy zamknięcie suwakowe	elektryczny, nastawniczy posterunku SiP	<u>tak</u> w przebiegach manewrowych na tor 664	Podmiot działający na zlecenie ZMPSiŚ S.A.
661	Rz. S49 1+9 190 prawy zamknięcie suwakowe		<u>tak</u> w przebiegach manewrowych na tor 665	
664a/b	Rkpd. S49 1+9 190 zamknięcie suwakowe		<u>tak</u> w przebiegach manewrowych na tor 664	
664c/d			<u>tak</u> w przebiegach manewrowych na zwrotnicę 664	
665	Rz. S49 1+9 190 lewy zamknięcie suwakowe		<u>tak</u> w przebiegach manewrowych na zwrotnicę 673	
666	Rz. S49 1+9 190 lewy zamknięcie suwakowe		<u>nie</u> uzależniona na tor 661	
667	Rz. S49 1+9 190 prawy zamknięcie suwakowe	ręczny, drużyna manewrowa	<u>nie</u> uzależniona na zwrotnicę 666	Podmiot działający na zlecenie ZMPSiŚ S.A.
669	Rz. S49 1+9 190 prawy zamknięcie suwakowe		<u>nie</u> uzależniona na tor 668	
670 *	Rz. S49 1+6,6,190 prawy zamknięcie suwakowe	samopowrotny	<u>nie</u> uzależniona na tor 670	
671 *	Rz. S49 1+6,6 190 lewy zamknięcie suwakowe		<u>nie</u> uzależniona na tor 671	
672	Rz. S49 1+9 190 prawy zamknięcie suwakowe	elektryczny, nastawniczy posterunku SiP	<u>tak</u> w przebiegach manewrowych na tor 665	
673	Rz. S49 1+9 190 lewy zamknięcie suwakowe		<u>tak</u> w przebiegach manewrowych na zwrotnicę 665	
674	Rz. S49 1+9 190 lewy zamknięcie suwakowe	ręczny, drużyna manewrowa	<u>nie</u> uzależniona na tor 664	
701	Rz. S49 1+9 190 lewy zamknięcie suwakowe	elektryczny, nastawniczy posterunku SiP	<u>tak</u> w przebiegach manewrowych na tor 653	

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

- 1) Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z1 w porze ciemnej nie są oświetlane.
- 2) Na międzytorzach znajdują się wskaźniki W17 (ukres) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi co najmniej 3,75 m. Tor może być zajęty taborem wyłącznie do wskaźnika W17.
- 3) Na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.
- 4) Rozjazdy: 220, 221, 222, 223, 606, 607 są to rozjazdy należące do PKP PLK S.A.
- 5) Rozjazdy nr 601, 602, 603, 604, 605, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657,

658, 659, 660, 661, 664a/b, 664c/d, 665, 672, 673, 6001, 6002, 6003, 6004, 6005, Wk601 są to rozjazdy należące do ZMPSiŚ S.A.

- 6) Zwrotnice i wykolejnica wymienione w punkcie powyżej są uzależnione w przebiegach manewrowych według tablicy zależności.
- 7) Zwrotnice i wykolejnice elektrycznie nastawiane przez nastawniczego nastawni SiP: 301, 601, 602, 603, 604, 605, 608, 609, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 664a/b, 664c/d, 665, 672, 673, 701, 6001, 6002, 6003, 6004, 6005.
- 8) Zwrotnice ręczne nastawiane przez drużynę manewrową: 666, 667, 669, 674, 611, 612/613, 614, 615, 616, 618, 619, 620, 621, 622, 627, 629, 901.
- 9) Zwrotnice samopowrotne: 670, 671.

5. Obrotnice, suwnice i wywrotnice wagonowe

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

6. Kolejowe obiekty inżynieryjne

Na terenie bocznicy kolejowej nie ma kolejowych obiektów inżynieryjnych.

7. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia

- 1) W okręgu SiP znajduje się przejazd:
kategorii F przez tory nr 601, 602 i 603 w **km 0,772** – wyposażony w rogatki przejazdowe, sygnalizację świetlną oraz CCTV.
Od strony toru przejazd osłaniany jest przez tarcze manewrowe obsługiwane przez nastawniczego nastawni SiP. W przypadku uszkodzenia sterowania urządzeniami rogatkowymi i sygnalizacją przejazdową oraz brakiem możliwości wyświetlenia sygnału „jazda manewrowa dozwolona Ms 2” na tarczy manewrowej nastawniczy SiP ma obowiązek ustawienia znaków „Rogatka uszkodzona” z obu stron drogi. Strzeżenie przejazdu należy do obowiązków kierownika manewrów. Wjazd manewrującego taboru na przejazd może nastąpić po otrzymaniu przez kierownika od nastawniczego SiP sygnału ręcznego Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie” oraz wstrzymaniu ruchu kołowego i pieszego.
- 2) Wewnątrz bocznicy kolejowej Rejon Port Świnoujście znajdują się przejazdy:
 - a) zakładowe, osygnalizowane jak **kategorii D**:
 - tor 606 km 0,595;
 - tor 607 km 0,243;
 - tor 608 km 0,116;
 - tor 609 km 0,224;
 - tor 610 km 0,116; 0,560;
 - tor 611 km 0,273; 0,323, 0,696, 0,753;
 - tor 615 km 0,053; 0,120;
 - tor 616 km 0,395; 0,525;
 - tor 617 km 0,203; 0,068;

- tor 618 km 0,628; 0,758;
- tor 619 km 0,100; 0,180;
- tor 622 km 0,151; 0,212;
- tor 625 km 0,304; 0,335.

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

- b) zakładowy, osygnalizowany jak **kategorii C** przez tor 625 w km 0,206 wyposażony w urządzenia sygnalizacji przejazdowej (rozwiązanie indywidualne dostosowane do sytuacji w terenie przeznaczone do zabezpieczenia ruchu na skrzyżowaniu drogi z torem kolejowym). Przejazd ten wyposażony jest w sygnalizację przejazdową uzależnioną od wskazań osłaniających przejazd od strony toru tarcz manewrowych Tm1 i Tm2.
- c) kategorii F przez tor 670 w km 0,016
W pobliżu wywrotnicy WW 12 znajduje się przejazd przez tor nr 670 **kategorii F** w km 0,016 z ręcznie nastawianymi rogatekami. W położeniu zasadniczym rogatek przejazdowe są zamknięte na kłódki.
- 3) Czyszczenie żłobków w przejazdach kolejowo-drogowych zabudowanych nawierzchnią betonową należy do obowiązków operatorów właściwych terminali przeładunkowych stosownie do lokalizacji wynikającej z umowy dzierżawy zawartej z ZMP SiS S.A.
- 4) Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.

8. Wagi wagonowe

- 1) Ważenie wagonów jest możliwe na wagach wagonowych znajdujący się w granicach bocznicy kolejowej. Realizowanie usługi ważenia nie należy do w zakresu odpowiedzialności ZMP SiS S.A.
- 2) Wagi znajdują się w poniższych lokalizacjach:
 - a) Tor nr 616 w km 0,340 - dwupomostowa elektroniczna waga wagonowa „TRAPPER” typ SRS -120/9000/5000 o maksymalnej sile udźwigu 120 ton;
 - b) Tor nr 628 w km 0,221 w budynku zsypu;
 - c) Tor nr 660 w km 0,392 znajdują się waga TAMTRON;
 - d) Tor nr 661 w km 0,392 znajdują się waga TAMTRON.
- 3) Usługa ważenia wagonów realizowana jest przez podmiot OT Port Świnoujście S.A.

9. Inne urządzenia

Na terenie bocznicy znajdują się urządzenia:

- 1) Nabrzeże Portowców: stanowisko daszkowania wagonów z dwoma pomostami stałymi o długości 60 m oraz pomostem ruchomym na torze nr 617.
- 2) Nabrzeże Górników:
 - a) 2 żurawie o max. udźwigu 10 T, napędzie elektrycznym i wydajności eksploatacyjnej 120 ton/godz.;
 - b) 1 żuraw o max. udźwigu 140 T, napędzie spalinowym i wydajności eksploatacyjnej 1000 ton/godz. Dźwigi usytuowane są przy torach nr 609 i 610. Długość frontu ładunkowego 105 m;
 - c) urządzenie załadunkowe statków o wydajności 25000 T/dobę;
 - d) załadunkowe urządzenie wagonów o wydajności 10000 T/dobę.

- 3) Nabrzeże Hutników:
 - a) na torach nr 621 i 624 znajduje się ładowarka koło-czerpakowa o wydajności 500 ton/godz. z urządzeniem wagowym na taśmie. Długość frontu ładunkowego 200 m.
 - b) przy torze nr 622 znajduje się rampa boczna niska o długości 36,5 m oraz rampa boczna wysoka o długości 20 m.
- 4) Nabrzeże Chemików:
 - a) urządzenia zasypowe taśmowe z wagą elektroniczną usytuowaną na taśmie, zlokalizowane przy torze nr 625 traktowane jako punkt zasypu wagonów. Wydajność eksploatacyjna 250 ton/godz., długość frontu ładunkowego 22 m.
- 5) Wywrotnica:
 - a) w torach 660 i 661 zamontowane są przeciągarki wagonów kolejowych UT-3. Przeciągarki typu UT-3 służą do przetaczania wagonów kolejowych w polu ograniczonych czujnikami indukcyjnymi. Urządzenie składa się z wózka holującego, stacji napędowej i stacji zwrotnych. Wózek holujący porusza się po szynach toru i jest przemieszczany w obydwie strony przy pomocy liny holującej. Stałe napięcie liny holującej zapewnia siłownik hydrauliczny zamontowany na stacji napędowej. Sterowanie odbywa się przyciskami z poziomu pulpitu lub zdalnie za pomocą urządzenia radiowego.

10. Bramy kolejowe

Na terenie bocznicy kolejowej nie ma bram kolejowych.

11. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

- 1) Na terenie bocznicy w okręgu nastawczym SiP znajduje się nastawnia portowa SiP w km 0,308 kilometracji bocznicowej, z prawej strony toru nr 503 (patrząc w kierunku torów stacyjnych). Obsadę nastawni SiP stanowi jeden nastawniczy w zmianie.
- 2) Okręg nastawczy SiP wyposażony jest w urządzenia komputerowe, z indywidualnym nastawianiem zwrotnic wyposażonych w napędy normalno-bieżne, oraz sygnalizacją świetlną. Komputerowe urządzenia stacyjne przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego w obszarze posterunku, są zgodne z normami, przepisami oraz albumami schematów. Urządzenia obsługiwane są z pulpitu komputerowego umieszczonego na nastawni SiP. Wszelkie polecenia związane z realizacją przebiegów manewrowych, przestawianiem zwrotnic, realizowane są z tego pulpitu.
- 3) Przebiegi manewrowe w okręgu SiP są utwierdzane, zwolnienie przebiegu następuje samoczynnie po opuszczeniu przez tabor ostatniego odcinka kontroli niezajętości toru w drodze przebiegu, a w przypadku nie zwolnienia przebiegu przez tabor, zwolnienia przebiegu dokonuje się ręcznie (realizacja odpowiedniego polecenia z pulpitu komputerowego).
- 4) Urządzenia srk w okręgu SiP posiadają awaryjne zasilanie z agregatu prądotwórczego.
- 5) Pulpit komputerowy może być obsługiwany, tylko i wyłącznie, przez nastawniczego posiadającego egzamin kwalifikacyjny na stanowisko nastawniczego. Przed dopuszczeniem do samodzielnej obsługi urządzeń srk nastawniczy powinien być przeszkolony oraz poddany egzaminowi

autoryzacyjnemu ze znajomości warunków lokalnych. Fakt przeprowadzenia egzaminu autoryzacyjnego powinien być odnotowany w rejestrze egzaminów.

- 6) Obowiązki nastawniczego nastawni SiP:
- a) osobiście obsługuje urządzenia srk, w obsłudze urządzeń nastawniczemu nie wolno wyręczać się innymi pracownikami;
 - b) nastawia i sprawdza drogę przebiegu na pulpicie komputerowym;
 - c) w razie uszkodzenia kontroli niezajętości torów i rozjazdów, sprawdza w zależności od odległości rozjazdu od nastawni i widoczności, stan zajętości torów na gruncie, z okna nastawni lub przy pomocy zwrotniczego, wyznaczonego pracownika drużyny manewrowej lub brygady torowej;
 - d) obsługuje znajdujące się na nastawni urządzenia łączności;
 - e) uzgadnia telefonicznie wszystkie jazdy pojazdów trakcyjnych i składów manewrowych z i na bocznice z dyżurnym ruchu posterunku SiA, a dla jazdy przez tor nr 505 z dyżurnym ruchu posterunku SiB;
 - f) bierze udział w oględzinach rozjazdów poprzez nastawianie rozjazdów na żądanie pracownika torowego oraz nadzoruje jego pracę;
 - g) w razie niemożności nastawienia zwrotnic z pulpitu nastawia je za pomocą korby;
 - h) utrzymuje w czystości pulpit nastawczy i urządzenia łączności;
 - i) w razie potrzeby osłania zamknięte tory i rozjazdy tarczami D 1 „Stój”;
 - j) obsługuje rogatki przejazdu przez tory nr 601, 602 i 603.
- 7) Nastawniczy prowadzi następującą dokumentację:
- a) dziennik telefoniczny, w którym rejestruje wszystkie jazdy na tory stacyjne oraz z tej stacji;
 - b) książkę kontroli urządzeń srk;
 - c) dziennik oględzin rozjazdów.
- 8) Nastawnia SiP wyposażona w następujący sprzęt:
- a) lampa sygnałowa zasilana prądem stałym 24 V;
 - b) chorągiewka pomarańczowa;
 - c) trąbka sygnałowa;
 - d) zamknięcia pomocnicze;
 - e) 2 sztuki tabliczek ostrzegawczych o treści "Tor zamknięty";
 - f) 2 zamki trzpieniowe;
 - g) 2 spony iglicowe;
 - h) 2 tarcze D 1;
 - i) przepisy i instrukcje.
- 9) Tory boczniczy przed nieuzgodnionym wjazdem na tory PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zabezpieczone są w postaci wykolejnic wk101 oraz wk611. Wykolejnica wk101 obsługiwana jest przez dyżurnego ruchu stacji kolejowej Świnoujście rejonu posterunku SiB, natomiast wk611 dla rejonu posterunku SiA.

12. Posterunki techniczne

Na terenie boczniczy kolejowej nie ma posterunków technicznych.

13. Sygnalizatory, wskaźniki i tablice

1) Sygnalizatory

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

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

2) 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 dany tor. Tarcze zaporowe nie są oświetlane, ich widoczność zapewnia oświetlenie zewnętrzne;
- b) na zwrotnicach rozjazdów zlokalizowanych na terenie bocznicy znajdują się wskaźniki zwrotnicowe „Wz”, wskazujące jej położenie. Wskaźnik zwrotnicowy nie jest oświetlany, a jego widoczność zapewnia oświetlenie zewnętrzne. Przeciwwaga zwrotnicy obsługiwana jest ręcznie przez drużyny manewrowe i trakcyjne;
- c) na zwrotnicach wykolejnic zlokalizowanych na terenie bocznicy znajdują się wskaźniki Z1 Wk „Stój, wykolejnica na torze” i Z2 Wk „Wykolejnica zdjęta z toru” wskazujące położenie wykolejnicy. Wskaźniki na wykolejnicach nie są oświetlane, a ich widoczność zapewnia oświetlenie zewnętrzne;
- d) W miejscu, gdzie odległość między osiami łączących się torów wynosi 3,75 m znajdują się wskaźniki W17 „słupek ukresowy” wskazujące, do którego miejsca na obu torach może być ustawiony tabor.

3) Tablice.

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

14. Oświetlenie bocznicy kolejowej

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

**WYKAZ REGULACJI WEWNĘTRZNYCH
OKREŚLAJĄCYCH ZASADY I WYMAGANIA
DOTYCZĄCE BEZPIECZNEGO PROWADZENIA RUCHU
KOLEJOWEGO**

1. Na bocznicach kolejowych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. obowiązują poniższe regulacje wewnętrzne:
 - 1) Regulamin Pracy Bocznic Kolejowej ZMPSiŚ Rejon Port Świnoujście.
 - 2) Instrukcja o technice pracy manewrowej na bocznicach ZMPSiŚ S.A.
 - 3) Instrukcja utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach ZMPSiŚ S.A.
 - 4) Instrukcja obsługi mechanicznych i przekaźnikowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym na bocznicach ZMPSiŚ S.A.
 - 5) Instrukcja postępowania z towarami niebezpiecznymi na bocznicach ZMPSiŚ S.A.
 - 6) Instrukcja sygnalizacji kolejowej na bocznicach ZMPSiŚ S.A.
 - 7) Instrukcja utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym na bocznicach ZMPSiŚ S.A.
 - 8) Instrukcja zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadamianiem o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowych na bocznicach ZMPSiŚ S.A.
2. Opracowania wymienione w punkcie powyżej są dostępne na stronie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. pod adresem:
<https://port.szczecin.pl/spolka/do-pobrania/regulaminy/>

Załącznik nr 3

Nr wniosku /nadaje ZMPSiŚ/	
Data wpłynięcia wniosku	

**WNIOSEK O DOSTĘP
DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ BOCZNICY KOLEJOWEJ ZMPSiŚ S.A.
REJON PORT ŚWINOUJŚCIE**

1. Operator obiektu infrastruktury usługowej:

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
ul. Bytomska 7
70-603 Szczecin

2. Operator terminala towarowego:

.....
.....
.....

3. Wnioskodawca:

Nazwa
Kod pocztowy..... Miejscowość.....
Ulica.....
Numer Krajowego Rejestru Sądowego.....
Numer Identyfikacji Podatkowej.....
Numer REGON.....
Telefon
Adres e-mail.....

4. Dane osoby reprezentującej wnioskodawcę:

Imię i nazwisko.....
Stanowisko.....
Telefon.....
Adres e-mail.....

Imię i nazwisko.....
Stanowisko.....
Telefon.....
Adres e-mail.....

5. Typ wniosku:

Pierwszy wniosek - ☐
Kolejny wniosek - ☐
Modyfikacja wniosku - ☐

6. Rodzaj dostępu:

Jednorazowy	-	☐	data:.....
Okresowy	-	☐	data od:.....do:.....
Stały	-	☐	data od:.....
Ładunki intermodalne	-	☐	
Ładunki drobnicowe	-	☐	

7. Typ i liczba pojazdów kolejowych przeznaczonych do skorzystania z OIU

Lokomotywa:

.....
.....
.....
.....

Wagon:

.....
.....
.....
.....

8. Przedłożone dokumenty:

- a. Poświadczona przez uprawnioną osobę kopia ważnej licencji na wykonywanie przewozów kolejowych..... ☐
- b. Poświadczona przez uprawnioną osobę kopia posiadanego certyfikatu bezpieczeństwa..... ☐
- c. Oświadczenie, że pracownicy przewoźnika kolejowego wykonujący czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe spełniają warunki określone w art. 22d Ustawy o transporcie kolejowym oraz aktach wykonawczych do tej ustawy..... ☐
- d. Oświadczenie, że tabor kolejowy wykorzystywany do realizacji usługi spełnia warunki określone w art. 20 i art. 24 ust. 1 Ustawy o transporcie kolejowym oraz aktach wykonawczych do tej ustawy..... ☐
- e. Kopia polisy ubezpieczeniowej od prowadzonej działalności gospodarczej (OC przewoźnika kolejowego)..... ☐

9. Decyzja operatora obiektu infrastruktury usługowej

Wniosek przyjęty do realizacji	Data:
	Pieczęć imienna i podpis

Wniosek odrzucony z powodu:	Data:
Uzasadnienie:	Pieczęć imienna i podpis

Akceptuję*
..... /data i podpis/

*wypełnia upoważniony przedstawiciel ZMPSiŚ S.A.

Uwagi:

1. Dołączenie do wniosku dokumentów wymienionych w pkt.8 jest obligatoryjne.
2. Wniosek jest rozpatrywany przez operatora OIU w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia otrzymania wniosku. Dłuższy termin rozpatrywania następuje za zgodą Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
3. W przypadku podjęcia przez operatora OIU decyzji o przyjęciu wniosku do realizacji, zgodnie z art. 36c ust.1 Ustawy o transporcie kolejowym, przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z usług świadczonych w obiekcie infrastruktury usługowej po zawarciu z operatorem umowy określającej w szczególności prawa i obowiązki operatora OIU oraz przewoźnika kolejowego związane ze świadczonymi usługami.
4. W przypadku podjęcia przez operatora OIU decyzji odmownej, operator OIU uzasadnia na piśmie swoją decyzję i przekazuje ją przewoźnikowi kolejowemu.

CENNIK

**OPLAT ZA DOSTĘP DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY
USŁUGOWEJ BOCZNICY KOLEJOWEJ ZMPSIŚ S.A.
REJON PORT ŚWINOUJŚCIE**

SZCZECIN 2026

I. Postanowienia ogólne

1. Podstawą opracowania cennika są zapisy Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2025 poz. 1234 z późn. zm.).
2. Zarządca infrastruktury kolejowej Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. zapewnia udostępnianie infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym, z zastosowaniem zasad i warunków prowadzenia ruchu kolejowego określonych rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. 2015 poz. 360 z późn. zm.).
3. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. umożliwia przewoźnikom kolejowym, na ich wniosek, dostęp do torów kolejowych zlokalizowanych w obiekcie infrastruktury usługowej Rejon Port Świnoujście oraz do korzystania z usług, do których obiekt został przeznaczony.

II. Sposób ustalania i pobierania opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej.

1. Obowiązujące przepisy w zakresie sposobu ustalania opłat.
Zarządca infrastruktury kolejowej Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. jako podstawę prawną do naliczania opłat stosuje przepisy wynikające bezpośrednio z Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2025 poz. 1234 z późn. zm.), a w szczególności:
 - a. ... „1. Operator określa wysokość opłat, które pobiera od przewoźników kolejowych za dostęp do obiektu”...;
 - b. ...„Opłaty, o których mowa w ust.1, nie mogą przekraczać kosztów udostępniania obiektu ponoszonych przez operatora powiększonych o rozsądny zysk, rozumiany jako stopa zwrotu z własnego kapitału uwzględniająca ewentualne ryzyko ponoszone przez operatora, nie większy niż 10% w skali roku.”....
2. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. pobiera opłatę od przewoźnika kolejowego za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na terenie OIU Rejon Port Świnoujście. Stawka za pojazd kolejowy wynosi: **0,00 zł.**
3. Opłaty dodatkowe.
Za brak autoryzacji personelu bezpośrednio związanego z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego na terenie OIU.
W przypadku wjazdu na teren bocznicy kolejowej personelu nieposiadającego autoryzacji, tzn. nieuprawnionego do prowadzenia ruchu kolejowego na terenie OIU, ZMPSiŚ S.A. będzie każdorazowo pobierał od przewoźnika kolejowego opłatę w wysokości **100 000,00 zł. za każdy nieuprawniony wjazd.**

III. Opłaty za usługi świadczone na terenie obiektu infrastruktury usługowej Rejon Port Świnoujście.

Aktualna taryfa opłat pobieranych przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. znajduje się na stronie internetowej:
<https://port.szczecin.pl/spolka/do-pobrania/taryfy>