



**ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA**

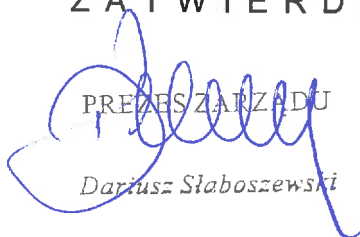
ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin; tel. +48 91 430 82 20; fax +48 91 462 48 42; e-mail: info@port.szczecin.pl; www.port.szczecin.pl

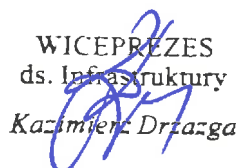
Egz. nr 1

**STATUT SIECI  
OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY  
USŁUGOWEJ - ZARZĄD MORSKICH  
PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE  
SPÓŁKA AKCYJNA REJON HUK**

Statut sieci, zawierający 14 ponumerowane karty,  
sporządzony został w 2 jednobrzmiących egzemplarzach.

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

  
PREZES ZARZĄDU  
*Dariusz Ślaboszewski*

  
WICEPREZES  
ds. Infrastruktury  
*Kazimierz Drzazga*

Szczecin, dnia *04.12*..... 2017 r.

SZCZECIN 2017

Spis treści:

1. Postanowienia ogólne, dotyczące: .....	4
1.1. Zarządcy infrastruktury kolejowej – użytkownika bocznic kolejowej: Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A Rejon Huk.....	4
1.2. Współużytkowników bocznic kolejowej.....	4
1.3. Podstawy prawnej i celu opracowania statutu sieci.....	4
2. Wykaz infrastruktury objętej statutem .....	5
2.1. Linie kolejowe podlegające udostępnieniu.....	5
2.2. Drogi kolejowe (bocznic) podlegające udostępnieniu .....	5
2.3. Infrastruktura prywatna.....	5
2.4. Infrastruktura nieczynna.....	5
3. Opis techniczny bocznic kolejowej – obiektu infrastruktury usługowej podlegającej udostępnieniu w całości .....	5
3.1. Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznic jest połączona.....	5
3.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada. ....	6
3.3. Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych.....	6
3.4. Tory bocznicowe - ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od – do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne....	6
3.5. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów. ....	8
3.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.....	10
3.7. Uzależnienia zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic.....	10
3.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.....	10
3.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.....	10
3.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.....	10
3.11. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn. ....	11
3.12. Oświetlenie bocznic kolejowej.....	11
3.13. Wagi wagonowe.....	11
3.14. Bramy kolejowe.....	11
3.15. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.....	11

3.16. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli. ....	11
3.17. Sygnały, wskaźniki i tablice.....	12
3.18. Rodzaj trakcji i dopuszczalny nacisk osi na szynę.....	12
4. Postanowienia końcowe. ....	13
4.1. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści statutu sieci.....	13
5. Spis załączników do statutu sieci.....	13
1) Zał.1 Plan schematyczny bocznicy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Huk .....	13
6. Skorowidz zmian i uzupełnień statutu sieci.....	14

## **1. Postanowienia ogólne, dotyczące:**

### **1.1. Zarządcy infrastruktury kolejowej – użytkownika bocznic kolejowej: Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A Rejon Huk**

1. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna  
ul. Bytomska 70 - 603 Szczecin  
  
XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, KRS 0000033768  
NIP: 955-18-89-161, Kapitał zakładowy: 15.326.050,00 PLN
2. ZMPSiŚ S.A działa – wykonując zadania zarządcy infrastruktury kolejowej na zarządzanych przez siebie bocznicach kolejowych na terenie Szczecina i Świnoujścia – w oparciu o nadany statut, przepisy Ustawy, ustawy z dnia 15 września 2000 r. kodeks spółek handlowych (Dz.U. z 2016 r. poz.1578 ze zm.) ustawy o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 r (Dz.U z 2010 r. poz.179 oraz z 2015 r. poz. 1569 i 1642)
3. ZMPSiŚ S.A. wystąpił do Prezesa UTK Warszawa z wnioskiem o uzyskanie Świadectwa bezpieczeństwa dla bocznic kolejowej Rejon Huk.

### **1.2. Współużytkowników bocznic kolejowej**

Współużytkownikiem bocznic, ustanowionym operatorem infrastruktury portowej jest "Bulk Cargo-Port Szczecin" Sp. z o.o. ul. Gdańska 21, 70-661 Szczecin.

### **1.3. Podstawy prawnej i celu opracowania statutu sieci**

Podstawą prawną jest wymóg sporządzenia przez Zarządcę statutu sieci. Określony został w Art.5 ust 2 p.2a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. 2016.1727).

Obowiązujące akty prawne dotyczące użytkowanej bocznic:

- 1) Ustawa o Transporcie Kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity Dz.U.2016.1727);
- 2) Ustawa o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 r (Dz.U z 2010 r. poz.179 oraz z 2015 r. poz. 1569 i 1642)

Celem opracowania statutu sieci jest wskazanie linii kolejowej, bocznic kolejowej, oraz innej drogi kolejowej, a także wskazanie które z nich stanowią infrastrukturę nieczynną lub prywatną zarządzaną przez ZMPSiŚ, na terenie Rejon HUK.

Ponadto określenie obiektów infrastruktury usługowej, elementów infrastruktury kolejowej.

## **2. Wykaz infrastruktury objętej statutem**

### **2.1. Linie kolejowe podlegające udostępnieniu**

Na zarządzanej infrastrukturze kolejowej przez Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Huk brak jest linii kolejowych.

Zarządzana bocznica kolejowa Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Huk odgałęzia się w stacji Szczecin Goćław linii kolejowej nr 406 Szczecin Główny – Trzebież Szczeciński, zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

### **2.2. Drogi kolejowe (bocznice) podlegające udostępnieniu**

Zgodnie z załącznikiem nr 2 do ustawy o Transporcie Kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity Dz.U.2016.1727); ust 2, p7) infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów kolejowych jest obiektem infrastruktury usługowej – w związku z powyższym, bocznica kolejowa zarządzana przez Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Rejon Huk podlega udostępnieniu w całości.

### **2.3. Infrastruktura prywatna**

Na zarządzanej infrastrukturze (bocznicy kolejowej) przez Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Rejon Huk brak jest infrastruktury prywatnej.

### **2.4. Infrastruktura nieczynna**

Na zarządzanej infrastrukturze (bocznicy kolejowej) przez Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Rejon Huk brak jest nieczynnej drogi kolejowej

## **3. Opis techniczny bocznicy kolejowej – obiektu infrastruktury usługowej podlegającej udostępnieniu w całości**

### **3.1. Położenie bocznicy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznica jest połączona.**

Bocznica kolejowa Operatora Obiektu Infrastruktury Kolejowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Rejon HUK odgałęzia się rozjazdem nr 19 toru nr 1 w km 14,436 stacji Szczecin Goćław linii kolejowej nr 406 Szczecin Główny – Trzebież Szczeciński.

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

- 1) Bocznica stanowi jeden okręg nastawczy.
- 2) Na bocznicy brak jest posterunków technicznych.

### 3.3. Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych.

Punkt zdawczo – odbiorczy usytuowany jest ;

- a) w km 0,045 toru nr 102
- b) w km 0,072 toru nr 104

### 3.4. Tory bocznicowe - ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od – do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
101	dojazdowo wagowy	S 106	S 113	246	P.zd.odb	waga	105	7
102	zdawczo - odbiorczy	S 106	śr. Rkpd.114	236	P.zd.odb	U 112	85	5
104	zdawczo - odbiorczy	S 104	S 116	291	U 104	S 110	116	7
107	ochronny	S 116	S116	88	U 116	Z 1	39	2
108	postojowy	S 118	K.o.	151	U 118	Z 1	100	6
109	postojowy	śr. Rkpd 114	K.o.	249	U 118	Z 1	100	6
110	postojowy	S 122	K.o.	147	U 122	Z 1	100	6
111	ładunkowy	S 115	K.o.	240	U 115	S 119	85	5
					U 119	Z 1	64	4
112	ładunkowy	S 119	K.o.	108	U 120	Z 1	35	2
113	ładunkowy	S 120	K.o.	81	U 120	Z 1	35	2
114	ładunkowy	śr. Rkpd 114	K.o.	218	U 114	S 121	66	4
					U 121	Z 1	62	4
115	ładunkowy	S 115	K.o.	107	U 121	Z 1	62	4
117	ładunkowy	S 110	K.o.	282	U 110	Z 1	237	29
118	ładunkowy	S 116	K.o.	261	U 122	Z 1	133	8

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

S - styk przediglicowy rozjazdu

U - ukres rozjazdu

Wk. - wykolejnica

Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa

K.o. - kozioł oporowy

PZO - Punkt zdawczo-odbiorczy

Pojemność torów nabrzeża

Ilość wagonów czteroosiowych	
Maksymalna pojemność torów (Mp)	147
Normalna pojemność torów (Np=0,6 Mp)	101

Maksymalna pojemność torów zdawczo odbiorczych wynosi 147 wagonów czteroosiowych długości 15 m każdy.

**Pochylenia podłużne torów:**

Profil toru nr 101 dojazdowego do boczniccy wynosi 16,8‰ z największym spadkiem o wielkości 16,8‰ w kierunku nabrzeża na odcinku toru od początku rozjazdu nr 102 do rozjazdu nr 106. Pozostałe tory położone są w poziomie lub na niewielkich pochyleniach sięgających 0,8‰. do 7,5‰. spowodowane osiadaniem gruntu na niewielkich odcinkach torów.

**Promienie łuków poziomych:**

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

### 3.5. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przystawiania zwrotnic rozjazdów.

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 ogłędzin rozjazdów
19	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie	mechaniczny, nastawniczy nastawni wykonawczej "SW1"	Wk2, na tor nr 1	Wyznaczony pracownik PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie
104	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 101	wyznaczony pracownik bocznicy
106	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 101	wyznaczony pracownik bocznicy
110	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 117	wyznaczony pracownik bocznicy
112 a/b	Rkpd S42 1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 114	wyznaczony pracownik bocznicy
112 c/d	Rkpd S42 1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 114	wyznaczony pracownik bocznicy
113	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 101	wyznaczony pracownik bocznicy
114 a/b	Rkpd S42 1:9-205 zamknięcie hakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 114	wyznaczony pracownik bocznicy
114 c/d	Rkpd S42 1:9-205 zamknięcie hakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 114	wyznaczony pracownik bocznicy



115	Rz. S42 1:9-205 zamknięcie hakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 111	wyznaczony pracownik boczniczy
116	Rz. S42 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 107	wyznaczony pracownik boczniczy
117 a/b	Rkpd S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 118	wyznaczony pracownik boczniczy
117 c/d	Rkpd S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 118	wyznaczony pracownik boczniczy
118	Rz. S42 1:7-140 zamknięcie hakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 109	wyznaczony pracownik boczniczy
119	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 112	wyznaczony pracownik boczniczy
120	Rz. S42 1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 112	wyznaczony pracownik boczniczy
121	Rz. S42 1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 114	wyznaczony pracownik boczniczy
122	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	Nie uzależniona na tor nr 110	wyznaczony pracownik boczniczy

### 3.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.

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

#### Uwaga

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

### 3.7. Uzależnienia zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic.

Rozjazd nr 19 i wkolejnica Wk2 obsługiwane są przez nastawniczego nastawni "SW1" stacji Szczecin Goław pozostałe rozjazdy właścicieli bocznicy są obsługiwane ręcznie i nie są uzależnione w przebiegach manewrowych.

### 3.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.

Bocznica stanowi jeden okręg nastawczy.

### 3.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

Tory bocznicy zabezpieczone są przed nieuzgodnionym wjazdem na tory PKP Polskie Linie Kolejowe S. A.:

Uzależnieniem kluczowym zabudowanym w wykolejnicy Wk2 w torze nr 101 uzależnioną z zwrotnicą nr 19 zabudowaną w torze nr 1.

W położeniu zasadniczym wykolejnica jest nałożona na tor. Klucz wykolejnicowy Wk3+(103+) / Wk4+(102+) znajduje się w wieszadku kontrolnym kluczy czynnych na nastawni wykonawczej "SW1" stacji Szczecin Goław.

### 3.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.

Na terenie bocznicy brak jest kolejowych obiektów inżynieryjnych.

### **3.11. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.**

Na terenie bocznicy zlokalizowano przejazdy i przejścia na drogach wewnętrznych posiadających wyłącznie kategorię "D".

- w km 0,216 toru nr 101,
- w km 0,216 toru nr 102,
- w km 0,245 toru nr 104,
- w km 0,085 toru nr 117,
- w km 0,027 toru nr 107,
- w km 0,027 toru nr 108,
- w km 0,053 toru nr 109,
- w km 0,030 toru nr 111.

Przejazdy i przejścia dla pieszych wyżej wymienione osygnalizowane są z obu stron znakami drogowymi krzyżami Świętego Andrzeja G-3 oraz w miejscach o ograniczonej widoczności dodatkowo znakami "Stop" B-20.

Czyszczenie żłobków na wszystkich przejazdach na bocznicie należy do obowiązków wyznaczonego pracownika bocznicy.

Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.

### **3.12. Oświetlenie bocznic kolejowej.**

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

### **3.13. Wagi wagonowe.**

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

### **3.14. Bramy kolejowe.**

Teren bocznicy Rejon HUK jest wygradzony ogrodzeniem. Na terenie bocznicy zlokalizowano bramę kolejową dwuskrzydłową

w km 0,003 toru nr 101 i w km 0,030 toru nr 104

### **3.15. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.**

1. Na bocznicie obowiązuje skrajnia budowli zgodna z PN-EN 15273-3/2010 dla kolei normalnotorowych.
2. Bocznicie nie posiada skrajnika.

3. Na bocznicach nie występują budowle, dla których skrajnia budowli PN-EN 15273-3/2010 nie byłaby zachowana.

### **3.16. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.**

Na bocznicach nie stwierdzono budowli i urządzeń nie spełniających warunków skrajni budowli zgodna z PN-EN 15273-3/2010 dla kolei normalnotorowych.

### **3.17. Sygnały, wskaźniki i tablice.**

#### **1. Sygnały.**

Tarcze zaporowe wskazujące stały sygnał Z1 „Stój” znajdują się z prawej strony w końcowej części wszystkich torów na początku zasyпки piaskowej przed kozłem oporowym, którym zakończone są tory nr: 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117 i 118. Ponadto tarcze zaporowe Z1 „Stój” znajdują się na skrzydłach bramy wjazdowej ujętej w pkt.2.16.

Tarcze zaporowe nie są oświetlane, ich widoczność zapewnia oświetlenie zewnętrzne.

#### **2. Wskaźniki.**

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.

Na zwrotnikach wykolejnic na bocznicach znajdują się wskaźniki Z1 Wk „Stój, wykolejnica na torze” i Z2 Wk „Wykolejnica zdjęta z toru” wskazujące położenie wykolejnicy.

Wskaźniki na wykolejnicach nie są oświetlane, a ich widoczność zapewnia oświetlenie zewnętrzne.

W miejscu, gdzie odległość między osiami łączących się torów wynosi 3,75 m znajdują się wskaźniki W 17 „słupki ukresowe” wskazujące, do którego miejsca na obu torach może być ustawiony tabor.

#### **3. Tablice.**

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

### **3.18 Rodzaj trakcji i dopuszczalny nacisk osi na szynę**

- 1) Na bocznicach dozwolona jest jazda tylko trakcją spalinową (brak torów zelektryfikowanych)

- 2) Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 196 kN/oś

#### **4. Postanowienia końcowe.**

1. Statut sieci obowiązuje po zatwierdzeniu przez użytkownika bocznic
2. Statut sieci wykonano w 2 jednobrzmiących egzemplarzach. Statut sieci znajduje się w siedzibie ZMPSiŚ w Szczecinie
3. Statut sieci zamieszczono na stronie [www.port.szczecin.pl](http://www.port.szczecin.pl)

##### **4.1. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści statutu sieci**

- 1) Wszelkie zmiany i uzupełnienia w statucie sieci należy odnotować w „Skorowidzu zmian i uzupełnień”,

#### **5. Spis załączników do statutu sieci.**

- 1) Zał.1 Plan schematyczny bocznic kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Huk

