

Załącznik nr 8  
Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej  
„Szczecin Port Masówka”  
Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

# **REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ NABRZEŻA GÓRNOŚLĄSKIEGO**

---

**Szczecin**  
**2 0 0 7**

---



## Spis treści:

	str.
Spis treści	2
§ 1. Nazwa, miejsca odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu	3
§ 2. Wykaz torów	3
§ 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	4
§ 4. Wykaz placów składowych	5
§ 5. Urządzenia ładunkowe	6
§ 6. Urządzenia trakcyjne	6
§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża	6
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu	7
§ 9. Inne postanowienia	9
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	10

### ZAŁĄCZNIKI:

Plan schematyczny



## § 1.

### **Nazwa, miejsca odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu.**

1. Nazwa i miejsca odgałęzienia nabrzeża.

Nabrzeże Górnosławski położone jest na terenie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo Port Szczecin Spółka z o.o. („BCP”).

Tory nabrzeża Górnosławskiego odgałęziają się na rozjeździe nr 777 (rozjazd PLK) w okręgu nastawczym SPB15 od torów stacji Szczecin Port Centralny.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy na nabrzeżu Górnosławskim znajduje się na torach nabrzeżnych nr 457, 458, 459 i 460, które oprócz funkcji torów zdawczo - odbiorczych pełnią funkcję torów ładunkowych.

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Tory nabrzeża położone są w poziomie i na niewielkich pochyleniach do 1,5‰. Maksymalne pochylenia występują w torze nr 460.

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 190 m i występuje w rozjazdach.

## § 2.

### Wykaz torów

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wag. 2-os.
		od	do	metrów	od	do	metrów	
457	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	U 777	K	612	U 780	Z1	265	26
458	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	U 781	K	316	U 781	Z1	306	30
459	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	U 780	K	368	U 782	Z1	278	27
460	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	U 782	K	285	U 782	Z1	275	27
461	ładunkowy	U 779	K	111	U 779	Z1	101	10
462	ładunkowy	U 778	K	164	U 778	Z1	154	15



Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- Z1 - sygnał Z1
- U - ukres rozjazdu

Pojemność torów nabrzeża

	Ilość wagonów dwuosiowch
Maksymalna pojemność torów (Mp)	135
Normalna pojemność torów ( $N_p=0,6 M_p$ )	81

### § 3.

#### Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

##### 1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Numery zwrotnic	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwrotnicy (tak, nie)
777 (PLK)	na tor nr 475	ręczny, drużyna manewrowa	nie
Wk13 *) (PLK)	nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa	nie
778	na zwrotnicę nr 779	ręczny, drużyna manewrowa	nie
779	na zwrotnicę nr 780	ręczny, drużyna manewrowa	nie
780	na tor nr 457	ręczny, drużyna manewrowa	nie
781	na zwrotnicę nr 782	ręczny, drużyna manewrowa	nie
782	na tor nr 459	ręczny, drużyna manewrowa	nie

\*) Klucze czynne i zapasowe od zamka wykolejnicy Wk 13 znajdują się na nastawni SPB15.

Wykolejnice i zwrotnice umieszczone w wykazie obsługiwane są przez kierującego manewrami, który pobiera klucze od zamków wykolejnic od nastawniczego posterunku SPB15 za pokwitowaniem w książce przebiegów **R142**. Każdorazowo po wyjeździe z bocznic lub wjeździe na bocznicę pracownik obsługujący wykolejnice jest zobowiązany nałożyć je na tor i zamknąć je w tym położeniu na

zamek. Po zakończeniu manewrów kierujący manewrami zobowiązany jest zwrócić klucze od zamków wykolejnicowych za pokwitowaniem w książce przebiegów **R142**. Zgubienie klucza wykolejnicowego kierujący manewrami zobowiązany jest zgłosić niezwłocznie nastawniczemu posterunku SPB15.

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

## 2. Przejazdy i przejścia na nabrzeżu

Na nabrzeżu znajduje się jeden przejazd kolejowy w km. 0,020 usytuowany jest przejazd nie strzeżony przez tor nr 457. Przejazd jest osygnalizowany krzyżami św. Andrzeja ustawionymi z obu jego stron.

Czyszczenie żłobków na przejazdach należy do pracownika wyznaczonego przez dysponenta nabrzeża.

## 3. Sygnały i wskaźniki

Sygnały **Z1** zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr 457, 458, 459, 460, 461 i 462 przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory.

Na międzytorzach znajdują się wskaźniki W 17 (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m.

Na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz a przy wykolejnicy Wk13 zabudowany jest wskaźnik Zw1k. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

## § 4.

### Wykaz placów składowych

Do składowania towarów służą 4 zasobnie o powierzchni 9314 m<sup>2</sup> usytuowane z prawej strony toru nr 460 (patrząc w kierunku kozła oporowego).

Wzdłuż torów nr 461 i 462 z prawej ich strony usytuowane są place składowe o nawierzchni utwardzonej wykonanej z płyt betonowych.



## § 5.

### Urządzenia ładunkowe

Wyładunek towarów z wagonów na statki lub zasobnie oraz załadunek wagonów dokonywany jest przy pomocy trzech dźwigów bramowych (o numerach 134, 135 i 136) o udźwigu 10 T (100 kN) każdy i jednego dźwigu portalowego (numer 396) o udźwigu 10 T (100 kN) usytuowanych nad torami ładunkowymi nr 457 - 460.

## § 6.

### Urządzenia trakcyjne

Dla wykonywania prac manewrowych związane z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża wykorzystywane są ciągniki drogowo – szynowe „Unimog” własności spółki „BCP” oraz dwóch przeciagarek z liną nawijaną na bęben usytuowanych na międzytorzach torów 459 i 460. Na nabrzeżu może pracować lokomotywa manewrowa „BCP”.

## § 7.

### Warunki techniczne obsługi nabrzeża

#### 1. Obsługa boczniczy.

Nabrzeże obsługiwane jest przez drużyny manewrowe i lokomotywy licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w §8 Regulaminu pracy boczniczy.

Wagony podstawiane są na wskazane przez dysponenta nabrzeża tory zdawczo – odbiorcze/ładunkowe nr 457, 458, 459 i 460 a także oraz są zabierane z tych torów.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo odbiorcze 457 – 460 najwyżej 135 wagonów dwuosioowych (o długości 10 m każdy).

Podstawienie większej ilości wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność tych torów.

2. Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

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

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) a **dysponentem nabrzeża (tel. 091 4307130)**.

3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 190 m, nie ma ograniczeń co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach nabrzeża.

4. Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego

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

## § 8.

### Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

1. Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża wykonywana jest przez drużyny manewrowe przy pomocy pojazdów trakcyjnych spółki „BCP” (ciągniki drogowe szynowe „Unimog”) i przeciągarek oraz przez drużyny manewrowe i pojazdy przewoźników kolejowych lub przedsiębiorców wykonujących pracę na rzecz wyżej wymienionych.

Doraźnie dozwolone jest wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego lub siłą ludzi.

2. Podział na rejony manewrowe

Nabrzeże stanowi jeden rejon manewrowy.

3. Nadzór nad pracą manewrową

Nadzór nad pracą manewrową na torach nabrzeża sprawuje dysponent nabrzeża.

4. Dozwolona szybkość jazd manewrowych.

Dozwolona szybkość jazdy manewrowej po torach nabrzeża wykonywanej przy pomocy lokomotywy manewrowej wynosi 5 km/godz.

5. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

- ♦ przy manewrowaniu przez przejazd nie strzeżony przez tor nr 457 w km 0,020,
- ♦ wykonywaniu manewrów na torach nr 457 - 460, które łącznie z międzytorzami wyłożone są płytami umożliwiającymi ruch pojazdów kołowych oraz nad którym pracują dźwigi,
- ♦ przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych - dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta lub brygadzystę nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach krytych, umocowaniu burt i kłonic na wagonach platformach,
- ♦ przy wykonywaniu manewrów na torach ładunkowych z uwagi na składowane na międzytorzach tych torów czerpaki i zasobniki dźwigów oraz możliwość pozostawienia na torach zasobników wykorzystywanych do załadunku wagonów krytych. W takim przypadku dysponent nabrzeża zamyka określony tor i osygnalizowuje tarczą D1 oraz zamyka na sponę iglicową zwrotnicę kierującą na ten tor w położeniu ochronnym.

6. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia

Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy boczniczej w § 8 ust. 15.

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

W czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 15 wagonów. Jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 15 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym.

W przypadku gdy skład manewrowy liczy powyżej 15 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy wykonać uproszczoną próbę hamulców.



8. Warunki wykonywania pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowo - szynowego „Unimog”

Ogólne zasady wykonywania manewrów przy pomocy ciągnika „Unimog” zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w §8 ust. 17.

Rozpoczęcie wykonywania pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowo - szynowego „Unimog” na torach nabrzeża może nastąpić po upewnieniu się przez dysponenta nabrzeża w uzgodnieniu z nastawniczym posterunku SPB12 (tel. 091 471 4312) PLK S.A. czy nie została udzielona zgoda na wjazd ze stacji na nabrzeże Górnosławskie. Ponadto zarządzający rozpoczęcie pracy ciągnika „Unimog” dysponent nabrzeża sprawdza, czy sam uprzednio nie wydał zgody na dokonanie obsługi nabrzeża przez dowolnego przewoźnika

Wjazd ciągnika „Unimog” lub składu manewrowego użytkownika nabrzeża na tory stacji PKP.

9. Warunki wykonywania pracy manewrowej przy pomocy innych środków.

Warunki wykonywania pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego (np. Fadzoma) i siłą ludzi zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w § 8 ust. 18 i 19.

## **§ 9.**

### **Inne postanowienia**

Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy boczniczy kolejowej „Szczecin Port Masówka” ZMPSiŚ S.A. i potwierdzenie przyjęcia do wiadomości niniejszego regulaminu w załączonym wykazie winno być poprzedzone zapoznaniem się zarówno z Regulaminem pracy boczniczy jak i niniejszym załącznikiem.



**POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI REGULAMINU**

Lp.	imię i nazwisko	stanowisko	data	podpis