

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
Zarządu Morskich Portów
Szczecin i Świnoujście S.A.
„Portu Handlowego Świnoujście”
położonej w Świnoujściu przy
stacji kolejowej Świnoujście SiA

Regulamin niniejszy, zawierający 58 ponumerowanych kart,
sporządzony został w 6 jednobrzmiących egzemplarzach.

U Z G O D N I O N O
z zarządcą infrastruktury kolejowej:

Szczecin, dnia 2007 r.

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

.....
Szczecin, dnia 2007 r.

Szczecin
2 0 0 7



Spis treści:

	str.
Spis treści	2
Podstawy prawne cel oraz zakres opracowania	3
§ 1. Nazwa, przeznaczenie i podstawa eksploatacji boczniczy	5
§ 2. Położenie boczniczy	6
§ 3. Wykaz torów	9
§ 4. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym, bramy, przejazdy i oświetlenie	12
§ 5. Wykaz magazynów, ramp i placów oraz urządzenia ładunkowe	27
§ 6. Urządzenia ładunkowe i wagi wagonowe	28
§ 7. Urządzenia trakcyjne	29
§ 8. Warunki techniczne obsługi boczniczy	30
§ 9. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy	33
§ 10. Sposób postępowania przy przyjmowaniu i przekazywaniu wagonów pod względem handlowym	52
§ 11. Utrzymanie torów i urządzeń oraz nadzór nad stanem technicznym boczniczy	53
§ 12. Badania lekarskie, kwalifikacje i szkolenia pracowników	55
§ 13. Postanowienia końcowe	56
Skorowidz zmian i uzupełnień	57
Wykaz przyjęcia do wiadomości treści regulaminu	58

ZAŁĄCZNIKI:

Zał. 1. Plan schematyczny



Podstawy prawne, cel oraz zakres opracowania.

1. Niniejszy regulamin opracowano na podstawie oraz stosownie do postanowień:

- ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 86, poz. 789 z późniejszymi zmianami),
- ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (tekst jednolity Dz.U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 z późniejszymi zmianami),
- ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. z 2003 r. Nr 207 poz. 2016 z późniejszymi zmianami),
- rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 151, poz. 987),
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2003 r. w sprawie świadectw bezpieczeństwa (Dz.U. Nr 176, poz. 1719),
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2005 r. w sprawie katastrof i wypadków kolejowych (Dz.U. Nr 126, poz. 1056),
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. Nr 172, poz. 1444),
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 w sprawie wykazu stanowisk związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz.U. Nr 212 poz. 2152)
- Ustawa z dnia 31 marca 2004 o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (Dz.U. Nr 97, poz. 962),
- Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID),
- Przepisy wewnętrzne: Instrukcja utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach ZMPSS S.A.

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

- Przepisy wewnętrzne: Instrukcja o technice pracy manewrowej na bocznicach ZMPSŚ S.A.
 - Przepisy wewnętrzne: Instrukcja sygnalizacji kolejowej na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujściu S.A.
2. Celem niniejszego **regulaminu pracy boczniczy kolejowej** jest ustalenie zasad i wymagań bezpiecznego prowadzenia ruchu ze stacji obsługującej na bocznicę i odwrotnie, określenie wymogów co do obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz wskazanie sposobu bezpiecznego wykonywania manewrów na bocznicy, w tym zastosowanie obostrzeń techniczno-ruchowych, wynikających z lokalnych warunków bocznicy.
 3. Zakres opracowania dostosowany został do wymagań określonych postanowieniami § 85 Instrukcji Ir-3 (R-9) o sporządzaniu regulaminów technicznych PKP PLK S.A. oraz specyficznych warunków Portu Szczecin wymagających dokonania podziału na obszary związane z eksploatacją poszczególnych nabrzeży portowych.
 4. Regulamin nie obejmuje szczegółowych warunków wyładunku i załadunku wagonów.



**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

§ 1.

Nazwa, przeznaczenie i podstawy eksploatacji boczniczy.

1. Właścicielem normalnotorowej boczniczy kolejowej „Port Handlowy Świnoujście”, znajdującej się w Świnoujściu jest spółka **„Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście” S.A. z siedzibą ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin**, zwana dalej w skrócie **„ZMPSiŚ”**.
2. Bocznicza nosi skróconą nazwę **„PHŚ”**, która używana jest w dokumentacji, bazach danych i korespondencji.
3. Bocznicza jest przeznaczona i przystosowana do wykonywania manewrów związanych z:
 - podstawianiem i zabieraniem wagonów przez przewoźników kolejowych,
 - przemieszczaniem wagonów wyładunkiem obrębie boczniczy,
 - wyładunkiem i załadunkiem wagonów.
4. W oparciu o zapisy ustawy o portach i przystaniach morskich z dnia 20.12.1996 (Dz.U. 1997 Nr 9 poz. 44) „ZMPSiŚ” S.A. będący właścicielem boczniczy wyłącznie zarządza portem, w tym infrastrukturą kolejową na terenie boczniczy.
5. W sferze eksploatacji na terenie boczniczy działa **spółka eksploatacyjna**, przeładunkowo - składowa **Port Handlowy Świnoujście Spółka z o.o.** (zwaną w skrócie „PHŚ”) z siedzibą ul. Bunkrowa 1, 72-602 Świnoujście.
Spółka ta będąc stałym użytkownikiem boczniczy dla realizacji prac manewrowych na terenie boczniczy posiada pojazdy kolejowe oraz pracowników drużyn manewrowych i trakcyjnych.
6. Obsługa kolejowa boczniczy przez licencjonowanych przewoźników dokonywana jest na zasadach zawartych w umowach określających zasady obsługi i przekazywania wagonów oraz przesyłek, zawieranych przez licencjonowanych przewoźników kolejowych z jednej strony i Port Handlowy Świnoujście spółkę z o.o. z drugiej strony.

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu
§ 2.**

Położenie boczniczy.

1. Położenie boczniczy ze wskazaniem miejsca odgałęzienia.

Normalnotorowa stacyjna bocznicza kolejowa „PHŚ” odgałęzia się

a) w okręgu nastawczym SiP:

- na styku przediglicowym nr 221 (rozjazd PHŚ) od toru nr 206,
- na styku przediglicowym rozjazdu nr 223 (rozjazd PHŚ) od toru nr 503,
- w zakresie rozjazdu nr 223 (rozjazd PHŚ) od toru nr 603,

b) w zakresie rozjazdu nr 606 od toru nr 603,

c) w zakresie rozjazdu nr 72 od toru nr 505.

2. Miejsce usytuowania punktów zdawczo-odbiorczych.

Na boczniczy punkty zdawczo – odbiorcze znajdują

- nr 616 lub 615/618 na nabrzeżu Portowców,
- nr 609 lub 610 na nabrzeżu Górników - na tory te podstawiane są również wagony kierowane na nabrzeża Chemików i Hutników,
- nr 611 na punkcie ładunkowym drobnicy,
- nr 663, 664, 665 i 666 w okręgu SiP (w rejonie wywrotnicy).

W przypadku uzyskania zgody i zawarcia stosownego porozumienia (lub umowy) z Przewoźnikiem dopuszcza się przekazywanie wagonów przez przewoźnika użytkownikowi boczniczy na torach stacji Świnoujście SiA i ich zabieranie z torów stacji na warunkach określonych w umowie (określającej zasady przekazywania wagonów i przesyłek, odpowiedzialność za stan przesyłki itp.), określeniu strony obciążanej przez PLK za usługi dodatkowe wg. Cennika PLK (w przypadku, gdy ma to być użytkownik boczniczy konieczne jest zawarcie umowy z PLK na świadczenie usług dodatkowych) oraz po spełnieniu warunków określonych w punkcie xxx niniejszego Regulaminu.

**Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicy.

Tory odgałęziające bocznice od torów stacyjnych, za wyjątkiem toru nr 503, który położony jest na poziomie, położone są na spadkach w kierunku bocznicy o wielkości:

- nr 201 na długości 113 m na spadku 2,4 ‰ i na długości 48 m na spadku 1,0 ‰,
- nr 210 na długości 50 m na spadku 2,2 ‰ i na długości 48 m na spadku 1,0 ‰,
- nr 503 na długości 340 m na poziomie,
- nr 505 na długości 378 m na spadku 1,4 ‰.

Pochylenia podłużne na torach bocznicy

- tory nr 601, 602 - na długości 300 m na pochyleniu 0,9 ‰ i na długości 345 i 405 m na pochyleniu 7,4 ‰
- tor nr 603 - na długości 300 m na pochyleniu 0,9 ‰
- na długości 350 m na poziomie
- na długości 195 m na pochyleniu 3,0 ‰
- na długości 115 m na poziomie
- tor nr 607 - na długości 443 m na poziomie
- na długości 135 m na pochyleniu 2,0 ‰
- na długości 220 m na poziomie
- tory nr 608, 609, 610 - na długości 220 m na poziomie
- na długości 150 m na pochyleniu 2,0 ‰
- na długości 442 m na poziomie
- tor nr 611 - na długości 21,5 m na pochyleniu 1,0 ‰
- na długości 121 m pochyleniu 4,3 ‰
- na długości 181 m na pochyleniu 0,5 ‰
- na długości 80 m na pochyleniu 4,5 ‰
- na długości 210 m na poziomie
- na długości 220 m na pochyleniu 12,5 ‰
- tory nr 612 i 614 - na długości 271 m na poziomie

**Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

- tor nr 615
 - na długości 300 m na pochyleniu 2,6 ‰
 - na długości 34 m na poziomie
- tor nr 616
 - na długości 300 m na pochyleniu 2,6 ‰
 - na długości 250 m na poziomie
- tory nr 616 a, 617,
618, 619 i 620
 - na całej długości na poziomie
- tor nr 621
 - na długości 29 m na pochyleniu 2,9 ‰
 - na długości 283 m na pochyleniu 0,5 ‰
- tor nr 622
 - na długości 54 m na pochyleniu 1,6 ‰
 - na długości 60 m na pochyleniu 1,0 ‰
- tor nr 624
 - na długości 50 m na pochyleniu 0,8 ‰
 - na długości 220 m na pochyleniu 0,5 ‰
- tor nr 625
 - na długości 103 m na poziomie
 - na długości 347 m na pochyleniu 0,7 ‰
- tor nr 651
 - na długości 252 m na pochyleniu 0,2 ‰
- tor nr 652
 - na długości 100 m na pochyleniu 7,4 ‰
 - na długości 296 m na pochyleniu 5,4 ‰
- tor nr 653
 - na długości 230 m na pochyleniu 0,4 ‰
- tor nr 654
 - na długości 72 m na pochyleniu 9,0 ‰
 - na długości 82 m na pochyleniu 0,2 ‰
- tor nr 655
 - na długości 102 m na pochyleniu 20,0 ‰
- tor nr 656 i 657
 - na całej długości na pochyleniu 5,4 ‰
- tor nr 658
 - na długości 105 m na pochyleniu 20,0 ‰
 - na długości 59 m na pochyleniu 5,4 ‰
- tor nr 659
 - na całej długości na pochyleniu 5,0 ‰
- tory nr 660. 661, 662,
663, 664, 665, 666,
667 i 668
 - na całej długości w poziomie
- tor nr 670
 - na długości 120 m na pochyleniu 10,0 ‰
- tor nr 671
 - na długości 120 m na pochyleniu 13,0 ‰
- tory nr 672 i 673
 - na długości 70 m na pochyleniu 5,0 ‰
 - na długości 30 m na pochyleniu 150,0 ‰.

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu****Minimalny promień łuku toru**

Najmniejszy promień łuku toru na boczniczy wynosi 120 m i występuje w torze nr 611.

§ 3.**Wykaz torów**

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wag. dwuosio-wych
		od	do	metrów	od	do	metrów	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
601	dojazdowy do/z wywrotnicy	S 221	Śr 604	610	---	---	---	---
602	dojazdowy do/z wywrotnicy i torów nabrzeżnych	S 223	S 603	602	---	---	---	---
606	dojazdowy do torów nabrzeżnych	S 606	S 72	911	---	---	---	---
607	dojazdowy do torów nabrzeżnych	S 72	S 611	334	---	---	---	---
608	postojowy dla lokomotyw i wagonów uszkodzonych	S 612	K	244	U 612	Z 1	193	19 wagonów lub 15 lokomotyw
609	ładunkowy i zdawczo-odbiorczy	S611	S 614	650	U 612	U 614	440	44
610	ładunkowy i zdawczo-odbiorczy	S 612	S 621	543	U 612	U 614	440	44
612	ładunkowy	S 615	S 616	179	U 615	S 616	134	13
611	dojazdowy	S 650	S 620	877	S 650	S 615	364	---
	ładunkowy				U 615	S 615	185	18
	dojazdowy				S 617	S 620	240	---
614	ładunkowy	S 616	K	131	U 616	Z 1	80	8
615	zdawczo-odbiorczy	S611	S 627	559	---	---	---	---
616	zdawczo-odbiorczy	S 626	S 629	550	U 626	U 629	457	45

**Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wag. dwuosioowych
		od	do	metrów	od	do	metrów	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
616a	żeberko ochronne	S 629	K	20	S 629	Z 1	16	---
617	ładunkowy	S 627	K	234	U 627	Z 1	186	18
618	zdawczo-odbiorczy	S 627	S 629	223	U 627	U 629	138	13
619	dojazdowy	S 623	K	580	S 623	S 628	261	---
	ładunkowy				U 628	Z 1	267	26
620	ładunkowy	S 628	K	319	U 628	Z 1	268	26
621	ładunkowy	S 618	K	312	U 618	Z 1	258	25
622	ładunkowy	S 621	K	124	U 621	Z 1	70	7
624	ładunkowy	S 619	K	270	U 619	Z 1	216	21
625	ładunkowy, dojazdowy	S 621	S 622	450	---	---	---	---
626	ładunkowy	S 622	K	264	U 622	Z 1	300	30
627	ładunkowy	S 622	K	264	U 622	Z 1	300	30
651	dojazdowy	S 603	S 651	300	---	---	---	---
652	dojazdowy	Sr604	S 653	396	---	---	---	---
653	dojazdowy	Sr604	S 652	219	---	---	---	---
654	dojazdowy	S 651	S 650	154	---	---	---	---
655	dojazdowy	S 651	S 655	202	---	---	---	---
656	żeberko ochronne	S 658	K	118	Tm656	Z 1	21	---
657	żeberko ochronne	S 659	K	118	Tm657	Z 1	21	---
658	dojazdowy	S 652	S 656	204	---	---	---	---
659	dojazdowy	S 652	S 657	189	---	---	---	---
660	postojowy dla wagonów próżnych	S 654	S 667	839	Iz 654	U 667	743	74
					U 667	Tm660	734	73
661	postojowy dla wagonów próżnych	S 650	S 667	884	Iz 654	U 666	697	69
					U 666	Tm661	692	69
662	postojowy dla wagonów uszkodzonych	S 662	S 666	337	U 662	U 666	245	24
663	postojowy dla wagonów ładownych	S 660	S 672	599	Iz 660	Tm669	401	40
					Iz 664	Tm663	402	40

**Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wag. dwuosioowych
		od	do	metrów	od	do	metrów	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
664	postojowy dla wagonów ładownych	S 658	Sr664	532	Iz 660	Tm670	400	40
					Iz 664	Tm664	401	40
665	postojowy dla wagonów ładownych	S 659	S 665	796	Iz 661	Tm672	492	49
					Iz 672	Tm665	492	49
666	postojowy dla wagonów ładownych	S 661	S 665	766	Iz 661	Tm673	656	65
					Iz 665	Tm666	654	65
667	postojowy dla wagonów próżnych	S 657	S 669	839	Iz 657	U 669	735	73
					Iz 669	Tm667	730	73
668	postojowy dla wagonów próżnych	S 657	S 669	839	Iz 657	U 669	736	73
					Iz 669	Tm668	731	73
670	łącznikowy z hamulcem torowym	S 667	S 670	199	S 667	U 670	160	---
671	łącznikowy z hamulcem torowym	S 669	S 671	199	S 699	U 671	160	---
672	rozmrażalnia, tor wywrotnicy i kołyska	Śr 664	K	521	---	---	---	---
673	tor wywrotnicy i kołyska	S 671	K	257	---	---	---	---
	połączenie torów	S 661	S 603	66	---	---	---	---
	połączenie torów	S 653	S 659	74	---	---	---	---
	połączenie torów	S 653	S 658	74	---	---	---	---
	połączenie torów	S 616	S 617	93	---	---	---	---
	połączenie torów	S 673	S 674	103	---	---	---	---

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie torów

- Z 1 - sygnał zamknięcia toru
- K - koniec toru
- U - ukres rozjazdu
- S - styk przedglicowy rozjazdu
- Śr - środek rozjazdu krzyżowego
- Tm- tarcza manewrowa
- Iz - izolacja rozjazdu

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

	Ilość wagonów dwuosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (MP)	1436
Normalna pojemność torów nabrzeża (0,6 MP)	861

*) Pojemność wyrażono w wagonach dwuosiowych, przyjmując na jeden wagon dwie osie obliczeniowe (10 metrów).

§ 4.**Urządzenia sterowania ruchem kolejowym, bramy, przejazdy i
oświetlenie****1. Podział boczniczy na okręgi nastawcze**

Bocznicza podzielona jest na dwa okręgi nastawcze:

- okrąg nastawni zakładowej **SiP** znajdujący się w granicach: Tm 198 przy torze nr 503, Tm 212 przy torze stacyjnym nr 210, Tm 201 przy torze stacyjnym nr 201, Tm 629 przy torze nr 606, Tm 628 przy torze nr 300 (bocznicza „PKN Orlen”, Tm 627 przy torze nr 604, Tm 660 przy torze nr 660, Tm 661 przy torze nr 661, Tm 671 przy torze nr 672, Tm 675 przed rozjazdem nr 673, Tm 674 przy torze nr 673, Tm 667 przy torze nr 667, Tm 668 przy torze nr 668, Tm 662 przy torze nr 611.
- okrąg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie przez drużyny manewrowe obejmujący pozostałą część boczniczy

**Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu****2. Wykaz zwrotnic****okręg zwrotnic nastawianych ręcznie**

Numery zwrotnic	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwrotnicy (tak, nie)	Uzależnienie kluczowe	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
1	2	3	4	5	6 7
72	na tor nr 505	elektryczny, PKP, nastawniczy SiB	nie	nie	wyznaczony pracownik bocznicy
611	na zwr. nr 612	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie	
612	nazwr. nr 613	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie	
613	na tor nr 610	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie	
614	na tor nr 610	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie	
618	nazwr. nr 619	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie	
619	nazwr. nr 625	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie	
620	na tor nr 625	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie	
621	nazwr. nr 620	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie	
622	na tor nr 626	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie	
623	na tor nr 615	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie	
626	na tor nr 616	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie	
627	na tor nr 618	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie	
628	na tor nr 619	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie	
629	na tor nr 616	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie	

**Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

Numery zwrotnic	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwrotnicy (tak, nie)	Uzależnienie kluczowe	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji ogłędzin rozjazdów
1	2	3	4	5	6
615	na tor nr 611	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie	wyznaczony pracownik bocznicy
616	na tor nr 614	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie	
617	na tor nr 611	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie	

okręg SiP

Numery zwrotnic	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwrotnicy (tak, nie)	Uzależnienie kluczowe	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i ogłędzin rozjazdów
1	2	3	4	5	6
220	na tor nr 201	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie
221	na tor nr 601	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	wyznaczony pracownik bocznicy
222	na tor nr 503	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie
223	na tor nr 602	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	wyznaczony pracownik bocznicy
606	na tor nr 606	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	
607	na zwr nr 608	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	
608	na tor nr 605	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	
601	na zwr. nr 604	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	
602	na tor nr 602	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	
603	na tor nr 651	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	

**Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

Numery zwrotnic	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwrotnicy (tak, nie)	Uzależnienie kluczowe	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
1	2	3	4	5	6
604 a/b	na tor nr 662	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	wyznaczony pracownik bocznicy
604 c/d	nazwr. nr 601	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	
650	nazwr. nr 654	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	
651	na tor nr 651	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	
652	na tor nr 650	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	
653	nazwr. nr 658	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	
654	na tor nr 661	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	
655	na tor nr 656	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	
656	na tor nr 657	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	
657	na tor nr 667	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	
658	nazwr. nr 653	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	
659	nazwr. nr 656	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	
660	na tor nr 664	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	
661	na tor nr 665	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	
662	na tor nr 661	ręczny, drużyna manewrowa	nie	w przebieg. manewr.	
664 a/b	nazwr. nr 674	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	
664 c/d	na tor nr 664	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	

**Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

Numery zwrotnic	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwrotnicy (tak, nie)	Uzależnienie kluczowe	Kto ma obowiązek dokonywania koserwacji i oględzin rozjazdów
1	2	3	4	5	6
665	na zwr. nr 673	elektryczny, nastawniczy SiP	tak	w przebieg. manewr.	wyznaczony pracownik bocznicy
666	na tor nr 661	ręczny, drużyna manewrowa	tak	nie	
667	na zwr. nr 666	ręczny, drużyna manewrowa	tak	nie	
669	na tor nr 668	ręczny, drużyna manewrowa	tak	nie	
670	na tor nr 670	samoczynnie *)	nie	nie	
671	na tor nr 671	samoczynnie *)	nie	nie	
672	na tor nr 665	elektrycznie, nastawniczy SiP	tak	nie	
673	na zwr. nr 665	elektrycznie, nastawniczy SiP	tak	nie	
674	na zwr. nr 664 a/b	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie	

*)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.

Wykaz niekontrolowanych łączników szynowych w odcinkach izolowanych w elektrycznych obwodach zwrotnicowych rozjazdów w okręgu SiP

Nr rozjazdu	Ilość i rodzaj łączników	Kierunek
220	2 podłużne	prosty
221	2 podłużne	prosty

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

222	2 - podłużne	prosty
-----	--------------	--------

Nr rozjazdu	Ilość i rodzaj łączników	Kierunek
223	2 - podłużne	prosty
601	2 - podłużne	zwrotny
603	2 - podłużne	zwrotny
604 c/d	4 - podłużne	prosty
652	2 - podłużne	zwrotny
653	2 - podłużne	zwrotny w prawo
654	2 - podłużne	zwrotny
655	2 - podłużne	Zwrotny
656	2 - podłużne	zwrotny
657	2 - podłużne	zwrotny
660	2 - podłużne	zwrotny
661	2 - podłużne	zwrotny
664 a/b	2 - podłużne	prosty
664 c/d	2 - podłużne	zwrotny
672	6 - podłużnych	zwrotny
673	4 podłużne	zwrotny

Oględziny rozjazdów, na których znajdują się łączniki niekontrolowane oraz postępowanie po stwierdzeniu braku lub uszkodzenia łącznika niekontrolowanego

W rozjazdach izolowanych w układzie równoległym znajdują się łączniki niekontrolowane, poprzeczne i podłużne, stałe spawane gazowo 18 mm od górnej powierzchni główki szyny oraz niezależnie od nich dodatkowe, umocowane do szynki szyny za pomocą sworzni. Miejsca umocowania łączników dodatkowych oznaczone są za pomocą czerwonych prostokątów o wymiarach minimum 10 x 5 cm namalowanych na szynce szyny.

Pracownik dokonujący oględzin rozjazdów zobowiązany jest do sprawdzenia stanu łączników, ze szczególnym zwróceniem uwagi na zamocowanie łączników

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

dotychczas oznaczonych kolorem czerwonym. Stwierdzony brak lub uszkodzenie łącznika należy odnotować w książce kontroli urządzeń srk E 1758 oraz powiadomić nastawniczego posterunku SiP. W miarę możliwości uszkodzony lub brakujący łącznik należy zastąpić łącznikiem prowizorycznym.

Do czasu usunięcia usterki, stan zajętości rozjazdu, na którym stwierdzono brak lub uszkodzenie łącznika należy sprawdzić na gruncie (wzrokowo), ponieważ światła kontrolne zwrotnicy na pulpicie nastawczym może nie sygnalizować zajętości, pomimo, że na zwrotnicy znajduje się tabor.

3. Okręg nastawczy SiP

Nastawnia portowa **SiP** usytuowana jest w km 0,275 kilometracji bocznicowej, z prawej strony toru nr 503 (patrząc w kierunku torów stacyjnych).

Obsadę nastawni **SiP** stanowi jeden nastawniczy w zmianie.

Okręg nastawczy **SiP** wyposażony jest w urządzenia przekaźnikowe typu E, z indywidualnym nastawianiem zwrotnic wyposażonych w napędy normalnobieżne oraz sygnalizacją świetlną. Urządzenia obsługiwane są z pulpitu nastawczego umieszczonego na nastawni **portowej SiP**.

Przebiegi manewrowe w okręgu **SiP** są utwierdzane, zwolnienie przebiegu następuje samoczynnie po opuszczeniu przez tabor ostatniego odcinka izolowanego w drodze przebiegu, a w przypadku nie zwolnienia przebiegu przez tabor, zwolnienia przebiegu dokonuje się ręcznie, odpowiednim dla przebiegu przyciskiem zwolnienia przebiegu (ztn).

Pulpit nastawczy przyciskowy tworzy jedną całość z planem świetlnym, na którym umieszczono szczeliny powtarzaczy izolacji torowej sygnalizujące stan zajętości torów oraz schemat torów nie izolowanych, szczeliny powtarzaczy izolacji zwrotnicowej wskazujące położenie zwrotnic i ich stan, powtarzacze tarcz manewrowych, lampki kontrolne odłączenia napięcia zasilającego urządzenia srk, przełącznik podświetlenia pulpitu (**dzień/noc**) i amperomierz oraz przyciski:

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

- zwrotnicowe,
- tarcz manewrowych,
- pomocnicze (Iz),
- kasowania rozprucia (Kr),
- przyciski ręcznego zwalniania przebiegu (ztn).

Do nastawiania zwrotnic służą trójpołożeniowe przyciski zwrotnicowe koloru czarnego. Podczas nastawiania zwrotnicy nastawniczy zobowiązany jest do obserwacji wskazań amperomierza, który wychyleniem wskazówki sygnalizuje pracę napędu. W przypadku, gdy po użyciu przycisku zwrotnicowego nastąpił zanik kontroli, lecz wychylenie się wskazówki trwa zbyt długo należy cofnąć przycisk do położenia pierwotnego. Dalsze próby przestawiania tej zwrotnicy są niedozwolone. Należy udać się na grunt i ustalić przyczynę trudności w przestawianiu.

Sygnał zezwalający na jazdę manewrową **Ms 2 "Jazda manewrowa dozwolona"** na tarczy manewrowej wyświetla się przez wciśnięcie dwupołożeniowego przycisku koloru białego.

Urządzenia srk w okręgu **SiP** posiadają awaryjne zasilanie z agregatu prądotwórczego.

Pulpit nastawczy może być obsługiwany 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.

Obowiązki nastawniczego nastawni SiP

- osobiście obsługuje urządzenia srk, w obsłudze urządzeń nastawniczemu nie wolno wyręczać się innymi pracownikami,
- nastawia i sprawdza na pulpicie nastawczym drogę przebiegu
- w razie uszkodzenia izolacji torowej lub zwrotnicowej sprawdza w zależności od odległości rozjazdu od nastawni i widoczności stan zajętości torów

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

na gruncie, z okna nastawni lub przy pomocy zwrotniczego, wyznaczonego pracownika drużyny manewrowej lub brygady torowej,

- obsługuje znajdujące się na nastawni urządzenia łączności,
- uzgadnia telefonicznie wszystkie jazdy lokomotyw i składów manewrowych z i na bocznice, z nastawnicznymi posterunków nastawczych PKP:

SiA 4 - po torach nr 201 i 210,

SiA 5 - po torze nr 503,

SiB - po torze nr 606,

- bierze udział w oględzinach rozjazdów poprzez nastawianie rozjazdów na żądanie robotnika torowego oraz nadzoruje jego pracę,
- w razie niemożności nastawienia zwrotnic z pulpitu nastawia je za pomocą korby,
- utrzymuje w czystości pulpit nastawczy i urządzenia łączności,
- w razie potrzeby osłania tarczami D1 „Stój” zamknięte tory i rozjazdy,
- obsługuje rogatki przejazdu przez tory nr 601, 602 i 603.

Nastawniczy prowadzi następującą dokumentację:

- dziennik telefoniczny, w którym rejestruje wszystkie jazdy na tory stacyjne oraz z tej stacji
- książkę kontroli urządzeń srk
- dwa dzienniki oględzin rozjazdów:
 - jeden dla rozjazdów utrzymywanych przez PKP S.A. (wymienionych w wykazie rozjazdów), w którym za podpisem przyjmuje do wiadomości zapis o dokonanych oględzinach rozjazdów przez zwrotniczego PKP,
 - drugi dla rozjazdów utrzymywanych przez Port Handlowy, którym za podpisem przyjmuje do wiadomości zapis o dokonanych oględzinach rozjazdów przez robotnika torowego Portu Handlowego.

Obsługa urządzeń srk w szczególnych przypadkach

Postępowanie w przypadku uszkodzenia izolacji zwrotnicowej:

**Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

Przed przestawieniem zwrotnicy, której światła kontrolne sygnalizują zajętość lub brak jest kontroli położenia zwrotnicy, każdorazowo należy upewnić się na gruncie, że zwrotnica jest wolna od taboru na całej długości izolacji od styku przediglicowego do styku za wskaźnikiem **W 17** (ukresem).

Postępowanie w przypadku wystąpienia na pulpicie nastawczym sygnalizacji rozprucia zwrotnicy:

- Po stwierdzeniu, że światła kontrolne zwrotnicy na pulpicie nastawczym sygnalizuje rozprucie zwrotnicy (świecą światłem czerwonym migającym) należy usunąć tabor z izolacji danego rozjazdu (nie wolno taboru cofać) i następnie udać się na grunt gdzie należy dokładnie sprawdzić cały rozjazd, a szczególnie stan iglic i zamknięć nastawczych. Po powrocie na nastawnię należy fakt rozprucia, dokonane na gruncie spostrzeżenia, zerwanie plomb oraz przyczynę rozprucia odnotować w części I książki kontroli urządzeń srk a ponadto w dzienniku oględzin rozjazdów fakt rozprucia i numer rozprutej zwrotnicy.
- Jeżeli zamknięcia i iglice nie są uszkodzone, przyciskiem zwrotnicowym nastawiamy zwrotnicę do jednego z położów krańcowych, obserwując przy tym wskazania amperomierza.
- Jeżeli wskazówka amperomierza po wychyleniu się powróciła do położenia pierwotnego należy zerwać plombę z przycisku **Kr** (kasowania rozprucia) kasując sygnalizację rozprucia na pulpicie.
- W przypadku, gdy po użyciu przycisku zwrotnicowego wskazówka amperomierza nie wychyliła się należy sprawdzić bezpieczniki nastawcze (10A). Jeżeli bezpieczniki są w porządku, należy przypuszczać, że nastąpiło uszkodzenie izolacji zwrotnicowej.
- W takim przypadku należy zerwać plombę z przycisku pomocniczego (**Iz**) danej zwrotnicy i obserwując wskazania amperomierza użyć obu przycisków jednocześnie i nastawić zwrotnicę do jednego ze skrajnych położów. Jeżeli wskazówka amperomierza po wychyleniu się powróciła do położenia pierwotnego należy skasować rozprucie używając przycisku **Kr**.

**Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

- W przypadku, gdy po użyciu przycisku zwrotnicowego jednocześnie z przyciskiem **Iz** wskazówka amperomierza nie wychyla się należy:
 - a) zerwać plombę z korby i wyłączyć napięcie nastawcze,
 - b) udać się na grunt i nastawić zwrotnicę przy pomocy korby w żądane położenie,
 - c) po powrocie na nastawnię należy włączyć napięcie nastawcze, pamiętając w jakim położeniu są zwrotnice,
 - d) użyć przycisku **Kr** do skasowania sygnalizacji rozprucia,
 - e) przywrócić podświetlenie kontroli położenia zwrotnicy zgodnego z jej położeniem na gruncie przez wyciągnięcie lub wciśnięcie jej przycisku, co spowoduje doprowadzenie przekaźników do zgodnego położenia.
- W przypadku niemożliwości skasowania sygnalizacji rozprucia, zwrotnicę należy zamknąć na zamek trzpieniowy i sponę iglicową lub dwie spony i wyjąć bezpieczniki nastawcze.
- Prędkość jazdy przez zwrotnicę ograniczyć do prędkości gwarantującej bezpieczeństwo ruchu.
- W każdym przypadku rzeczywistego rozprucia zwrotnicy zwrotnicę należy zamknąć na zamek trzpieniowy i sponę iglicową lub dwie spony iglicowe, również wtedy, gdy iglice i zamknięcia nastawcze nie zostały uszkodzone, a sygnalizacja rozprucia została skasowana.
- O każdym rozpruciu zwrotnicy należy powiadomić montera urządzeń srk oraz toromistrza, odnotowując nazwisko montera w książce kontroli urządzeń srk, natomiast nazwisko toromistrza należy odnotować w dzienniku oględzin rozjazdów.
- Zniesienie miejscowego zabezpieczenia rozprutej zwrotnicy oraz przywrócenie normalnej szybkości jazdy może nastąpić po sprawdzeniu zwrotnicy przez montera i toromistrza i dokonaniu odpowiednich zapisów przez montera w książce kontroli urządzeń srk i toromistrza w dzienniku oględzin rozjazdów.
- Przed zerwaniem każdej plomby należy dokonać adnotacji w książce kontroli urządzeń srk.

**Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

- W przypadku tzw. rozprucia „pozornego” zwrotnicy sygnalizowania rozprucia zwrotnicy bez faktycznego jej rozprucia, należy dokonać dokładnych oględzin rozjazdu i każdorazowo zwrotnicę zamknąć na zamek trzpieniowy lub sponę iglicową. W przypadku stwierdzenia podczas oględzin nie dolegania iglicy do opornicy należy zamknąć iglicę dolegającą i odlegającą na zamek trzpieniowy i sponę iglicową.
- Zamki trzpieniowe i spony iglicowe w każdym przypadku rozprucia zwrotnicy zakłada nastawniczy.

Uwaga! Rozprutą zwrotnicę można w każdej chwili przestawić używając przycisku zwrotnicowego (jeżeli nie jest uszkodzona izolacja).

Nastawnia SiP powinna być wyposażona w następujący sprzęt:

- lampa sygnałowa zasilana prądem stałym 24 V
- chorągiewka pomarańczowa
- trąbka sygnałowa
- zamknięcia pomocnicze
- 2 sztuki tabliczek ostrzegawczych o treści "Tor zamknięty"
- 2 zamki trzpieniowe
- 2 spony iglicowe
- 2 tarcze D 1
- przepisy i instrukcje.

4. Tarcze manewrowe, wskaźniki i tablice

Wykaz tarcz manewrowych i sygnałów.

Nazwa i numer	Usytuowanie	Sposób nastawiania
Tarcze manewrowe		
Tm 1	Tor nr 625, przed i za przejazdem drogowym	Samoczynny (czujnik szynowy elektryczny)
Tm2		
Tm 198	tor nr 503 i rozjazd nr 221	elektryczny
Tm201	tor nr 206 i rozjazd nr 220	elektryczny
Tm210	tor nr 210 i rozjazd nr 220	elektryczny

**Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

Tm601	tor nr 601 i rozjazd nr 220	elektryczny
Tm602	tor nr 602 i rozjazd nr 222	elektryczny
Tm603	tor nr 603 i rozjazd nr 222	elektryczny
Tm621	tor nr 602 i rozjazd nr 602	elektryczny
Tm622	tor nr 601 i rozjazd nr 601	elektryczny

Nazwa i numer	Usytuowanie	Sposób nastawiania
Tm623	tor nr 653 i rozjazd nr 604	elektryczny
Tm624	tor nr 652 i rozjazd nr 604	elektryczny
Tm625	tor nr 651 i rozjazd nr 603	elektryczny
Tm626	tor nr 603 i rozjazd nr 606	elektryczny
Tm627	tor nr 604 i rozjazd nr 605	elektryczny
Tm628	tor nr 300 i rozjazd nr 607	elektryczny
Tm629	tor nr 606 i rozjazd nr 606	elektryczny
Tm641	tor nr 659 i rozjazd nr 653	elektryczny
Tm642	tor nr 658 i rozjazd nr 651	elektryczny
Tm643	tor nr 655 i rozjazd nr 651	elektryczny
Tm644	tor nr 644 i rozjazd nr 651	elektryczny
Tm651	tor nr 651 i rozjazd nr 653	elektryczny
Tm652	tor nr 652 i rozjazd nr 652	elektryczny
Tm653	tor nr 653 i rozjazd nr 654	elektryczny
Tm654	tor nr 654 i rozjazd nr 655	elektryczny
Tm655	tor nr 655 i rozjazd nr 656	elektryczny
Tm656	tor nr 656 i rozjazd nr 656	elektryczny
Tm657	tor nr 657 i rozjazd nr 656	elektryczny
Tm658	tor nr 658 i rozjazd nr 656	elektryczny
Tm659	tor nr 659 i rozjazd nr 657	elektryczny
Tm660	tor nr 660 i rozjazd nr 654	elektryczny
Tm661	tor nr 661 i rozjazd nr 654	elektryczny
Tm662	tor nr 662 i rozjazd nr 650	elektryczny
Tm663	tor nr 663 i rozjazd nr 660	elektryczny
Tm664	tor nr 664 i rozjazd nr 664	elektryczny
Tm665	tor nr 665 i rozjazd nr 661	elektryczny
Tm666	tor nr 666 i rozjazd nr 661	elektryczny
Tm667	tor nr 667 i rozjazd nr 657	elektryczny

**Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

Tm668	tor nr 668 i rozjazd nr 657	elektryczny
Tm669	tor nr 663 i rozjazd nr 664	elektryczny
Tm670	tor nr 664 i rozjazd nr 664	elektryczny
Tm671	tor nr 672 i rozjazd nr 664	elektryczny
Tm672	tor nr 665 i rozjazd nr 672	elektryczny

Nazwa i numer	Usytuowanie	Sposób nastawiania
Tm674	tor nr 666 i rozjazd nr 665	elektryczny
Tm675	tor nr 672 i rozjazd nr 673	elektryczny
Nazwa i numer	Usytuowanie	Sposób nastawiania
Sygnały Z1		
kozy oporowe torów nr: 605, 608, 614, 616a, 617, 619, 620, 621, 622, 624, 626 i 627, 672, 673 i brama lokogarażu		stałe
Tablice		
Tablica „Punkt zdawczo - odbiorczy”	międzytorza torów nr 609, 610 i 615, 616	stała
Tablica „Punkt zdawczo - odbiorczy”	międzytorza torów nr 611, 612, 614	stała
Tablica „Punkt odbiorczy”	międzytorza torów nr 660, 661 i 667, 668	stała
Tablica „Punkt zdawczy”	międzytorza torów nr 663, 664 i 665, 666	stała

Na międzytorzach wszystkich torów ustawione są wskaźniki **W 17** (ukresy) oznaczające miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m. Tor może być zajęty taborem wyłącznie do wskaźnika.

Na zwrotnikach wszystkich nastawianych ręcznie zwrotnic zabudowane są wskaźniki **Wz**. Wskaźniki **Wz** w porze ciemnej nie są oświetlone.

5. Sygnalizatory i urządzenia zabezpieczenia pracy na wywrotnicach i w rozmrażalni.

Przed halami wywrotnic WW 11 i WW 12, oraz przed rozmrażalnią z prawej strony torów znajdują się sygnalizatory (S1A, S2A i S1B) z komorami światła czerwonego i zielonego sygnalizujące zezwolenie lub zakaz wpychania wagonów na wywrotnicę i do rozmrażalni. W stanie zasadniczym na sygnalizatorze świeci się

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

światło czerwone oznaczające zakaz wpychania wagonów na wywrotnicę. Światło zielone na sygnalizatorze oznacza zezwolenie na wpychanie wagonów na wywrotnicę.

Wywrotnice wyposażone są w fotokomórki zabezpieczające przed przypadkowym uruchomieniem bębna wywrotnicy w trakcie przebywania obsługi na pomoście. W przypadku niebezpieczeństwa i konieczności wstrzymania pracy bębna należy przerwać strumień światła fotokomórki powodując wyłączenie sterowania bębna. Dodatkowo rozpoczęcie pracy bębna poprzedzane jest sygnałem świetlnym i dźwiękowym.

6. Hamulce torowe.

Na torach nr 670 i 671 zabudowane są torowe hamulce szczękowe służące do regulowania prędkości staczających się z kołysek wagonów rozładowanych na wywrotnicach. Hamulce torowe sterowane są z dwóch sterowni nr 1 (hamulec na torze 670) i nr 2 (hamulec na torze nr 671) i obsługiwane przez operatorów hamulców torowych Portu Handlowego.

7. Przejazdy i przejścia na boczniczy

W okręgu SiP znajduje się przejazd przez tory nr 601, 602 i 603 wyposażony w roгатki przejazdowe i sygnalizację świetlną oraz osłaniany przez tarcze manewrowe obsługiwane przez nastawniczego nastawni SiP. **W przypadku uszkodzenia sterowania urządzeniami roгатkowymi i sygnalizacji przejazdowej i niemożności wyświetlenia sygnału jazda manewrowa dozwolona Ms2 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.**

W ciągu ulicy Bunkrowej znajduje się przejazd kategorii D przez tor nr 607.

Przez tory wewnątrz Portu Handlowego urządzone są przejazdy zakładowe osygnalizowane krzyżami Św. Andrzeja oraz w miejscach ograniczonej

**Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

widoczności dodatkowo znakami drogowymi „Stop”. Poszczególne przejazdy naniesione są na załączonym do regulaminu planie.

Na torze nr 625 na nabrzeżu Chemików urządzony jest przejazd, który oprócz krzyży Św. Andrzeja i znaków „Stop” wyposażony jest w sygnalizację przejazdową (sygnalizatory S 1 i S 2) uzależnioną od wskazań osłaniających przejazd tarcz manewrowych Tm 1 i Tm 2.

W pobliżu wywrotnicy WW 12 znajduje się przejazd przez tor nr 670 z ręcznie nastawianymi rogatkami. W położeniu zasadniczym rogatki przejazdowe są zamknięte na kłódki. Przejazd jest osygnalizowany krzyżami św. Andrzeja i znakami drogowymi „Stop”.

Czyszczenie żłobków na wszystkich przejazdach na bocznicy należy do obowiązków wyznaczonego pracownika Portu Handlowego Świnoujście.

Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.

8. Oświetlenie zewnętrzne bocznicy.

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

§ 5.

Wykaz magazynów, ramp i placów oraz urządzenia ładunkowe.

1. Nabrzeże Portowców:

- zasobnie:
 - I rzut o powierzchni 1760 m² - 3 tony/ m² o pojemności 5280 ton,
 - II rzut o powierzchni 1635 m² -10 ton/m² o pojemności 16350 ton,
- plac składowy, powierzchnia 8000 m² - 5 ton/ m²

2. Nabrzeże Górników

- place składowe o powierzchni 92520 m²,
- 2 place składowe o powierzchni 30000 m²,

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

3. Nabrzeże Chemików
 - magazyn o powierzchni 9844 m² i dopuszczalnym nacisku 25 ton/m² w pionowym punkcie środkowej części magazynu,
4. Nabrzeże Hutników:
 - plac składowy o powierzchni 5200 m² i pojemności 60000 ton,
 - plac składowy kruszyw o powierzchni 8250 m² i pojemności 95000 ton,
 - plac drobnicowy o powierzchni 14560 m² -10 ton/m² o pojemności 100000 ton,
5. Wzdłuż toru nr 660 znajduje się plac na pozostałości po oczyszczeniu wagonów,
6. Wzdłuż torów nr 611, 612 i 614 znajduje się plac na drobnicę.

§ 6.**Urządzenia ładunkowe i wagi wagonowe.****1. Urządzenia ładunkowe**

Wyładunek węgla z wagonów oraz jego załadunek na statki lub place składowe dokonywany jest przy pomocy posiadającej dwa bębny wywrotnicy wagonowej oraz systemu taśmociągów. Wydajność teoretyczna bębnów wynosi 3600 ton/godzinę. Z wywrotnicą wagonową współpracuje rozmrażalnia wagonowo pojemności 30 osi obliczeniowych (10 wagonów serii Ea).

Nabrzeże Portowców wyposażone jest w 2 dźwigi o maksymalnym udźwigu 16 T, napędzie elektrycznym i wydajności eksploatacyjnej 250 ton/godz. Dźwigi usytuowane są przy torach nr 619 i 620, długość frontu ładunkowego 420 m.

Nabrzeże Górników wyposażone jest w 2 dźwigi o maksymalnym udźwigu 10 T, napędzie elektrycznym i wydajności eksploatacyjnej 200 ton/godz. Dźwigi usytuowane są przy torach nr 609 i 610, długość frontu ładunkowego 105 m.

Nabrzeże Hutników wyposażone jest w 2 suwnice do przeładunku towarów masowych, jedną o maksymalnym udźwigu 40 T, o napędzie elektrycznym i wydajności eksploatacyjnej 600 ton/godz. i drugą o udźwigu 25 T oraz dodatkowo suwnicę do przeładunku kontenerów o udźwigu 35T. Suwnice przeznaczone są do przeładunku w relacji statek - plac. Ponadto na torach nr 621 i 624 znajduje się

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

ładowarka kołoczerpakowa o wydajności 500 ton/godz. z urządzeniem wagowym na taśmie. **Długość frontu ładunkowego - 200 m.**

Nabrzeże Chemików - 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.

Na torze nr 617 znajduje się stanowisko daszkowania wagonów z 2 pomostami. Stałym, o długość 60 m oraz pomostem ruchomym.

Na torze nr 616 znajduje się stanowisko egalizacji wagonów z 3 boksami.

W końcu toru nr 622 znajduje się rampa boczna o długości 24 mb.

2. Wagi wagonowe

Na torze nr 616 znajduje się dwupomostowa elektroniczna waga wagonowa „TRAPPER” typ SRS -120/9000/5000 o maksymalnej sile udźwigu 120 ton, długości pomostów 9 m + 5 m.

§ 7.**Urządzenia trakcyjne.**

1. Praca manewrowa na boczniczy wykonywana jest przy pomocy lokomotywy manewrowych własnych użytkownika serii SM 42 lub lokomotyw licencjonowanych Przewoźników klejowych.
2. Wykorzystywane na boczniczy pojazdy powinny być wyłącznie typu dopuszczonego do eksploatacji przez Urząd Transportu Kolejowego. Dla tych pojazdów właściciel pojazdu winien posiadać stosowne „Świadectwo dopuszczenia typu pojazdów kolejowych”.
3. Wykorzystywany pojazd winien być sprawny, na potwierdzenie czego właściciel pojazdu powinien posiadać świadectwo sprawności technicznej pojazdu, które wydaje właściciel i które jest ważne na czas określony. Warunki wydania świadectwa sprawności technicznej są określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 w sprawie świadectwa sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz.U. 2005 nr 37 poz. 330).

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

4. W pojeździe szynowym z napędem powinny znajdować się następujące dokumenty:
 - 1) świadectwo sprawności technicznej pojazdu szynowego,
 - 2) książka pokładowa pojazdu z napędem.
5. Miejscem postoju lokomotyw boczniczy są tory nr 656, 657 w okręgu SiP lub 608 na nabrzeżu Górników. Na torze nr 608 znajduje się punkt poboru paliwa.
6. Lokomotywy Przewoźników dokonujące obsługi są odstawiane na postój na torach stacji Świnoujście lub mogą być odstawiane po uzgodnieniu z użytkownikiem boczniczy na wyznaczonych torach boczniczy.

§ 8.

Warunki techniczne obsługi boczniczy.

1. Wagony podstawiane są na bocznicę przez lokomotywę i drużynę manewrową PKP Cargo S.A. Zakładu Przewozów Towarowych w Szczecinie na podstawie zawartej umowy bocznicowej lub innych licencjonowanych przewoźników kolejowych po uprzednim uzgodnieniu zasad obsługi z eksploatującą bocznicę spółkę „BCP” (zawarcie stosownych umów lub porozumień) oraz z Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie.
2. Wagony przeznaczone na bocznicę podstawiane są na bocznicę przez przewoźników kolejowych na tory zdawczo – odbiorcze:
 - nr 616 lub 615/618 na nabrzeżu Portowców,
 - nr 609 lub 610 na nabrzeżu Górników - na tory te podstawiane są również wagony kierowane na nabrzeża Chemików i Hutników,
 - nr 611 na punkcie ładunkowym drobnicy,
 - nr 663, 664, 665 i 666 w okręgu SiP (w rejonie wywrotnicy).Dopuszcza się przekazywanie wagonów użytkownikowi boczniczy na torach stacyjnych i przestawianie ich ze stacji na bocznicę warunkiem warunkiem boczniczy na stację środkami użytkownika boczniczy pod warunkiem spełnienia wymogów określonych w §2 pkt. 2 niniejszego regulaminu.
3. Ilość wagonów podstawianych jednorazowo przez przewoźników kolejowych.

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

Jednorazowo Przewoźnik może podstawić:

- na tor nr 616 lub 615/618 na nabrzeżu Portowców - 45 wagonów dwuosio-
wych, 30 wagonów czteroosio-
wych lub 90 osi obliczeniowych,
- na tor nr 609 lub 610 nabrzeża Górników - 44 wagonów dwuosio-
wych, 29
wagonów czteroosio-
wych lub 88 osi obliczeniowych,
- na tor nr 611 punktu ładunkowego drobnicy - 18 wagonów dwuosio-
wych, 12
wagonów czteroosio-
wych lub 37 osi obliczeniowych,
- na tory zdawczo - odbiorcze wywrotnicy -194 wagony dwuosio-
we, 129 wa-
gonów czteroosio-
wych lub 393 osi obliczeniowych, w tym:
 - na tor nr 663 - 40 wagonów dwuosio-
wych, 26 wagonów cztero-
osio-
wych lub 80 osi obliczeniowych
 - na tor nr 664 - 40 wagonów dwuosio-
wych, 26 wagonów cztero-
osio-
wych lub 80 osi obliczeniowych
 - na tor nr 665 - 49 wagonów dwuosio-
wych, 32 wagony czteroosio-
wych
lub 98 osi obliczeniowych
 - na tor nr 666 - 65 wagonów dwuosio-
wych, 45 wagonów cztero-
osio-
wych lub 135 osi obliczeniowych.

4. Termin obsługi boczniczy.

Obsługa poszczególnych bocznic dokonywana jest w oparciu o „Plan obsługi podstawiania i zabierania wagonów” opracowany przez przewoźnika kolejowego – PKP CARGO S.A. Zakład Przewozów Towarowych w Szczecinie, w uzgodnieniu ze spółką „PHŚ”. Poza planem obsługi boczniczy wagony mogą być podstawione po wzajemnym uzgodnieniu w tzw. obsłudze dodatkowej.

Bocznica może być również obsługiwana przez innego przewoźnika kolejowego niż PKP CARGO S.A. w oparciu o plan obsług stałych lub w oparciu o uzgodnienia indywidualne obsług na podstawie stosownej umowy, o której mowa w §1 ust. 6.

Wykorzystanie godzin przypisanych umową bocznicową zawartą z PKP Cargo S.A. dla dokonania obsługi przez innego przewoźnika jest dopuszczalne tylko w przypadku rezygnacji z dokonywania planowej obsługi przez PKP Cargo S.A., o czym powinien się upewnić dyspozytor PHŚ u dyżurnego ruchu manewrowego PKP Cargo S.A. stacji Świnoujście. Dopiero po uzyskaniu

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

potwierdzenia rezygnacji z obsługi planowej PKP Cargo S.A. może on wydać zgodę na wjazd innego przewoźnika.

Podczas jednoczesnego rozładunku dwoma wywrotnicami obsługa PKP Cargo S.A. będzie realizować zamówienia na podstawianie wagonów ładownych i zabranie wagonów próżnych złożone z jednogodzinnym wyprzedzeniem.

Obsługa boczniczy przez przewoźnika innego niż PKP Cargo S.A. dokonywana jest bezpośrednio po wjeździe pociągu na stację (z wyłączeniem godzin nie odwołanych planowych obsług PKP Cargo S.A. oraz obsług dodatkowych już wcześniej uzgodnionych) po uprzednim uzgodnieniu obsługi z dyspozytorem Portu Handlowego

Jednoczesne dokonywanie obsługi boczniczy przez więcej niż jednego przewoźnika jest zabronione.

Obsługa boczniczy może być dokonywana również w nocy.

5. Nacisk osi na szyny.

Uwzględniając typ szyn torów bocznicowych, zużycie szyn, rozstaw podkładów oraz szybkość jazd manewrowych na boczniczy, największy dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 20 ton (196 kN).

6. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów.

Ograniczeń co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach boczniczy nie ma.

7. Granice jazd lokomotyw przewoźnika.

Lokomotywy Przewoźników dokonujące obsługi boczniczy mogą wjeżdżać na tory nr:

- 609, 610 i 611 podczas obsługi nabrzeży Górników, Hutników i Chemików,
- 615, 616 i 618 podczas obsługi nabrzeża Portowców,
- 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667 i 668 podczas obsługi wywrotnicy wagonowej.

Na żądanie użytkownika boczniczy po uzgodnieniu z dyspozytorem Portu Handlowego, lokomotywa Przewoźnika może dojeżdżać do każdego określonego w uzgodnieniu miejsca na terenie torów portowych.

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

8. Ograniczenia w zakresie serii lokomotyw i wagonów mogących wjeżdżać na bocznicę.

Obsługa boczniczy przez przewoźnika kolejowego może być wykonywana wyłącznie lokomotywami manewrowymi. W przypadku spalinowych lokomotyw pociągowych możliwość ich użycia do obsługi boczniczy należy na etapie planowania przewozów uzgodnić z użytkownikiem boczniczy i w zakresie torów dojazdowych z PKP PLK S.A.

9. Postępowanie z ładunkiem niebezpiecznym i przekroczoną skrajnią.

1) Podczas podstawiania lub zabierania z boczniczy wagonów załadowanych towarami niebezpiecznymi / próżnych nieoczyszczonych po tych towarach, pracownicy przewoźnika kolejowego powinni zachować szczególną ostrożność i postępować zgodnie z postanowieniami:

- „Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (**RID**)”,
- przepisów wewnętrznych przewoźnika kolejowego,
- przepisów wewnętrznych użytkownika boczniczy.

2) Podczas wykonywania na boczniczy czynności ekspedycyjnych i przygotowania wagonów do zabrania z boczniczy pracownicy posiadacza oraz użytkownika boczniczy powinni zachować szczególną ostrożność i postępować zgodnie z postanowieniami „Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (**RID**)”.

3) Wagony z przesyłkami z przekroczoną skrajnią ładunkową mogą być przyjmowane na bocznicę tylko warunkowo, a ich przetaczanie może się odbywać z prędkością nie większą niż 3 km/h.

Przed uruchomieniem jazdy manewrowej z wagonem z przesyłką z przekroczoną skrajnią ładunkową, należy tabor na sąsiednich torach odsunąć od ukresu na odległość **20 metrów**.

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu
§ 9.**

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy.

1. Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie boczniczy wykonywana jest przez drużyny manewrowe i pojazdy trakcyjne użytkownika boczniczy i przewoźników kolejowych lub przedsiębiorców wykonujących pracę na rzecz wyżej wymienionych oraz sposobem grawitacyjnym z wykorzystaniem "kołysek" torów nr 672 i 673.
2. Manewry na boczniczy powinny być wykonywane w sposób zgodny z postanowieniami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. Nr 172 z 2005 r. poz. 1444), przepisów wewnętrznych:
 - a. właściciela boczniczy („ZMPSiŚ”) oraz jej użytkownika eksploatującego pojazdy kolejowe („PHŚ”),
 - b. przewoźnika kolejowego,oraz niniejszego Regulaminu.

3. Prędkości jazd manewrowych.

Na torach boczniczy obowiązują następujące prędkości jazd manewrowych:

- a) do 25 km/godz. podczas jazdy po torach nr 601 i 602,
- b) do 15 km/godz. podczas jazdy po torach komunikacyjnych oraz postojowych wolnych od taboru. Prędkość ta obowiązuje zarówno przy jazdach ciągnionych i pchanych. Przy złej widoczności prędkość jazdy należy ograniczyć do 5 km/godz.
- c) do 5 km/godz. podczas wjazdu na przejazdy bez rogatek,
- d) do 3 km/godz. w czasie manewrów na torach, na których odbywają się czynności ładunkowe jak również podczas pchania wagonów na bęben wywrotnicy.

W przypadku braku należytej widoczności i/lub złych warunków atmosferycznych (gwałtowna ulewa, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), prędkość jazdy należy zmniejszyć tak, aby manewrujący tabor mógł być natychmiast zatrzymany w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.

**Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

Przed każdorazowym rozpoczęciem jazdy manewrowej, maszynista ma obowiązek podania sygnału „Baczność”.

4. Wjazd taboru Przewoźnika na tory bocznicy

Wjazd taboru Przewoźnika na tory bocznicy bez uzgodnienia z dyspozytorem Portu Handlowego (tel. 091 3277410) lub nastawniczym SiP jest zabroniony.

O zamierzonej jeździe na bocznice Portu Handlowego dyspozytora portu i nastawniczego SiP powiadamia nastawniczy posterunku SiA 4.

Dyspozytor Portu Handlowego, nastawniczy SiP oraz nastawniczy SiA 4 odnotowują w dziennikach telefonicznych wzór PKP **R 138** wpisując:

- kolejny numer rozmowy w formie ułamka, w liczniku którego wpisuje się nr własny rozmowy, w mianowniku natomiast numer obcy,
- czas rozmowy,
- określenie czy skład manewrowy jest ciągniony czy pchany,
- nazwiska osób uzgadniających.

O wjeździe lokomotywy Przewoźnika kolejowego na tory nabrzeżne Portowców, Górników, Hutników i Chemików dyspozytor Portu Handlowego powiadamia brygadzystę obsługi kolejowej (zarządzającego manewry), który następnie powiadamia kierowników manewrów we właściwych rejonach manewrowych, wyznacza im miejsce postoju portowej lokomotywy manewrowej lub granice, w których dozwolone jest wykonywanie pracy manewrowej.

Jeżeli jazda ma się odbyć w rejonie wywrotnicy na tory zdawcze nr 663, 664, 665 i 666 lub odbiorcze nr 660, 661, 662, 667 i 668, portowe drużyny manewrowe (kierowników manewrów) powiadamia nastawniczy SiP. Drużyna manewrowa właściwego rejonu manewrowego na żądanie nastawniczego SiP musi przerwać pracę manewrową i przebywać wraz z lokomotywą manewrową na torach żeberkowych nr **656** lub **657** albo na torze wyznaczonym przez nastawniczego SiP. Dozwolona jest praca wyładunkowa (spychanie do bębna) na wywrotnicy o ile nie koliduje to z drogą przebiegu jazdy wykonywanej przez Przewoźnika.

Przed obsługą Przewoźnika kolejowego, na torach na które będą podstawiane lub zabierane wagony oraz przez które odbywały się będą jazdy wykonywane przez lokomotywę Przewoźnika bezwzględnie powinna być wstrzymana praca

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

manewrowa (w tym rozrząd) i ładunkowa, a z torów bezwzględnie muszą być usunięci pracownicy wykonujący te prace.

Za wstrzymanie pracy manewrowej i ładunkowej oraz usunięcie wszelkich przeszkód z torów odpowiedzialny jest brygadzysta obsługi kolejowej, z tym, że w okręgu nastawni SiP odpowiedzialny jest nastawniczy.

5. Rejony pracy manewrowej.

Bocznicza podzielona jest na 5 rejonów manewrowych:

Rejon manewrowy nr 1

Rejon obejmuje nabrzeże Portowców, punkt zdawczo - odbiorczy i punkt daszkowania wagonów. W skład rejonu wchodzi tor nr: 607(od Tm 72), 616a, 615, 616, 617, 618, 619 i 620.

Do zadań rejonu należy:

- podstawianie wagonów z toru nr 616 lub 615/618 na tory nr 619 i 620 do załadunku,
- zabieranie wagonów po załadunku z torów nr 619 i 620 z jednoczesnym przestawianiem na tory nr 615 i 618,
- obsługa punktu daszkowania wagonów na torze nr 617,
- ważenie wagonów na wadze wagonowej na torze nr 616,
- podstawianie wagonów pod czynności ładunkowe na tory nr 619 i 620.

Rejon manewrowy nr 2

Rejon obejmuje nabrzeża Górników i Hutników wraz z torami nr 609, 610, 608, 622, 621, 624, 611, 612 i 614. Granicę rejonu stanowi skrzyżowanie torów między rozjazdami nr 611 i 612 oraz ukres rozjazdu nr 620 i ukres rozjazdu nr 650.

Do zadań rejonu należy:

- podstawianie i zabieranie wagonów do i z nabrzeża Hutników i Chemików,
- podstawianie wagonów pod czynności ładunkowe na nabrzeżu Górników,

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

- przestawianie wagonów z toru nr 611 na tory nr 612 i 614 na punkcie ładunkowym drobnicy.

Rejon manewrowy nr 3

Rejon obejmuje nabrzeże Chemików wraz z torami nr 625, 626 i 627. Granicę rejonu stanowi ukres rozjazdu nr 620.

Do zadań rejonu należy:

- przestawianie wagonów próżnych pod załadunek z toru nr 610 lub wyjątkowo z toru nr 615, tj. z rejonu manewrowego nr 1,
- podstawianie wagonów na tory nr 626 i 627 celem przygotowania do załadunku,
- podciąganie wagonów pod urządzenia załadowcze,
- przestawianie wagonów ładownych na tory nr 609 lub 610 (punkt zdawczo - odbiorczy).
-

Rejon manewrowy nr 4

Rejon obejmuje wywrotnicę wagonową wraz z torami nr: 663, 664, 665 i 666, 672 i 673.

Do zadań rejonu należy:

- spychanie wagonów ładownych z węglem na wschodni bęben wywrotnicy (WW 11), lub bęben zachodni (WW 12),
- w okresie zimy obsługa rozmrażalni wagonów.

Rejon manewrowy nr 5

Rejon obejmuje tory nr 660, 661, 662, 667, 668, 670 i 671 w rejonie wywrotnicy.

Do zadań rejonu należy:

- przygotowanie wagonów próżnych po wyładunku do przekazania dla PKP,
- przestawianie wagonów próżnych na punkt doczyszczania wagonów na torze nr 660.

Wjazd lokomotywy w sąsiedni rejon manewrowy oraz wykonywanie w tym rejonie manewrów może się odbyć po uzyskaniu zgody kierownika manewrów

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

rejonu, w którym manewry mają być wykonane, który pełni rolę koordynatora pracy manewrowej w rejonie.

6. Skład drużyny manewrowej.

Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, zwanego kierownikiem manewrów. Kierownikowi manewrów do wykonywania pracy może być przydzielony manewrowy lub zespół manewrowych.

Kierownik manewrów wykonuje manewry jednym pojazdem trakcyjnym i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej.

Na zasadach określonych w przepisach wewnętrznych określających zasady i sposób wykonywania pracy manewrowej kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może wykonywać prace manewrowe jednoosobowo.

7. Obsługa pojazdów kolejowych

Lokomotywy manewrowe obsługiwane są jednoosobowo przez maszynistów posiadających egzamin kwalifikacyjny na stanowisko maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych i prawo kierowania tymi lokomotywami.

W czasie wykonywania manewrów kierującemu pojazdem trakcyjnym nie wolno wyręczać się w obsłudze lokomotywy innymi pracownikami.

Prawo przebywania w kabinie pojazdu trakcyjnego mają pracownicy drużyny manewrowej oraz pracownicy nadzoru.

W czasie jazdy lokomotywy manewrowej drużyna manewrowa powinna zająć miejsce w kabinie maszynisty lub na pomoście. Zajmowanie miejsca na stopniach wejściowych do lokomotywy jest zabronione.

W czasie przerw w pracy, gdy na pojeździe nie ma maszynisty (kierowcy), pojazd powinien być zabezpieczony przed uruchomieniem przez osoby nieuprawnione, a kabina pojazdu zamknięta na klucz.

8. Miejsce w którym powinny znajdować się pojazdy trakcyjne boczniczy podczas obsługi torów zdawczo – odbiorczych.

W czasie obsługi torów zdawczo – odbiorczych drużyna manewrowa właściwego rejonu manewrowego na żądanie brygadzysty obsługi kolejowej lub

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

nastawniczego SiP musi przerwać pracę manewrową. Lokomotywy winny być odstawione na tory żeberkowe nr 656 lub 657 albo na inny tor wyznaczony przez żądającego.

9. Polecenia na wykonywanie ruchów manewrowych

Ruchy manewrowe mogą być wykonywane wyłącznie na polecenie kierownika manewrów.

Polecenia na wykonanie ruchów manewrowych powinny być podawane za pomocą sygnałów ujętych w przepisach wewnętrznych użytkownika boczniczy.

W wyjątkowych przypadkach, gdy kierownik manewrów nie może przekazać maszyniście lokomotywy manewrowej sygnału osobiście lub za pośrednictwem manewrowego (słaba widoczność, łuki toru i inne przeszkody uniemożliwiające maszyniście odebranie sygnału), polecenia wolno podawać za pomocą radiotelefonów.

Na boczniczy wykorzystywane są 2 kanały radiotelefonicznej łączności manewrowej:

- kanał nr 3 używany jest w rejonach manewrowych nr 1, 2 i 3,
- kanał nr 6 używany jest w okręgu nastawczym SiP obejmującym rejony manewrowe nr 4 i 5.

Przed przystąpieniem do wykonywania manewrów kierownik manewrów zobowiązany jest poinformować maszynistę oraz manewrowego o planie pracy i sposobach jej wykonania

Przed daniem sygnału na wykonanie ruchu manewrowego, kierownik manewrów powinien upewnić się osobiście czy nie ma przeszkód do uruchomienia taboru (płozy pod kołami, zahamowane wagony, zagrożenie bezpieczeństwa pracowników i osób postronnych) oraz czy droga przebiegu nastawiona jest prawidłowo.

10. Nadzór nad pracą manewrową

Ogólny nadzór nad pracą manewrową na nabrzeżu sprawuje brygadzysta obsługi kolejowej Portu Handlowego.

11. Umieszczanie lokomotywy w składzie manewrowym

W czasie wykonywania manewrów lokomotywa zasadniczo powinna znajdować się na czole manewrującego składu lub na jego końcu. Umieszczanie lokomotywy

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

między wagonami jest dozwolone z zastrzeżeniem, że z jednej strony lokomotywy nie może się znajdować więcej niż 3 wagony

12. Sposoby wykonywania pracy manewrowej.

Na boczniczy dopuszcza się wykonywanie manewrów

- przez odstawianie taboru pojazdem trakcyjnym,
- przy pomocy pojazdu drogowego (np. Fadroma, ciągnik rolniczy) i siłą ludzi,
- staczanie wagonów z wywrotnicy poprzez kołyskę na tory postojowe przed wywrotnicą.

Stosowanie innych sposobów wykonywania pracy manewrowej np. odrzucanie wagonów **jest zabronione.**

W czasie podstawiania wagonów na bocznicę ustawiacz lub manewrowy musi jechać na pierwszym pchanym wagonie lub poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy.

Zabrania się wskakiwania i zeskakiwania z manewrującego taboru będącego w ruchu.

13. Sprzęganie i rozprzęganie taboru.

Przetaczane wagony powinny być sprzęgnięte z ciągnikiem „Unimog” lub lokomotywą manewrową oraz ze sobą nawzajem. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko. Lokomotywę wykonującą manewry należy sprzęgnąć z pierwszym wagonem w taki sposób, aby zderzaki stykały się ze sobą.

Sprzęganie i rozprzęganie taboru oraz podwieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki należy do obowiązków drużyny manewrowej. Czynności te muszą być wykonane po całkowitym zatrzymaniu przetaczanego taboru, w czasie postoju.

Wchodzenie pracowników wykonujących manewry pomiędzy tabor może nastąpić po zatrzymaniu się składu manewrowego oraz po zahamowaniu pojazdu trakcyjnego i wagonów.

14. Zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem.

**Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

Obowiązek zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy do kierownika manewrów drużyny, która wagony podstawiła na dany tor (użytkownika bocznicy lub Przewoźnika kolejowego).

Tabor nie będący w ruchu należy przed zbiegnięciem zabezpieczyć w następujących przypadkach:

- a) w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia taboru, a zwłaszcza gdy pochylenie toru wynosi powyżej 2,5 ‰ (pochylenia przekraczające 2,5‰, tabor ma łożyska toczne, wieje silny wiatr itp.,
- b) po zakończeniu manewrów.

Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem wykonuje się przez sprzęgnięcie, zahamowanie, podklinowanie – a mianowicie:

- a) stojący tabor należy na każdym torze sprzęgnąć ze sobą, za wyjątkiem tych pojedynczych wagonów, które podstawione zostały na wyznaczone miejsca (np. punkty ładunkowe); w każdej grupie tabor powinien być ze sobą sprzęgnięty.
- b) oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
 - jeden pojazd – gdy grupa połączonego taboru nie przekracza 10 pojazdów,
 - dwa skrajne pojazdy – gdy grupa połączonego taboru przekracza 10 pojazdów.

Dodatkowe zabezpieczenie przed zbiegnięciem lub w przypadku braku wagonowych hamulców ręcznych stanowią płozy hamulcowe, wyłożone od strony spadku, na obu tokach szynowych, pod koła skrajnych osi stojących wagonów.

Odkręcanie wagonowych hamulców ręcznych oraz zdejmowanie płóz hamulcowych przez pracowników nieuprawnionych pracowników użytkownika bocznicy jest **zabronione**.

Zabezpieczenia przed zbiegnięciem oraz jego usunięcia dokonuje drużyna manewrowa podstawiająca lub zabierająca wagony.

15. Miejsce znajdowania się płóz hamulcowych.

Płozy hamulcowe umieszczone są w specjalnych stojakach znajdujących się na międzytorzach torów. Płozy hamulcowe powinny być opisane umieszczonym na

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

korpusie skrótem nazwy boczniczy i numerem kolejnym płozy i wpisane do ewidencji.

Płozy hamulcowe umieszczone są w specjalnych stojakach na międzytorzach torów nr:

- 611 i 612 - 2 stojaki po 3 płozy,
- 615 i 616 - 3 stojaki po 3 płozy,
- 617 i 618 - 2 stojaki po 3 płozy,
- 619 i 620 - 2 stojaki po 3 płozy,
- 609 i 610 - 2 stojaki po 3 płozy,
- 626 i 627 - 2 stojaki po 3 płozy,
- 621 i 624 - 2 stojaki po 3 płozy,
- 660 i 661 - 3 stojaki po 3 płozy,
- 667 i 668 - 3 stojaki po 3 płozy,
- 663 i 664 - 2 stojaki po 3 płozy,
- 665 i 666 - 2 stojaki po 3 płozy,
- w hali wywrotnicy - 4 wieszaki po 2 płozy.

Na terenie boczniczy Portu Handlowego mają zastosowanie płozy typu **PL 1** koloru czerwonego do szyn typu S 49. Sprawdzenie płóz hamulcowych pod względem ilości i stanu należy do obowiązków drużyny manewrowej przed przystąpieniem do pracy. Płozy uszkodzone należy wycofać i wymienić.

16. Ilości wagonów, które można przetaczać w jednej grupie bez obsługiwanym hamulców wagonowych.

Manewrujący pojazd trakcyjny powinien posiadać czynny hamulec zespolony i ręczny. Bez Czynnego hamulca zespolonego pojazd trakcyjny nie może być użyty do wykonywania manewrów.

Pojazdem trakcyjnym można przetaczać tabor w granicach jego siły pociągowej.

Na terenie Portu Handlowego Świnoujście wszystkie jazdy manewrowe muszą odbywać się z włączonym hamulcem zespolonym.

17. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia

Przy wykonywaniu manewrów na przejeździe drogowym lub przejściu w poziomie szyn należy zachować szczególną ostrożność.

**Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

Manewry przez przejazd wolno prowadzić tylko po zamknięciu rogatek a jeśli ich nie ma, to przy zachowaniu następujących warunków:

- a) należy zatrzymać pojazdy drogowe,
- b) prędkość jazdy nie powinna przekraczać 5 km/h,
- c) zbliżając się do przejazdu, maszynista obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy.

Na przejazdach wyposażonych w sygnalizację przejazdową wstrzymanie ruchu kołowego należy dokonywać poprzez uruchomienie sygnalizacji (odpowiednio przez nastawniczego SiP w jego okręgu lub kierownika manewrów na nabrzeżu Chemików)

W razie pchania taboru manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.

17. Nastawianie zwrotnic i wykolejnic.

Przy zwrotnicach i wykolejnicach nastawianych elektrycznie z nastawni SiP kolejność czynności jest następująca:

- uzgadnianie jazd manewrowych lokomotywy Przewoźnika odbywa się między nastawniczym SiP a ekspedytorem wywrotnicy,
- ekspedytor żąda od kierownika manewrów informacji o stanie torów i miejscu znajdowania się lokomotywy portowej, a następnie wyznacza nastawniczemu nastawni SiP tor, na który może wjechać lokomotywa Przewoźnika,
- nastawniczy SiP oraz ekspedytor wywrotnicy rejestrują uzgodnienia w dzienniku telefonicznym z podaniem daty i godziny rozmowy, numerem rozmowy, określeniem czy jazda będzie ciągniona, czy pchana oraz nazwiska osób uzgadniających.

Podczas manewrów lokomotywy użytkownika bocznicy na torach wywrotnicy zwrotnice nastawiane są przez nastawniczego SiP na żądanie kierownika manewrów.

Zwrotnice nastawiane ręcznie na bocznicy obsługiwane są przez drużynę manewrową wykonującą manewry (użytkownika bocznicy lub Przewoźnika).

**Regulamin pracy bocznic kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

Po nastawieniu zwrotnicy, pracownik obsługujący zwrotnicę powinien upewnić się o prawidłowym jej nastawieniu na podstawie wzrokowego sprawdzenia dolegania iglicy do opornicy oraz drogi oporowej zamknięcia nastawczego.

Za prawidłowe nastawienie zwrotnic wchodzących w drogę przebiegu odpowiedzialny jest pracownik, który te zwrotnice obsługiwał. Przed podaniem sygnału na uruchomienie jazdy manewrowej kierownik manewrów zobowiązany jest do upewnienia się o prawidłowym nastawieniu zwrotnic.

Po zakończeniu manewrów zwrotnice należy nastawić w położenie zasadnicze.

W czasie obsługi torów zdawczo-odbiorczych dokonywanej przez drużynę manewrową Przewoźnika, zwrotnice nastawiane są przez tę drużynę.

18. Hamowanie wagonów.

Sposób hamowania wagonów określony jest w przepisach wewnętrznych bocznic: Instrukcji o technice pracy manewrowej na bocznicach ZMPSS S.A.

19. Przetaczanie wagonów siłą ludzi lub przy pomocy pojazdu drogowego

Na bocznic dopuszczalne jest przetaczanie wagonów siłą ludzi lub przy pomocy pojazdów drogowych (ciągnikiem drogowym, ładowarką typu „Fadroma” itp.).

Przetaczanie wagonów siłą ludzi lub przy pomocy pojazdu drogowego może odbywać się pod kierownictwem ustawiacza lub innego pracownika przeegzaminowanego w zakresie potrzebnym do kierowania tymi manewrami, który przed rozpoczęciem manewrowania zobowiązany jest pouczyć przydzielonych do przetaczania pracowników o zasadach bezpiecznego wykonywania tej czynności.

Siłą ludzi, pojazdami drogowymi lub za pomocą innych urządzeń mechanicznych wolno przetaczać tylko taką ilość wagonów i z taką prędkością, aby wagony te w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane.

Prędkość przetaczania wagonów pojazdami drogowymi nie może przekraczać **5km/godz.**, a w przypadku przetaczania siłą ludzi **3 km/godz.**

Tabor należy popychać idąc obok niego, przy czym należy uważać przy podstawianiu wagonów pod magazyn, aby nie znaleźć się między wagonem a urządzeniami ładunkowymi oraz składowanymi ładunkami.

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

Zabronione jest znajdowanie się ludzi między tokami szynowymi, przed lub za przetaczanym wagonem. Nie wolno uderzać wagonem o stojący następny wagon w celu jego uruchomienia.

Pojazd drogowy podczas przetaczania powinien znajdować się na zewnątrz toru.

Kierunek jazdy pojazdu drogowego powinien być równoległy do osi toru. Użyty do ciągnięcia łańcuch lub lina musi mieć długość co najmniej 2,5 m.

Lina powinna być zamocowana do wagonu w sposób uniemożliwiający jego uszkodzenie.

Wyznaczony pracownik powinien w razie potrzeby hamować wagony hamulcem ręcznym lub specjalnym klinem z drążkiem.

Po zakończeniu manewrów należy tabor zabezpieczyć przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulcem ręcznym skrajnych wagonów w przetaczanej grupie, w razie braku hamulców ręcznych, należy podklinować skrajne koła grupy płozami hamulcowymi.

20. Zachowanie szczególnej ostrożności

Szczególną ostrożność należy zachować podczas wykonywania manewrów:

- a) na torach ładunkowych, a szczególnie na torach 619 i 620, gdzie z uwagi na znajdujące się przy tych torach boksy pracownicy drużyny manewrowej jadący na taborze powinni znajdować się od strony międzytorza tych torów, przed rozpoczęciem manewrowania na tych torach należy uprzedzić kierującego pracą ładunkową o konieczności wstrzymania prac ładunkowych,
- b) na torach nr 611,612,614, 621, 624, 626 i 627 których międzytorza wyłożone są płytami betonowymi umożliwiającymi ruch pojazdów drogowych. Pojazdy drogowe mogą poruszać się po międzytorzach pod warunkiem, że tabor znajduje się na jednym torze, a drugi jest wolny. O wjeździe pojazdów drogowych na międzytorza brygadzystę obsługi kolejowej zobowiązany jest powiadomić ekspedytor nabrzeża,
- c) podczas hamowania wagonów płozami na torach 660, 661, 662, 667 i 668,
- d) przy manewrowaniu przez przejazdy kolejowe,
- e) podczas przejazdu przez rozmrażalnię,
- f) przy wpychaniu wagonów na wywrotnicę,

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

- g) przy zabieraniu wagonów próżnych po rozładunku z torów nr 660, 661 i 662 oraz 667 i 668, dojazd do stojących wagonów może odbyć się po wstrzymaniu staczania z wywrotnic,
- h) zabronione jest znajdowanie się pracownika na stopniu taboru podczas jazdy:
- po torze nr 610 od strony lewej patrząc w kierunku nabrzeża Górników, ze względu na konstrukcje wsporcze taśmociągów,
 - po torze nr 625 wewnątrz wieży zasypowej,
 - po torze nr 617 od strony pomostów do daszkowania wagonów,
 - po torze nr 672 wewnątrz tunelu rozmrażalni.

21. Grupowanie wagonów zdawanych dla przewoźników kolejowych

Obowiązek i zasady grupowania wagonów przez użytkownika jest uzależniony od zawartych umów z przewoźnikami.

22. Przekazywanie wagonów dla przewoźników kolejowych

Wagony zdawane dla przewoźników kolejowych powinny być sprzęgnięte na sprzęgi śrubowe i hamulcowe. Sprzęgi śrubowe i hamulcowe nie użyte do sprzęgnięcia powinny być zawieszane na wsporniki.

Ruchome części wagonowe powinny być umieszczone we właściwe miejsca, miejsca, burty wagonów platform podniesione i zabezpieczone przed opadnięciem, w wagonach krytych drzwi powinny być zamknięte kołpaki zaworów i klapy wagonów cystern zamknięte i dokręcone.

Za wykonanie tych czynności odpowiedzialny jest ekspedytor punktu ładunkowego.

23. Postępowanie przy wjeździe na tory PKP PLK S.A..

Wjazd lokomotywy lub składu manewrowego użytkownika boczniczy na tory stacji PKP Świnoujście SiA dozwolony jest pod warunkiem otrzymania przez nastawniczego nastawni zakładowej SiP zgody dyżurnego ruchu rejonu SiA oraz posiadania zarówno przez kierownika manewrów jak i maszynistę lokomotywy **"Zezwoleń na pracę pojazdem trakcyjnym posiadacza boczniczy na**

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

torach stacji PKP Świnoujście rejon SiA wydawanych przez Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie.

W czasie jazdy lokomotywy użytkownika boczniczy po torach stacyjnych oraz wykonywania manewrów na tych torach drużyna manewrowa oraz maszynista lokomotywy zobowiązani są do bezwzględnego stosowania się do wskazań sygnalizatorów, nakazów i poleceń podawanych za pomocą wskaźników rozmieszczonych na terenie stacji oraz poleceń pracowników PKP PLK S.A. podawanych ustnie, za pomocą urządzeń łączności lub za pomocą sygnałów ręcznych i słuchowych.

Szczegółowe informacje dotyczące stacji Świnoujście i zasady prowadzenia ruchu na stacji zawarte są w Regulaminie Technicznym Stacji, którego treść winna znać drużyna manewrowa i trakcyjna wykonująca pracę manewrową na torach stacyjnych.

24. Obsługa wywrotnicy wagonowej podczas prac ładunkowych i rozrząd wagonów

Przebieg rozładunku wagonu przy pomocy wywrotnicy

Wyładunek wagonów odbywa na się torach nr 672 i 673 mechanicznie przy pomocy dwóch bębnowy wywrotnicy wagonowej. Wagony ładowne wystawiane są (spychane) przez lokomotywę manewrową Przewoźnika na tory postojowe nr 663, 664, 665 i 666, skąd lokomotywa (lokomotywy) Portu Handlowego wpychają składy do rozładunku na wywrotnicę. Długość wpychanego składu nie może przekraczać 30 wagonów czteroosiowych, w tym 2 wagonów ochronnych (służących do wpychania ostatniej grupy wagonów). Wpychanie wagonów na bęben zachodni (WW 12) z pominięciem rozmrażalni odbywa się z torów nr 663, 664 i 665 przez odcinek toru między rozjazdami nr 673 i 674, natomiast na bęben wschodni (WW11) ze wszystkich torów: 663, 664, 665 i 666.

Jednorazowo do bębna wywrotnicy można wprowadzić dwa wagony czteroosiowe lub szescioosiowe. Różnica wysokości między dwoma wprowadzonymi jednocześnie wagonami nie może przekraczać 5 cm. Do bębna wschodniego (WW 11) można wprowadzić do rozładunku jeden wagon typu Talbot.

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

Przed rozpoczęciem spychania wagonów na bęben wywrotnicy kierownik manewrów przy pomocy radiotelefonu zamawia u nastawniczego SiP drogę przebiegu.

Skład manewrowy wpychany do bębna wywrotnicy musi być połączony na hamulcach zespolonych z wyjątkiem dwóch lub jednego z czołowych wagonów przeznaczonych do rozładunku, które należy wyluzować po zatrzymaniu przed bębniem wywrotnicy, bezpośrednio przed wepchnięciem do bębna wywrotnicy. Ponadto odpręg przeznaczony do wywracania musi być odpowiednio przygotowany: sprzęg środkowy skrecony w celu uniknięcia rozpięcia wagonów w czasie wywracania, natomiast sprzęg zewnętrzny rozkrecony w celu umożliwienia rozpięcia wagonów drążkiem.

Z uwagi na występujące łuki i inne przeszkody (np. rozmrażalnia) zezwala się przy spychaniu przygotowanego odpręgu wagonów do bębna wywrotnicy na podanie polecenia (sygnału zezwalającego) za pomocą radiotelefonu.

Skład wagonów wpychany do bębna wypycha na tor za wywrotnicą (kołyskę) znajdujący się w bębnie odpręg rozładowany. Odpręg do rozładunku wepchnięty na płytę bębna po całkowitym zatrzymaniu zostaje odczepiony za pomocą drążka przez ustawiacza lub (na jego polecenie) przez manewrowego. Po rozłączeniu wagonów skład należy wycofać na odległość minimum 3 m poza bęben. Po wycofaniu składu i zejściu z pomostu bębna ustawiacz zgłasza za pomocą radiotelefonu lub ustnie operatorowi wywrotnicy gotowość wagonów do rozładunku oraz włącza fotokomórkę i tym zezwala na uruchomienie sterowania bębniem operatorowi wywrotnicy.

Fotokomórka zabezpiecza przed przypadkowym uruchomieniem bębna w trakcie przebywania obsługi na pomoście. Uruchomienie bębna poprzedza również sygnał dźwiękowy i świetlny.

Uwaga ! Fotokomórka przed i za bębniem nie wyznaczają strefy ustawienia odpręgu.

Za ustawienie wagonów na bębniem wywrotnicy w odpowiedniej strefie odpowiada ustawiacz - przy czym kieruje się wskazówkami otrzymanymi od operatora płytowego lub operatora wywrotnicy. Odpręg powinien być usta-

**Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

wiony na długości kratownicy. Dodatkowo dla 2 wagonów typu Ea początek ustawienia odprzęgu wyznacza żółta linia na płycie bębna. Pojedynczy wagon należy ustawić na środku bębna.

Operator wywrotnicy lub drużyna manewrowa może w przypadku jakiegokolwiek awarii i niebezpieczeństwa zatrzymać pracę bębna wywrotnicy poprzez przerwanie strumienia światła fotokomórki powodujące wyłączenie sterowania i zatrzymanie bębna.

Zabrania się wjazdu lokomotywy na bęben wywrotnicy.

W przypadku rozładunku ostatniego odprzęgu z danego składu, rozładowane wagony wypychane są z wywrotnicy przez wagony ochronne znajdujące się przy lokomotywie.

Dozwolony jest jednoczesny rozładunek dwóch wywrotnic WW 11 i WW 12 przy użyciu 2 lokomotyw. Wjazd drugiej lokomotywy w rejon manewrowy może odbyć się po porozumieniu się kierowników manewrów.

Staczanie wagonów rozładowanych na wywrotnicy

Przed rozpoczęciem spychania z wywrotnicy na kołyskę rozładowanego wagonu (odprzęgu) kierownik manewrów w rejonie 4 sprawdza gotowość do pracy operatora hamulców torowych i manewrowego w rejonie nr 5 i ogłasza rozpoczęcie lub zakończenie pracy.

Wagony spychane z wywrotnicy wschodniej (WW 11) staczają się siłą grawitacji na "kołyskę" na torze nr 673, koła wagonu wjeżdżając na zwrotnicę rozjazdu nr 671 z ostrza przestawiają zwrotnicę tego rozjazdu i następnie po wytraceniu prędkości, wagon ruchem powrotnym stacza się po pochyleniu na zwrotnicę rozjazdu nr 671, którą w międzyczasie urządzenie ustalające nastawiło w położenie kierujące na tor nr 671, gdzie następuje ich częściowe wyhamowanie na hamulcu torowym obsługiwanym ze sterowni nr 2. Z hamulca wagony są kierowane na tor nr 667 lub 668 w zależności od położenia ręcznie nastawianej zwrotnicy nr 669 obsługiwanego przez manewrowego rejonu nr 5.

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

Wagony spychane z wywrotnicy zachodniej (WW 12) staczają się siłą grawitacji na "kołyskę" na torze nr 672, koła wagonu wjeżdżając na zwrotnicę rozjazdu nr 670 z ostrza przestawiają zwrotnicę tego rozjazdu i następnie po wytraceniu prędkości, wagon ruchem powrotnym stacza się na tor nr 670, gdzie następuje ich częściowe wyhamowanie na hamulcu torowym obsługiwany ze sterowni nr 1. Z hamulca wagony są kierowane na tor nr 660, 661 lub 662 w zależności od położenia ręcznie nastawianych zwrotnic nr 666 i 667 obsługiwanych przez manewrowego rejonu nr 5.

Docelowe hamowanie wagonów na torach nr 660, 661, 662, 667 i 668 odbywa się za pomocą płóz hamulcowych przez manewrowego Portu Handlowego, który po zatrzymaniu wagonów dokonuje łączenia wagonów.

Sprzęganie wagonów na sprzęgi śrubowe i hamulcowe na torze, na który aktualnie wagony są staczane jest zabronione. Przy sprzęganiu taboru należy przestrzegać postanowień punktu 11.16.

Dozwolone są jednoczesne przebiegi wjazdu na tory nr 663 do Tm 669 i 664 do Tm 670 z jazdą po torze 665 na i z wywrotnic WW 11 i WW 12 przez odcinek toru nr 665 pomiędzy rozjazdami nr 672 i 673.

Warunki obsługi wywrotnicy zachodniej (WW 12) przez rozmrażalnię wagonów

Wagony z zamrożonym węglem wpychane są do tunelu rozmrażalni z torów nr 663 i 664 lokomotywą Portu Handlowego.

Rozmrażalnia mieści jednorazowo 10 wagonów czteroosiowych lub 8 sześćoosiowych.

Do przetaczania wagonów przez czynną rozmrażalnię na wywrotnicę dla zapewnienia ciągłości technologicznej wyładunku należy użyć 20 wagonów ochronnych (dystansowych), ładownych lub próżnych. Łącznie skład manewrowy nie może przekroczyć 30 wagonów.

**Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

Przejazd lokomotywy przez tunel rozmrażalni jest możliwy po demontażu grzejników torowych. Bez demontażu ww. urządzeń przejazd lokomotywy jest zabroniony.

Podczas przetaczania wagonów przez tunel rozmrażalni przebywanie ludzi w tunelu jest zabronione.

W przypadku awarii sprzęgu powietrznego wewnątrz rozmrażalni i automatycznego zatrzymania składu należy bezwzględnie wyłączyć urządzenia grzejne. Po obniżeniu się temperatury do 45 °C pracownik brygady obsługi wywrotnicy wyznaczony przez brygadzystę może wejść do rozmrażalni i dokonać wymiany sprzęgu powietrznego.

Kierownik manewrów lub manewrowy zobowiązany jest do udzielenia pomocy przy wymianie sprzęgu, a w szczególności wskazania uszkodzonego sprzęgu, rozłączenia go i ponownego połączenia, zabezpieczenia taboru przed uruchomieniem w chwili przebywania pracownika w tunelu.

Wagony wstawiane na wywrotnicę przez rozmrażalnię muszą być połączone na hamulec zespolony.

25. Postępowanie po zaistnieniu wypadku na torach bocznicy.

W razie zaistnienia na torach bocznicy wypadku, w rozumieniu art. 17 ust. 3 ustawy z dnia 31 marca 2004 r. o transporcie kolejowym, każdy pracownik kolejowy obowiązany jest osobiście i niezwłocznie zgłosić wypadek, używając wszelkich dostępnych środków

- Dyspozytorowi PHŚ ☎ (091) 3277410,
- dyżurnemu ruchu stacji Świnoujście SiA – ☎ (0-91) 471 4626,
- dyspozytorowi PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie – ☎ (0-91) 4713363,

ponadto kierujący manewrami zgłasza ten fakt swojemu zwierzchnikowi wg zasad określonych w przepisach wewnętrznych użytkownika bocznicy bądź przewoźnika kolejowego (w zależności od tego, czym jest pracownikiem);

Zgłaszając wypadek należy podać: miejsce, czas, opis wypadku i jego skutki.

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.

Jeżeli na skutek wypadku kolejowego na boczniczy doszło do awarii chemicznej, pożaru lub wybuchu związanego z przewozem koleją towarów niebezpiecznych, posiadacz lub użytkownik boczniczy zobowiązani są niezwłocznie dodatkowo zawiadomić:

- osoby znajdujące się w strefie zagrożenia,
- Komendę Miejską Państwowej Straży Pożarnej – ☎ 112, 998 lub Policji – ☎ 997,

Telefoniczne numery alarmowe.

Numery alarmowe służb ratowniczych kraju są dostępne bezpłatnie, tzn. do połączenia się z nimi z telefonicznych aparatów publicznych (*automatów telefonicznych*) nie są potrzebne monety, żetony czy też karty magnetyczne.



997 – Policja, 998 – Straż Pożarna, 999 – Pogotowie Ratunkowe,



112 – numer alarmowy zintegrowanych służb ratowniczych w sieciach łączności komórkowej i stacjonarnej.

Jeśli na skutek wypadku kolejowego na boczniczy wystąpiły ofiary w ludziach lub powstały straty materialne i szkody przekraczające równowartość 50 000 EUR, użytkownik boczniczy o wypadku powiadamia także Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Poznaniu:

- w razie wypadku nie mającego związku z przewozem koleją towarów niebezpiecznych ☎ (0-61) 6331384,
- w razie wypadku mającego związek z przewozem koleją towarów niebezpiecznych ☎ (0-61) 6331386, 📱 506046342.

Dochodzenie w sprawie wypadku prowadzone jest z udziałem przedstawicieli kolei.

§ 10.

Sposób postępowania przy przyjmowaniu i przekazywaniu wagonów pod względem handlowym.

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

1. Przyjmowanie i przekazywaniu wagonów przez przewoźnika kolejowego odbywa się zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (tekst jednolity Dz.U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 z późn. zm.), na zasadach i na podstawie dokumentów określonych w umowie, o której mowa w §1 ust. 6.

2. Przyjmowanie i przekazywanie wagonów odbywa się na torach zdawczo odbiorczych wskazanych w §8 ust. 2 na podstawie uzgodnionych w umowach wykazów zdawczych.

Ponadto dla przesyłek węgla Węglkoksu wagony mogą być przekazywane na odrębnych zasadach umownych (pomiędzy Przewoźnikiem i PHŚ/Węglkoksem) na torach wyznaczonych w umowie z przewoźnikiem torach stacji Świnoujście oraz odstawiane na postój i sortowane na torach stacyjnych. W umowie tej należy określić między innymi stroną umowy, która będzie obciążana przez PLK S.A. za usługi dodatkowe.

Wykorzystanie torów postojowych, rozrząd i zasady jazd manewrowych przy pomocy lokomotyw użytkownika boczniczy lub Przewoźnika po torach stacji Świnoujście odbywa się na zasadach umowy na świadczenie usług dodatkowych (wg cennika PLK) zawartej z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie.

3. Przyjmowanie i przekazywanie wagonów odbywa się na torach zdawczo odbiorczych na podstawie uzgodnionych w umowach wykazów zdawczych.

W przypadku, gdy przewoźnikiem jest PKP Cargo S.A:

a. przekazywanie wagonów i przesyłek użytkownikowi boczniczy odbywa się na podstawie sporządzonych przez PKP Cargo S.A. wykazów zdawczych (R 25 lub R 26),

b. przyjmowanie wagonów i przesyłek od użytkownika boczniczy odbywa się na podstawie sporządzonych przez niego wykazów o wagonach gotowych do zabrania (R 27 lub R 28).

4. Do przyjmowania i przekazywania wagonów oraz kwitowania dokumentów zdawczo - odbiorczych na punktach zdawczo - odbiorczych dla nabrzeży:

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

- a) Portowców, Chemików i Hutników oraz Drobnicy upoważniony jest ze strony Portu Handlowego ekspedytor portowy i ze strony Przewoźnika:
- w przypadku PKP Cargo S.A. -ekspedytor i ustawiacz,
 - w przypadku pozostałych Przewoźników – wyznaczona przez Przewoźnika osoba (np. maszynista).
- b) Wywrotnicy - ze strony Portu Handlowego - ekspedytor wywrotnicy i ze strony Przewoźnika:
- w przypadku PKP Cargo S.A. -ekspedytor i ustawiacz,
 - w przypadku pozostałych Przewoźników – wyznaczona przez Przewoźnika osoba (np. maszynista).
5. Przekazywanie wagonów polega na porównaniu danych umieszczonych w wykazie zdawczym ze stanem faktycznym, sprawdzeniu stanu wagonów, przesyłek i plomb.

§ 11.**Utrzymanie torów i urządzeń oraz nadzór nad stanem technicznym boczniczy.**

1. Przeprowadzanie badań technicznych torów, rozjazdów oraz urządzeń infrastruktury kolejowej oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym na boczniczy należy do obowiązku właściciela boczniczy („ZMPSiŚ” S.A.).

Badania techniczne powinny być wykonywane przez osoby, posiadające wymagane uprawnienia budowlane w specjalnościach:

- linie, węzły i stacje kolejowe,
- urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

Wyniki okresowej kontroli powinny być odnotowane we właściwej dokumentacji.

2. Oględziny i konserwacja torów, rozjazdów oraz urządzeń infrastruktury kolejowej na boczniczy, zapewnienie ich sprawności technicznej oraz utrzymanie w wymaganym stanie technicznym należy do obowiązku właściciela boczniczy i powinny być dokonywane w oparciu o postanowienia „Instrukcji utrzymania

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

infrastruktury kolejowej na bocznicach ZMPSŚ S.A.”. Czynności te mogą być dokonywane przez wybrane przez właściciela bocznic firmy w systemie zleconym lub w ramach stosownych umów.

3. O uszkodzeniach elementów infrastruktury kolejowej bocznic oraz konieczności wykonania naprawy powiadomić należy dyspozytora. Dalszy tryb postępowania określają przepisy wewnętrzne bocznic.
4. Usterki nie wymagające specjalistycznych napraw usuwane są przez użytkownika bocznic sposobem gospodarczym, w czasie pomiędzy obsługami kolejowymi bocznic.
5. W razie konieczności wykonania napraw lub remontów specjalistycznych, ich wykonanie zostanie zlecone firmie uprawnionej do wykonywania takich prac.

Wykonywane prace muszą być nadzorowane przez osobę posiadającą wymagane uprawnienia budowlane.

6. Wszelkie roboty związane z utrzymaniem elementów infrastruktury kolejowej na bocznic, mogące naruszyć ustalony porządek pracy manewrowej związanej z obsługą kolejową bocznic muszą być uzgodnione z:

- PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie,
- z przedstawicielami przewoźników kolejowych dokonujących obsługi,

w zakresie ograniczeń w wykonywaniu pracy manewrowej oraz

- kierownikiem manewrów – w zakresie ograniczeń w wykonywaniu pracy manewrowej – jeżeli prace wykonywane są tylko na części torów bocznicowych.

Przed przystąpieniem do wykonania robót utrzymania należy sporządzić harmonogram, określający:

- zakres i termin wykonania poszczególnych prac,
- niezbędne środki ostrożności (osygnalizowanie) i sposób osłonięcia miejsca robót,
- osobę nadzorującą wykonanie robót.

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu**

Usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót może nastąpić dopiero po całkowitym zakończeniu prac oraz sprawdzeniu stanu torów i urządzeń.

7. Właściciel boczniczy (ZMP SiŚ) ma opracowane własne przepisy wewnętrzne określające warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania nawierzchni kolejowej na bocznicach. Przepisy te podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w Warszawie.

§ 12.**Badania lekarskie, kwalifikacje i szkolenia pracowników**

1. Pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu pracy manewrowej (ustawiacze, manewrowi, maszyniści) powinni posiadać stopień zdolności do pracy oraz egzaminy kwalifikacyjne i okresowe w ***Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 w sprawie wykazu stanowisk związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz.U. Nr 212 poz. 2152)*** i podlegać badaniom okresowym dokonywanym przez lekarza uprawnionego do badań profilaktycznych lub lekarza medycyny pracy, w terminach określonych w tym załączniku.
2. Przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania czynności pracownicy ci powinni być poddani egzaminowi autoryzacyjnemu ze znajomości warunków lokalnych.
3. Pracownicy związani bezpośrednio z pracą manewrową, przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania obowiązków powinni być zapoznani z postanowieniami niniejszego Regulaminu i właściwych dla miejsca pracy załączników (Regulaminów oraz przepisów wewnętrznych w zakresie właściwym dla określonego stanowiska pracy. Przyjęcie do wiadomości postanowień Regulaminu pracownicy powinni potwierdzić przez złożenie podpisu na wykazach przyścia do wiadomości załączonych do poszczególnych Regulaminów pracy manewrowej nabrzeży.

Postanowienia końcowe.

Regulamin niniejszy wymaga uzgodnienia z zarządcą infrastruktury kolejowej – PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie i obowiązuje po zatwierdzeniu przez użytkownika boczniczy.

Regulamin wykonano w 6. jednobrzmiących egzemplarzach, które po uzgodnieniu i zatwierdzeniu otrzymują:

- 1 - „ZMPSiŚ” S.A. w Szczecinie – 2 egz.,
- 2 - „Port Handlowy Świnoujście” Spółka z o.o. – 2 egz.,
- 3 - PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie – 1 egz.,
- 4 - PKP CARGO S.A. Zakład Przewozów Towarowych w Szczecinie – 1 egz.,

Wszelkie zmiany i uzupełnienia regulaminu należy odnotować w „Skorowidzu zmian i uzupełnień”, wykonać w 6. egzemplarzach i przekazać jednostkom organizacyjnym wymienionym w powyższym rozdzielniku.

Zmiany i uzupełnienia mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego podlegają obowiązkowemu uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej – PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie.

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Portu Handlowego Świnoujście”
w Świnoujściu****SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ**

Lp.	strona, §, ustęp, punkt	treść zmiany	obowiązuje od	data i podpis wprowadzają cego

