

Załącznik nr 10
Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej
„Szczecin Port Masówka”
Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ NABRZEŻA PARNICA

Szczecin
2 0 0 7



Spis treści:

	str.
Spis treści	2
§ 1. Nazwa, miejsca odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu	3
§ 2. Wykaz torów	4
§ 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	5
§ 4. Wykaz placów składowych	6
§ 5. Urządzenia ładunkowe	7
§ 6. Urządzenia trakcyjne i waga wagonowa	7
§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża	8
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu	9
§ 9. Inne postanowienia	11
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	12

ZAŁĄCZNIKI:

Plan schematyczny



§ 1.

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

1. Nazwa i miejsca odgałęzienia nabrzeża.

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

Ponadto na nabrzeżu eksploatację punktu przeładunku smoły prowadzi Qiumico Spółka z o.o.

Tory nabrzeża Parnica odgałęziają się na rozjeździe nr 760 w okręgu nastawczym SPB15 i 790 od toru dojazdowego do bocznic nr 455 stacji Szczecin Port Centralny.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy na nabrzeżu Parnica znajduje się na torach nabrzeżnych nr 441, 442, 443 i 444 oraz torów na punkcie rozładunki smoły nr 445 i 446, które oprócz funkcji torów zdawczo - odbiorczych pełnią funkcję torów ładunkowych.

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Tory dojazdowe do nabrzeża położone są na zmiennych pochyleniach o wielkościach do 3,4‰. Tory zdawczo - odbiorcze i postojowe położone są w poziomie.

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 180 m i występuje w torze nr 443.



§ 2.

Wykaz torów

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wag. 2 - osiowych
		od	do	metrów	od	do	metrów	
441	Zdawczo - odbiorczy ładunkowy, postojowy	U 760	Z 1	792	U 792	Z 1	415	41
442	Zdawczo - odbiorczy ładunkowy, postojowy	U 793	Z 1	360	U 793	Z 1	360	36
443	Zdawczo - odbiorczy ładunkowy, postojowy	U 794	Z 1	328	U 794	Z 1	328	32
444	Zdawczo - odbiorczy ładunkowy, postojowy	Z 1	Z 1	179	U 767	Z 1	54	5
445	dojazdowy, wagowy	U 794	Z 1	315	U 794	S 762	142 *	---
	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy (stanowisko rozładunku wagonów ze smołą)				U 762	Z 1	129	12
446	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy (stanowisko rozładunku wagonów ze smołą)	U 768	Z 1	101	U 768	Z 1	101	10
447	postojowy	U 768	K	101	U 768	K	101	10

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- Z1 - sygnał Z1
- U - zakres rozjazdu
- K - koniec toru
- S - początek rozjazdu

Pojemność torów nabrzeża

	Ilość wagonów dwuosiowych
Maksymalna pojemność torów (Mp)	146

Normalna pojemność torów ($N_p=0,6$ Mp)	87
------------------------------------------	----

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Numery zwrotnic	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwrotnicy (tak, nie)
760 (PLK)	na tor nr 441	ręczny, drużyna manewrowa	nie
790 (PLK)	na zwrotnicę nr 793	ręczny, drużyna manewrowa	nie
792	na zwrotnicę nr 780	ręczny, drużyna manewrowa	nie
793 a/b	na tor nr 442	ręczny, drużyna manewrowa	nie
793 c/d	na tor nr 455	ręczny, drużyna manewrowa	nie
794	na tor nr 443	ręczny, drużyna manewrowa	nie
762 *)	na tor nr 445	ręczny, drużyna manewrowa	nie
763	na zwrotnicę nr 765	ręczny, drużyna manewrowa	nie
764	na tor nr 442	ręczny, drużyna manewrowa	nie
765	na tor nr 443	ręczny, drużyna manewrowa	nie
766	na tor nr 442	ręczny, drużyna manewrowa	nie
767	na tor nr 444	ręczny, drużyna manewrowa	nie
768 *)	na tor nr 446	ręczny, drużyna manewrowa	nie
769	na tor nr 444	ręczny, drużyna manewrowa	nie

*) Zwrotnice rozjazdów nr 762 i 768 wyposażone są w zamki trzpieniowe umożliwiające zamknięcie tych zwrotnic w położeniu ochronnym (kierującym na tor nr 447) na czas prac ładunkowych i postoju wagonów na punkcie rozładunku smoły. Klucze od zamków przechowuje dysponent nabrzeża. Zamknięcia zwrotnic dokonuje kierownik manewrów, który pobiera klucze od dysponenta. Klucze zapasowe przechowywane są u dysponenta nabrzeża.

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.



2. Przejazdy i przejścia na nabrzeżu

Na nabrzeżu znajdują się dwa przejazdy kolejowe nie strzeżone w poziomie szyn:

- w km. 0,270 przez tory nr 441 i 455 (tor PLK),
- w km. 0,126 przez tor nr 445 (pomiędzy pomostem do daszkowania wagonów i wagą wagonową).

Przejazdy są osygnalizowane krzyżami św. Andrzeja ustawionymi z obu jego stron.

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

3. Sygnały i wskaźniki

Sygnały **Z1** zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr 441 - 447 przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory.

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

Na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

§ 4.

Wykaz placów składowych

Do składowania towarów służą 5 zasobni usytuowanych z prawej strony toru nr 444 (patrząc w kierunku kozła oporowego).

Przy torze nr 447 w pobliżu wagi znajduje się zbiornik do magazynowania smoły połączony z kolektorem znajdującymi się przy torze nr 446.



§ 5.

Urządzenia ładunkowe

1. Wyładunek towarów z wagonów na statki lub zasobnie oraz załadunek wagonów dokonywany jest przy pomocy dwóch dźwigów bramowych (o numerach 95 i 1186) o udźwigu 8 T (80 kN) każdy usytuowanych nad torami ładunkowymi nr 441 - 444.
2. Rozładunek smoły odbywa się przy pomocy kolektora zabudowanego na międzytorzu torów nr 445 i 446. Jednocześnie do kolektora można na każdym z torów (nr 445 i 446) podłączyć po 8 wagonów cystern.
3. Przy torze nr 445 przed przejazdem w km. 0,126 zabudowane jest stanowisko daszkowania. Stanowisko składa się z 2 pomostów o długości 20 m i wysokości 2,8 m każdy. Dopuszczalne obciążenie robocze pomostów wynosi 5 kN/mb.
4. Przy torze nr 445 na budynku wagi wagonowej znajduje się stanowisko lukowego. Służy ono do podawania przez lukowego sygnałów dla operatora dźwigu podczas dokonywania egalizacji wagonów.
5. Przy torze nr 445 naprzeciw wagi wagonowej znajdują się zasobnie egalizacyjne (boxy). Egalizacja dokonywana jest za pomocą dźwigów samojezdnych.

§ 6.

Urządzenia trakcyjne i waga wagonowa

1. Dla wykonywania prac manewrowych związane z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża wykorzystywane są ciągniki drogowe – szynowe „Unimog” własności spółki „BCP” oraz dwóch przeciągarek z liną nawijaną na bęben usytuowanych po jednej na międzytorzu torów nr 441 i 442 oraz przy torze nr 444. Na nabrzeżu może pracować lokomotywa manewrowa „BCP”.
2. Przy torze 445 bezpośrednio za przejazdem w km. 0,126 znajduje się mechaniczna statyczna waga wagonowa o udźwigu 100 T i długości pomostu 16m.



§ 7.

Warunki techniczne obsługi nabrzeża

1. Obsługa boczniczy.

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

Wagony podstawiane są na wskazane przez dysponenta nabrzeża tory zdawczo – odbiorcze/ładunkowe nabrzeżne nr 441, 442, 443 i 444 oraz na tory zdawczo – odbiorcze stanowiska rozładunku smoły nr 445 i 446. Z tych też torów zabierane są zdawane wagony.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo odbiorcze:

- nr 441 - 444 (nabrzeżne) najwyżej 114 wagonów dwuosioowych (o długości 10 m każdy),
- nr 445 i 446 (stanowiska rozładunku smoły) najwyżej 16 wagonów cystern czteroosioowych.

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

2. Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

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

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) a **dysponentem nabrzeża (tel. 091 4307318 lub 091 4307130).**

3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

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

4. Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego

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

§ 8.

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

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

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

2. Podział na rejony manewrowe

Nabrzeże stanowi jeden rejon manewrowy.

3. Nadzór nad pracą manewrową

Nadzór nad pracą manewrową na torach nabrzeża sprawuje dysponent nabrzeża.

4. Dozwolona szybkość jazd manewrowych.

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

5. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

- ♦ przy manewrowaniu przez przejazdy nie strzeżone przez tor nr 441 w km 0,270 i tor nr 445 w km. 0,126,
- ♦ wykonywaniu manewrów na torach nr 441 - 444, które łącznie z międzytorzami wyłożone są płytami umożliwiającymi ruch pojazdów kołowych oraz nad którym pracują dźwigi,
- ♦ przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych - dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta lub brygadzystę nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach krytych, umocowaniu burt i kłonic na wagonach platformach i odłączeniu wagonów od kolektora,

Regulamin pracy manewrowej na nabrzeżu Parnica

- ◆ przy wykonywaniu manewrów na torach ładunkowych z uwagi na składowane na międzytorzach tych torów czerpaki i zasobniki dźwigów oraz możliwość pozostawienia na torach zasobników wykorzystywanych do załadunku wagonów krytych. W takim przypadku dysponent nabrzeża zamyka określony tor i osygnalizowuje tarczą D1 oraz zamyka na sponę iglicową zwrotnicę kierującą na ten tor w położeniu ochronnym,
- ◆ podczas jazdy torami nr 445 i 446 na stanowisku rozładunku smoły z uwagi na znajdujący się na międzytorzu tych torów kolektor,
- ◆ podczas przejazdu torem nr 445 przy pomostach do daszkowania i obok budynku wagi.

6. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia

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

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

W czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 12 wagonów. Jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 12 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym.

W przypadku gdy skład manewrowy liczy powyżej 12 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy wykonać uproszczoną próbę hamulców.

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

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

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

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

9. Warunki wykonywania pracy manewrowej przy pomocy innych środków.
Warunki wykonywania pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego (np. Fadzroma) i siłą ludzi zawarto w Regulaminie pracy boczniczej w § 8 ust. 18 i 19.

§ 9.

Inne postanowienia

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



POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI REGULAMINU

Lp.	imię i nazwisko	stanowisko	data	podpis