

Załącznik nr 1
Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej
„Szczecin Port Masówka”
Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ NABRZEŻA REGALICA

Szczecin
2 0 0 7



Spis treści:

	str.
Spis treści	2
§ 1. Nazwa, miejsce odgałęzienia nabrzeża, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków na nabrzeżu	3
§ 2. Wykaz torów	3
§ 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	4
§ 4. Wykaz magazynów i placów	6
§ 5. Urządzenia ładunkowe	6
§ 6. Urządzenia trakcyjne	7
§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża	7
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu	8
§ 9. Inne postanowienia	10
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	11

ZAŁĄCZNIKI:

Plan schematyczny



§ 1.

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

1. Miejsca odgałęzienia nabrzeża.

Nabrzeże Regalica położone jest na terenie Zarządu Portu Szczecin - Świnoujście S.A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo Port Szczecin Spółka z o.o.

Tory nabrzeża Regalica odgałęzają się na rozjeździe nr 184 w okręgu zwrotniczego SPA 4 od torów stacji Szczecin Port Centralny.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy na nabrzeżu Regalica znajduje się na torach nabrzeżnych nr 81, 82, 83 i 84, które oprócz funkcji torów zdawczo - odbiorczych pełnią funkcję torów ładunkowych.

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicy.

Tory nabrzeża Regalica położone są na niewielkich pochyleniach w kierunku torów stacyjnych o wielkości, od 0,1 ‰ na torze nr 83 do 1,6 ‰ na torze nr 84.

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 190 m i występuje w torze nr 81„a”.

§ 2.

Wykaz torów

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wag. 4-osioowych serii Ea
		od	do	metrów	od	do	metrów	
81„a”	przednabrzeżny, dojazdowy	U 184	S 257	179	U 184	S 257	179	
81	nabrzeżny, zdawczo - odbiorczy ładunkowy	U 257	Z 1	594	U 257	U 256	436	29
					S 256	Z 1	115	7
82	nabrzeżny, zdawczo - odbiorczy ładunkowy	U 257	U 256	442	U 258	U 256	368	24



Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w osiach obliczeniowych
		od	do	metrów	od	do	metrów	
83	nabrzeżny, zdawczo - odbiorczy ładunkowy	U 258	Z 1	368	U 259	Z 1	295	19
84	nabrzeżny, zdawczo - odbiorczy ładunkowy	U 259	Z 1	581	U 259	Z 1	581	38

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

S - styk przediglicowy rozjazdu

U - ukres rozjazdu

Z 1 - sygnał Z 1

Pojemność torów nabrzeża

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	119
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	71

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1. Wykaz zwoznic na nabrzeżu

Numery zwoznic	Zasadnicze położenie zwoznic	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwoznic (tak, nie)
256	na tor nr 81	ręczny, drużyna manewrowa	nie
257	na tor nr 81	ręczny, drużyna manewrowa	nie

Numery zwrotnic	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwrotnicy (tak, nie)
258	na zwrotnicę nr 259	ręczny, drużyna manewrowa	nie
259	na tor nr 83	ręczny, drużyna manewrowa	Nie
Wk B *)	nałożona na tor	ręczny, drużyna manewrowa	Nie

*) Dla ochrony bramy wjazdowej do magazynu M12, przed nie uzgodnionym wjazdem taboru, na torze nr 84 za przejazdem kolejowym w km. 0,338 zabudowana jest wykolejnicza Wk B. Wykolejnicza nakładana jest na tor na czas zamknięcia bramy wjazdowej w magazynie nr 12 i zamykana na klucz, który przechowuje dysponent. Na czas obsługi magazynu po otwarciu drzwi magazynu dysponent wydaje klucz kierownikowi manewrów, który po zakończeniu obsługi i zamknięciu zwrotnicy w położeniu zasadniczym zwraca klucz od zamka dysponentowi nabrzeża.

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

2. Przejazdy i przejścia na nabrzeżu

Na nabrzeżu znajdują się dwa zakładowe przejazdy nie strzeżone:

- ♦ w km 0,220 przejazd przez tor nr 81 „a”,
- ♦ w km 0,338 przejazd przez tor nr 84.

Oba przejazdy osygnalizowane są krzyżami świętego Andrzeja.

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 81 i 84 na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory oraz na bramach wjazdowych do magazynu M7 na torze nr 84. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane.



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 magazynów i placów

1. Magazyny i rampy

nr	przy torze nr	przeznaczenie	Powierzchnia (m ²)
M7	84	wyroby stalowe	1300
M8	81	wyroby stalowe	2000
M9 *)	81	wyroby stalowe	3155
M10	84	wyroby stalowe	11799
M12*)	84	wyroby stalowe	4873

*) w magazynie nr 12 znajduje się rampa boczna.

2. Place składowe

Wzdłuż torów położone są utwardzone place składowe.

§ 5.

Urządzenia ładunkowe

Rodzaj dźwigu	Numer rozpoznawczy	Udźwig (T)	Zasięg maksymalny	Rodzaj napędu
1	2	3	4	5
portalowy	D 208	3 - 6	32	elektryczny
portalowy	D 209	3 - 6	32	elektryczny



§ 6.

Urządzenia trakcyjne

Dla wykonywania prac manewrowych związane z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża Regalica wykorzystywane są ciągniki drogowo – szynowe „Unimog” własności spółki „BCP”. Na nabrzeżu może pracować lokomotywa manewrowa „BCP”.

§ 7.

Warunki techniczne obsługi nabrzeża

1. Obsługa nabrzeża.

Nabrzeże obsługiwane jest przez drużynę manewrową i lokomotywę licencjonowanych przewoźników kolejowych na zasadach określonych w §8 Regulaminu pracy boczniczy.

Wagony podstawiane są na tory zdawczo – odbiorcze/ładunkowe nr 81 – 84 oraz są zabierane z tych torów.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory ładunkowe nr 81 – 84 najwyżej 119 wagonów czteroosiowych o długości 15 m każdy. Podstawienie większej liczby 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) i **dysponentem nabrzeża (tel. 091 4307294).**

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 zespoły manewrowe i pojazdy trakcyjne spółki „BCP” (ciągniki drogowe szynowe „Unimog”), 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 Regalica stanowi jeden rejon manewrowy.

3. Dozwolona szybkość jazd manewrowych.

Dozwolona szybkość jazdy manewrowej po torach nabrzeża wykonywanej przy pomocy lokomotywy manewrowej wynosi 5 km/godz. Przy podstawianiu wagonów na nabrzeże i 15 km/godz. Przy zabieraniu wagonów z nabrzeża oraz podczas jazdy po torze dojazdowym nr 81a.

4. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

- a. przy wykonywaniu manewrów na torze nr 81, nad którym pracują dźwigi,
- b. podczas jazdy torem nr 84 przez magazyn nr M12, którego wjazd i wyjazd zamykany jest przesuwymi bramami,
- c. przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczenia, 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,
d. przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy nie strzeżone.

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

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

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

6. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia

Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w § 8 ust. 16.

7. 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. 18.

Rozpoczęcie wykonywania pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowo - szynowego „Unimog” na torach nabrzeża może nastąpić po upewnieniu się dysponenta nabrzeża w uzgodnieniu ze zwrotniczym posterunku SPA4 (tel. 091 471 4564) PLK S.A. ,że nie została udzielona zgoda na wjazd ze stacji na nabrzeże Regalica. Ponadto zarządzający rozpoczęciem 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 (poza rozjazd nr 194) jest zabroniony.

8. Warunki wykonywania pracy manewrowej przy pomocy innych środków.

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

§ 9.

Inne postanowienia

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



POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI REGULAMINU

Lp.	imię i nazwisko	stanowisko	data	podpis



„Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście” S.A.

**Zał. nr 1 do Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Szczecin Port Masówka”
Regulamin pracy manewrowej na nabrzeżu Regalica**

--	--	--	--	--