

Załącznik nr 5
Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej
„Szczecin Port Masówka”
Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ NABRZEŻA BYTOMSKIEGO



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	6
§ 4. Wykaz placów składowych	8
§ 5. Urządzenia ładunkowe	8
§ 6. Urządzenia trakcyjne	9
§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża	9
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu	10
§ 9. Inne postanowienia	12
Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	13

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

Tory nabrzeża Bytomskiego odgałęzają się na rozjeździe nr 182 (rozjazd PLK) w okręgu zwrotniczego SPA 4 od torów stacji Szczecin Port Centralny, 193 od toru dojazdowego do nabrzeża Gliwickiego i 192 od toru 161 nabrzeża Taśmowiec.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy na nabrzeżu Bytomskim znajduje się na torach nabrzeżnych nr 151c, 152c, 153c i 154c, które oprócz funkcji torów zdawczo - odbiorczych pełnią funkcję torów ładunkowych.

Ponadto dla przesyłek węgla Węglkoksu wagony mogą być przekazywane na odrębnych zasadach umownych (pomiędzy Przewoźnikiem i BCP/Węglkoksem) na torach wyznaczonych w umowie z przewoźnikiem torach stacji Szczecin Port Centralny oraz odstawiane na postój i sortowane na torach stacyjnych.

Wykorzystanie torów postojowych i zasady jazdy manewrowych przy pomocy lokomotyw dzierżawionych przez „BCP” po torach stacji Szczecin Port Centralny odbywa się na zasadach umowy na świadczenie usług dodatkowych (wg cennika PLK) zawartej z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie.

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Tory nabrzeża położone są w poziomie i na niewielkich pochyleniach do 2,5‰ w kierunku stacji. Maksymalne pochylenia występują na głowicy rozjazdowej położonej bezpośrednio przed torami ładunkowymi nr 151 „c”, 152 „c” i 153 „c”.

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

§ 2.

Wykaz torów

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wag. 4 – osiowych serii Ea
		od	do	metrów	od	do	metrów	
151	postojowo - ładunkowy	U 201	K	674	U 201	K	559	35
151 „a”	przednabrzeżny, dojazdowy				U 201	P	73	4
151 „b”	przednabrzeżny, postojowy				P	S 220	253	16
151 „c”	nabrzeżny, zdawczo - odbiorczy ładunkowy				S 295	K	233	15
152	postojowo - ładunkowy	U 203	K	651	U 203	K	47	33
152 „a”	przednabrzeżny, dojazdowy				U 203	P	73	4
152 „b”	przednabrzeżny, postojowy				P	S 289	200	13
152 „c”	nabrzeżny, zdawczo - odbiorczy ładunkowy				U 294	K	250	16
153	postojowo - ładunkowy	U 203	K	615	U 203	K	479	31
153 „a”	przednabrzeżny, dojazdowy				U 203	Pp	44	3
153 „b”	przednabrzeżny, postojowy				Kp	S 286	162	10
153 „c”	nabrzeżny, zdawczo - odbiorczy ładunkowy				W	Z1	273	18
154	postojowo - ładunkowy	U 187	K	707	U 187	Z1	533	34
154 „a”	przednabrzeżny, dojazdowy				U 187	Pp	132	8
154 „b”	przednabrzeżny, postojowy				Kp	U 285	152	10
154 „c”	nabrzeżny, zdawczo - odbiorczy ładunkowy				S 293	Z1	249	16

Regulamin pracy manewrowej na nabrzeżu Bytomskim

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wag. 4-osiowych serii Ea
		od	do	metrów	od	do	metrów	
155	postojowo - ładunkowy	S 188	U 283	707	S 188	U 283	261	17
155 „a”	przednabrzeżny, dojazdowy				S 188	Pp	108	7
155 „b”	przednabrzeżny, postojowy				Kp	U 283	153	10
156	postojowo - ładunkowy	U 191	K	520	U 191	Z1	471	30
156 „a”	przednabrzeżny, dojazdowy				U 191	Pp	138	9
156 „b”	przednabrzeżny, naprawczy, postojowy				Kp	S 282	173	11
					U 282	Z1	160	10
157	komunikacyjny	U 284	U 293	101	U 284	U 293	101	---

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- Z1 - sygnał Z1
- S - styk przediglicowy rozjazdu
- U - zakres rozjazdu
- Pp - początek przejazdu
- Kp - koniec przejazdu
- W - wjazd dla pojazdów kołowych

Każdy z torów położonych na nabrzeżu Bytomskim (za wyjątkiem toru nr 157), ze względów funkcjonalnych podzielony na odcinki o różnym przeznaczeniu, które w wykazie torów oznaczone zostały literami „a”, „b” i „c”.

Pojemność torów nabrzeża

	Ilość wagonów czteroosiowych serii Ea
Maksymalna pojemność torów (Mp)	360
Normalna pojemność torów (Np=0,6 Mp)	216



§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Numery zwrotnic	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwrotnicy (tak, nie)
187	na tor nr 154 „a”	ręczny, drużyna manewrowa	nie
188	na zwrotnicę nr 187	ręczny, drużyna manewrowa	nie
192	na tor nr 156 „a”	ręczny, drużyna manewrowa	nie
196	na tor nr 141 na nabrzeżu Gliwickim	ręczny, drużyna manewrowa	nie
201	na tor nr 151	ręczny, drużyna manewrowa	nie
203	na tor nr 152	ręczny, drużyna manewrowa	nie
282 *)	na tor nr 156	ręczny, drużyna manewrowa	nie
283	na tor nr 155	ręczny, drużyna manewrowa	nie
284	na tor nr 156	ręczny, drużyna manewrowa	nie
285 a/b	na zwrotnicę nr 287	ręczny, drużyna manewrowa	nie
285 c/d	na tor nr 154	ręczny, drużyna manewrowa	nie
286	na zwrotnicę nr 288	ręczny, drużyna manewrowa	nie
287	na zwrotnicę nr 285	ręczny, drużyna manewrowa	nie
288 a/b	na zwrotnicę nr 292	ręczny, drużyna manewrowa	nie
288 c/d	na zwrotnicę nr 286	ręczny, drużyna manewrowa	nie
289	na zwrotnicę nr 291	ręczny, drużyna manewrowa	nie
290	na zwrotnicę nr 295	ręczny, drużyna manewrowa	nie
291	na zwrotnicę nr 289	ręczny, drużyna manewrowa	nie
292	na zwrotnicę nr 288	ręczny, drużyna manewrowa	nie
293	na tor nr 157	ręczny, drużyna manewrowa	nie
294 a/b	na tor nr 152	ręczny, drużyna manewrowa	nie
294 c/d	na zwrotnicę nr 291	ręczny, drużyna manewrowa	nie
295	na zwrotnicę nr 290	ręczny, drużyna manewrowa	nie



*) Zwrotnica rozjazdu nr 282 wyposażona jest w zamek trzpieniowy. Przed rozpoczęciem naprawy wagonów kierujący pracą punktu naprawy nastawia zwrotnicę rozjazdu nr 282 w położenie ochronne kierujące na rozjazd nr 283 i zamyka ją w tym położeniu na zamek. Klucz od zamka przechowuje przez cały czas trwania prac przy naprawie wagonów.

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

2. Przejazdy i przejścia na nabrzeżu

Na nabrzeżu znajduje się jeden przejazd kolejowy oraz dwa wjazdy dla pojazdów kołowych na pokryte płytami tory i międzytorza torów ładunkowych nr 151 „c”, 152 „c”, 153 „c” i 154 „c”.

- W km 0,150 usytuowany jest przejazd nie strzeżony przez tory 151, 152, 153 i 154. Przejazd jest osygnalizowany krzyżami św. Andrzeja ustawionymi z obu jego stron.
- na wysokości zasobni nr 1, bezpośrednio za kozłem oporowym toru nr 156 znajduje się wjazd na tory ładunkowe. Wjazd jest osygnalizowany od strony zasobni znakiem drogowym „Zakaz wjazdu” oraz tablicą z napisem „Uwaga praca manewrowa na torach”.
- między zasobniami nr 3 i 4 znajduje się wjazd na tory ładunkowe. Wjazd nie jest osygnalizowany.

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 151 „c”, 152 „c”, 153 „c”, 154 „c” i 156 przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory.

Na międzytorzach znajdują się wskaźniki W 17 (ukresy) oznaczające 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 służy 6 zasobni zgrupowanych po 3 w dwóch grupach przedzielonych drogą pożarową. Zasobnie usytuowane są z lewej strony toru ładunkowego nr 154 „c” (patrzac w kierunku kozła oporowego). Numeracja zasobni liczona jest od nabrzeża Południowego.

Powierzchnie i dopuszczalne obciążenie robocze boksów:

Numer zasobni	Powierzchnia zasobni w m ²	Dopuszczalne obciążenie robocze w kN/m ²
1	730	80
2	730	80
3	730	80
4	564	80
5	564	80
6	369	80

§ 5.

Urządzenia ładunkowe

Wyładunek towarów z wagonów na statki lub zasobnie oraz załadunek wagonów dokonywany jest przy pomocy trzech dźwigów portalowych (o numerach 376, 377 i 378) o udźwigu 10 T (100 kN) każdy i dwóch dźwigów bramowych (numer 66 i 68) o udźwigu 8 T (80 kN) usytuowanych nad torami ładunkowymi nr 151 „c”, 153 „c” i 154 „c”.



§ 6.

Urządzenia trakcyjne

Dla wykonywania prac manewrowych związane z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża wykorzystywane są ciągniki drogowe – szynowe „Unimog” własności spółki „BCP” oraz przeciągarki z liną nawijaną na bęben, usytuowane na międzytorzach torów:

- 151 „c” i 152 „c” – 3 szt.,
- 153 „c” i 154 „c” – 3 szt.

Prace manewrowe związane z wagonami z przesyłkami węgla Węglkoksu mogą być wykonywane lokomotywą dzierżawioną przez gestora ładunku.

Na nabrzeżu może pracować lokomotywa manewrowa „BCP”.

§ 7.

Warunki techniczne obsługi nabrzeża

1. Obsługa boczniczy.

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

Wagony podstawiane są na wskazane przez dysponenta nabrzeża tory zdawczo – odbiorcze/ładunkowe nr 151„c”, 152„c”, 153„c” i 154„c” a także oraz są zabierane z tych torów.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo odbiorcze 151 – 154 na odcinki „c” najwyżej 65 wagonów czteroosiowych (o długości 15 m każdy).

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

2. Wjazd taboru przewoźnika na tory nabrzeża

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

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory nabrzeża dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) a **dysponentem nabrzeża (tel. 091 4307213).**



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.

Dyspozycje na podstawienie, przestawienie lub zabranie wagonów wydaje:

- dysponent BCP, dla wagonów Węglokoksu, w przypadku obowiązywania odrębnej umowy na obsługę wagonów z przesyłkami tego spedytora,
- nadzorujący pracę z ramienia przewoźnika dla wagonów pozostałych spedytorów.

4. Dozwolona szybkość jazd manewrowych.

Dozwolona szybkość jazdy manewrowej po torach nabrzeża wykonywanej przy pomocy lokomotywy manewrowej wynosi:

- 5 km/godz. przy podstawianiu wagonów na tory zdawczo – odbiorcze/ładunkowe nr 151„c”, 152„c”, 153„c” i 154„c” oraz spychaniu wagonów na tory przednabrzeżne i tor naprawczy,
 - 15 km/godz. przy zabieraniu wagonów z torów nabrzeża.
5. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów
- Szczególną ostrożność należy zachować:
- ♦ przy manewrowaniu przez przejazd nie strzeżony przez tory nr 151 „a”, 152 „a”, 153 „a”, 154 „a”, 155 „a” i 156 „a” w km 0,150,
 - ♦ wykonywaniu manewrów na torach nr 151 „c”, 152 „c”, 153 „c” i 154 „c”, 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 i na torze naprawczym nr 156 „b” w celach 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,
 - ♦ 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 (szczególnie dotyczy to toru nr 154„c”). W takim przypadku dysponent nabrzeża zamyka określony tor i osygnalizowuje tarczą D1 oraz zamyka na sponę iglicową zwrotnicę kierującą na ten tor w położeniu ochronnym.
6. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia
- Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy bocznic w § 8 ust. 16.
7. Ilość wagonów, które można przetaczać przy pomocy lokomotywy manewrowej w jednej grupie bez obsługiwanych hamulców wagonowych.
- W czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 15 wagonów. Jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 15 wagonów powinien

być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym.

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

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

Ogólne zasady wykonywania manewrów przy pomocy ciągnika „Unimog” zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w §8 ust. 18.

Rozpoczęcie wykonywania pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowo - szynowego „Unimog” na torach nabrzeża może nastąpić po upewnieniu się przez dysponenta nabrzeża w uzgodnieniu ze zwrotniczym posterunku SPA4 (tel. 091 471 4564) PLK S.A. czy nie została udzielona zgoda na wjazd ze stacji na nabrzeże Bytomskie. Ponadto zarządzający rozpoczęciem pracy ciągnika „Unimog” dysponent nabrzeża sprawdza, czy sam uprzednio nie wydał zgody na dokonanie obsługi nabrzeża przez dowolnego przewoźnika

Torem wyciągowym dla manewrów wykonywanych przy pomocy ciągników drogowo – szynowych „Unimog” na torach nabrzeżnych może być każdy z torów przednabrzeżnych.

Wjazd ciągnika „Unimog” lub składu manewrowego użytkownika nabrzeża na tory stacji PKP (poza rozjazd nr 182).

9. 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 i 20.

§ 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.

