

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

**REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ
TERMINAŁA ŁASZTOWNIA
PRZY NABRZEŻACH
ROSYJSKIM I KUBAŃSKIM
(Wolny Obszar Celny)**

Spis treści:

	str.
Spis treści	2
§ 1. Nazwa, miejsca odgałęzienia terminala, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków	3
§ 2. Wykaz torów	3
§ 3. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	5
§ 4. Wykaz magazynów, ramp i placów składowych	6
§ 5. Urządzenia ładunkowe	7
§ 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, miejsca odgałęzienia terminala, usytuowanie punktu zdawczo – odbiorczego oraz pochylenia podłużne i promienie łuków.

1. Nazwa i miejsca odgałęzienia nabrzeży.

Nabrzeża Rosyjskie i Kubańskie które na części terenu zajmuje Wolny Obszar Celny eksploatowane przez Terminal Łasztownia położone są na terenie Zarządu Portu Szczecin - Świnoujście S.A. na bocznicy „Szczecin Port Drobница”.

Terminal Łasztownia jest jednostką organizacyjną „Drobница Port Szczecin” Spółki z o.o.

Tory nabrzeży odgałęzają się na rozjeździe nr 804 w okręgu SPD31 stacji Szczecin Port Centralny od toru nr 846 torem nr 847, przy czym granica bocznicy biegnie wzdłuż płotu dzieląc ten tor po połowie pomiędzy PLK S.A. i bocznica.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo - odbiorczy znajduje się na torach nr 902 i 903.

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków.

Tory nabrzeży położone są w zasadzie w poziomie i na pochyleniach nie przekraczających 2,5‰.

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 150 m i występuje w torach nr 902, 903 i 906.

§ 2.

Wykaz torów

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość toru w m						Pojemność użyteczna w wagonach dwuosioowych
		rzeczywista			użyteczna			
		od	do	metrów	od	do	metrów	
847 *)	dojazdowy wyciągowy dla terminala	U 804	S 901	247	Tm 897	S 901	136	---
901	nabrzeżny, ładunkowy	U 912	K	310	U 912	Brama nr 1	300	30
901a	wyciągowy, ładunkowy	S 912	K	150	S 912	Z1	150	---

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość toru w m						Pojemność użyteczna w wagonach dwuosioowych
		rzeczywista			użyteczna			
		od	do	metrów	od	do	metrów	
902	zdawczo - odbiorczy	U 902	U 912	553	U 902	Pp	173	17
	nabrzeżny, ładunkowy				Brama nr1	U 912	280	28
903	zdawczo - odbiorczy	U 902	U 911	445	U 902	Pp	150	15
	ładunkowy				U 908	U 911	170	17
904	ładunkowy	U 909	U 911	130	U 909	U 911	130	13
905	ładunkowy	S 910	U 913	130	S 910	U 913	130	13
905a	ładunkowy	K	U 910	57	K	U 910	57	5
905b	wyciągowy, ładunkowy	S 913	K	185	S 913	K	185	18
906	ładunkowy, postojowy	U 901	K	259	U 901	Pp	210	21

*) tor nr 847 od rozjazdu nr 804 do płotu należy do PLK S.A., a od płotu do początku rozjazdu nr 901 do właściciela bocznic.

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- S - styk przediglicowy rozjazdu
- U - ukres rozjazdu
- K - koniec toru
- Z1 - sygnał Z1
- Tm - tarcza manewrowa
- Pp - początek przejazdu

Pojemność torów nabrzeży

	Ilość wagonów dwuosioowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (MP)	177
Normalna pojemność torów nabrzeża (NP) = 0,6 MP	106

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Numery zwrotnic	Zasadnicze położenie zwrotnic	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwrotnicy (tak, nie)	Uzależnienie
1		2	3	4
804 *)	na tor nr 846	ręczny drużyna manewrowa	nie	nie
901	na zwrotnicę nr 902	ręczny drużyna manewrowa	nie	nie
902	na tor nr 902	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie
908	na tor nr 903	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie
909	na tor nr 904	ręczny, drużyna manewrowa	nie	nie
910	na tor nr 905a	ręczny drużyna manewrowa	nie	nie
911	na tor nr 903	ręczny drużyna manewrowa	nie	nie
912	na tor nr 902	ręczny drużyna manewrowa	nie	nie
913	na zwrotnicę nr 911	ręczny drużyna manewrowa	nie	nie

*) rozjazd należący do PLK S.A.

Terminal stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

2. Przejazdy i przejścia

Przejazd znajduje się		Kategoria	Do kogo należy obowiązek		Sygnalizowanie przejazdu
w km.	przez tor		czyszczenia żłobków	strzeżenia w przypadkach awaryjnych	
0,270	902	zakładowy	do wyznaczonego pracownika terminala	drużyny manewrowej	Krzyże Św. Andrzeja i znaki B20 „Stop”
0,215	903				
0,220	906				

3. Sygnały i wskaźniki

Sygnały **Z1** zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr 901a, 905b, 906 na początku zasyпки piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory oraz na końcu toru nr 905a przed rampą czołową. Sygnały "**Z 1**" w porze ciemnej nie są oświetlane.

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 zwrotnic znajdują się wskaźniki **Wz** zabudowany jest wskaźnik Zw1k. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

4. Oświetlenie zewnętrzne

Tory oświetlane są przy pomocy punktów świetlnych umieszczonych wzdłuż torów i na placach. Tory nr 901 i 902 na terenie WOC oświetlone są światłami dźwigów i opraw jarzeniowych zabudowanych na rampie bocznej znajdującej się przy torze nr 902.

Oświetlenie umożliwia wykonywanie manewrów również w porze nocnej.

§ 4.

Wykaz magazynów, ramp i placów składowych

Wykaz magazynów.

Oznaczenie	Przy torze	Długość frontu ładunkowego	Szerokość magazynu
7	902 i 903	218	50

Wykaz ramp.

Znajduje się przy torze	Rodzaj i przeznaczenie	Długość	Obciążenie
902 przy magazynie nr 7	boczna, przeładunkowa	218 m	40 kN/m ²
903 przy magazynie nr 7	boczna, przeładunkowa	44 m	40 kN/m ²
		68 m	
		68 m	
905a	czołowa, przeładunkowa	27 m	2,2 kN/m ²

Place składowe.

Oznaczenie	Znajduje się przy torze	Długość frontu ładunkowego
7	952 i 953	150 m
7a	---	---
8	952 i 957	150 m
9	983 i 987	150 m
10	988	---

Z prawej strony torów nr 902 i 903 bezpośrednio za bramami wjazdowymi do WOC znajdują się pomosty umożliwiające sprawdzanie zawartości wagonów.

§ 5.

Urządzenia ładunkowe

Rodzaj dźwigu	Nr dźwigu	Lokalizacja
portalowy	131, 374, 341, 375	Między magazynami nr 9, 10 i 11
	173, 174, 175, 132, 133, 147, 148, 149, 150, 242, 278, 429	Przy torze nr 981

§ 6.

Urządzenia trakcyjne

Pracę manewrową na torach terminalu wykonuje lokomotywa manewrowa Drobница Port Szczecin (typu Sm42 i Sm30), przewoźników kolejowych lub przedsiębiorców wykonujących pracę na rzecz użytkownika terminalu w ramach zawartych umów lub zleceń.

§ 7.

Warunki techniczne obsługi nabrzeża

1. Obsługa nabrzeży.

Tory zdawczo – odbiorcze terminalu obsługiwane są przez drużynę manewrową i lokomotywę portową lub licencjonowanego przewoźnika na zasadach określonych w §8 Regulaminu pracy boczniczej.

Załącznik nr 5 do Regulaminu pracy bocznic kolejowej „Szczecin Port Drobnyca”
Regulamin pracy manewrowej Terminala Łasztownia Drobnyca Port Szczecin Spółka z o.o.
przy nabrzeżach Rosyjskim i Kubańskim (Wolny Obszar Celny)

Wagony podstawiane są na tory zdawczo - odbiorcze nr 902 i 903 na odcinku od zakresu rozjazdu nr 902 do przejazdu znajdującego się przed bramami WOC, oraz zabierane z tych torów.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo – odbiorcze najwyżej 32 wagony dwuosiowe o długości do 10 m każdy lub 21 wagonów czterosiowych o długości do 15 m każdy.

Podstawienie większej ilości wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność torów zdawczo - odbiorczych.

2. Wjazd taboru przewoźnika na tory terminala.

Wjazd taboru przewoźnika na tory terminala bez uzgodnienia z dyspozytorem terminala jest zabroniony.

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory terminala dokonywane są pomiędzy wyznaczonym pracownikiem przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy) a **dyspozytorem terminala (tel. 091 430 8465)**.

3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 150 m, nie ma ograniczeń co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach nabrzeży.

4. Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego

Lokomotywy przewoźnika dokonujące obsługi terminala mogą wjeżdżać na tory zdawczo - odbiorcze. **Dalsza jazda (na teren WOC lub na tor nr 106) dozwolona jest wyłącznie na pisemne żądanie użytkownika Terminala.**

§ 8.

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

1. Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie terminala wykonywana jest przez drużyny manewrowe użytkownika terminala i przewoźnika lub przy pomocy pojazdów trakcyjnych tych firm oraz siłą ludzi lub przy pomocy pojazdów drogowych.

**Załącznik nr 5 do Regulaminu pracy bocznic kolejowej „Szczecin Port Drobnyca”
Regulamin pracy manewrowej Terminala Łasztownia Drobnyca Port Szczecin Spółka z o.o.
przy nabrzeżach Rosyjskim i Kubańskim (Wolny Obszar Celny)**

Nadzór nad pracą manewrową wykonywaną przez drużyny manewrowe użytkownika Terminala sprawuje dyspozytor terminala.

2. Podział na rejony manewrowe

Terminal stanowi jeden rejon manewrowy.

3. Dozwolona szybkość jazd manewrowych.

Dozwolona szybkość jazdy manewrowej po torach terminala wynosi

- 5 km/godz. przy podstawianiu wagonów na tory zdawczo – odbiorcze oraz przy manewrowaniu podczas przestawiania wagonów na i z punktów ładunkowych,
- 10 km/godz. przy zabieraniu wagonów z toru zdawczo – odbiorczych na stację.

4. Miejsce, w którym powinny znajdować się lokomotywy bocznic podczas obsługi torów zdawczo – odbiorczych.

W czasie obsługi torów zdawczo – odbiorczych przez lokomotywę przewoźnika lokomotywy użytkownika bocznic powinny znajdować się na torze nr 106 lub poza torami terminala.

5. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

- a) na torach nr 902 i 903 z uwagi na znajdujące się przy tych torach rampy boczne,
- b) podczas manewrów na torach 901 i 902 z uwagi na pracujące nad tymi torami dźwigi,
- c) przy manewrowaniu przez przejazdy kolejowe oraz zapłytkowane tory, po których może odbywać się ruch kołowy oraz mogą być składowane materiały,
- d) na torze nr 901 z uwagi na możliwość znajdowania się w skrajni torów trapów i furt bocznych jednostek cumujących przy nabrzeżu,
- e) przy dojeżdżaniu do wagonów, przy których odbywają się czynności ładunkowe, dojazd do wagonów dozwolony jest po porozumieniu się kierownika manewrów z pracownikiem kierującym pracą ładunkową i wstrzymaniu przez niego prac ładunkowych oraz odsunięciu ludzi i sprzętu na bezpieczną odległość oraz odłączeniu urządzeń ładunkowych od wagonów.

6. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia

Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy boczniczej 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 na wszystkich torach terminala 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 liczby wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy wykonać uproszczoną próbę hamulców.

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 boczniczej w § 8 ust. 19.

§ 9.

Inne postanowienia

Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy boczniczej kolejowej „Szczecin Port Drobica” 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.

