

Załącznik nr 7
Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej
„Szczecin Port Masówka”
Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ NABRZEŻA WAŁBRZYSKIEGO



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	7
§ 5. Urządzenia ładunkowe	7
§ 6. Urządzenia trakcyjne	7
§ 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża	8
§ 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu	8
§ 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 Wałbrzyskie położone jest na terenie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo Port Szczecin Spółka z o.o. („BCP”).

Tory nabrzeża Bytomskiego odgałęziają się na torze nr 171 w punkcie oznaczonym km. 0,0 na załączonym planie na wysokości rozjazdu nr 185 (rozjazd PLK) w okręgu zwrotniczego SPA 4 od torów stacji Szczecin Port Centralny. Rozjazdami nr 362 i 363cd graniczy z torami nabrzeża Taśmowiec i 363 a/b z torem bocznic Nordkalk Spółka z o.o.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy na nabrzeżu Wałbrzyskim znajduje się na torach nabrzeżnych nr 175, 176 i 177, 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 jazd 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 przez „BCP” 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 0,5‰ w kierunku stacji.

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 (do 15 m każdy)
		od	do	metrów	od	do	metrów	
171	przednabrzeżny, dojazdowy, postojowy	U 172	U 374	845	U 374	Pp	245	16
172	przednabrzeżny, dojazdowy, postojowy	U 372	U 374	224	U 372	Pp	210	14
173	przednabrzeżny, dojazdowy, postojowy	U 371	U 375	292	U 371	Pp	277	18
175	nabrzeżny, ładunkowy, stanowisko do załadunku paku na statki, postojowy	U 376	K	335	U 377	Z 1	330	22
176	nabrzeżny, ładunkowy, postojowy	U 376	K	335	U 376	Z 1	330	22
177	nabrzeżny, ładunkowy, stanowisko do rozładunku wagonów ze smołą, postojowy	U 375	K	380	U 375	Z 1	375	25

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- Z1 - sygnał Z1
- U - zakres rozjazdu
- Pp - początek przejazdu
- K - koniec toru

Pojemność torów nabrzeża

	Ilość wagonów czteroosiowych (15 m każdy)
Maksymalna pojemność torów (Mp)	117
Normalna pojemność torów (Np=0,6 Mp)	70



*)

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

Numery zwrotnic	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwrotnicy lub wykołajnicy (tak, nie)
371	na zwrotnicę nr 372	ręczny, drużyna manewrowa	nie
372	na tor 172	ręczny, drużyna manewrowa	nie
374	na tor 172	ręczny, drużyna manewrowa	nie
375 a/b *)	na zwrotnicę nr 376	ręczny, drużyna manewrowa	nie
375 c/d	na zwrotnicę nr 374	ręczny, drużyna manewrowa	nie
376	na tor 176	ręczny, drużyna manewrowa	nie

*) Zwrotnica rozjazdu nr 375 a/b wyposażona jest w stały zamek trzpieniowy zabudowany na lewej wewnętrznej opornicy. Zamek służy do zamykania zwrotnicy tego rozjazdu w położeniu ochronnym, kierującym na tor 176 na czas podgrzewania wagonów ze smołą oraz ich rozładunku. Klucz od zamka zamkniętej zwrotnicy przechowuje dysponent nabrzeża. W położeniu zasadniczym zamek trzpieniowy jest otwarty.

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

2. Przejazdy i przejścia na nabrzeżu

Na nabrzeżu znajduje się pięć przejazdów zakładowych:

- ♦ w km 0,093 przejazd kat. C przez tor nr 171 (oraz tory nr 161 – 164 i 167 nabrzeża Taśmowiec) w ciągu drogi zakładowej. Przejazd wyposażony jest w trzy podwójne sygnalizatory świetlne - **S 1, S 2 i S 3** oraz sygnalizację dźwiękową. Sygnalizacja przejazdowa włączana jest przez zwrotniczego posterunku SPA 4, na każdorazowe żądanie kierującego manewrami.



W przypadku, uszkodzenia sygnalizacji przejazdowej i niemożności wyświetlenia sygnałów ostrzegających na sygnalizatorach drogowych albo przepalenia się żarówki w sygnalizatorze, strzeżenie przejazdu należy do obowiązków kierownika manewrów, który przed rozpoczęciem manewrowania przez przejazd zobowiązany jest wstrzymać ruch kołowy i pieszy na przejeździe.

Niezależnie od sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej, przejazd jest osygnalizowany krzyżami św. Andrzeja”, ustawionymi z obu jego stron.

- ◆ w km 0,420 przejazd bez rogatek przez tor nr 171. Przejazd jest osygnalizowany krzyżami św. Andrzeja ustawionymi z obu jego stron
- ◆ w km 0,587 przejazd bez rogatek przez tory 171, 172, 173. Przejazd jest osygnalizowany krzyżami świętego Andrzeja ustawionymi z obu jego stron,
- ◆ w km 0,018 przejazd z rogatkami przez tory 176, 177 w położeniu zasadniczym rogatki przejazdowe są zamknięte. Przejazd jest osygnalizowany krzyżami świętego Andrzeja ustawionymi z obu jego stron
- ◆ w km 0,110 przejazd bez rogatek przez tory nr 175, 176, 177. Przejazd jest osygnalizowany krzyżami świętego 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 175, 176 i 177 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 służy sześć zasobników i dwa zbiorniki płynnego paku. Ponadto na nabrzeżu znajduje się place składowe węgla połączone systemem taśmociągów i przesypów z Taśmowcem węglowym.

Zasobniki, zbiorniki i plac składowy usytuowane są z lewej strony toru nabrzeżnego ładunkowego nr 177 (patrzac w kierunku kozła oporowego).

§ 5.

Urządzenia ładunkowe

Wyładunek towarów z wagonów na statki lub zasobnie oraz załadunek wagonów dokonywany jest przy pomocy trzech dźwigów bramowych o udźwigu **10T (100kN)** usytuowanych nad torami ładunkowymi nr 175, 176 i 177.

§ 6.

Urządzenia trakcyjne

Dla wykonywania prac manewrowych związane z przemieszczaniem wagonów w obrębie nabrzeża wykorzystywane są przeciągarki z liną ciągłą oraz doraźnie ciągniki drogowo – szynowe „Unimog” własności spółki „BCP”.

Prace manewrowe związane z wagonami z przesyłkami węgla Węglokoksu mogą być wykonywane lokomotywą dzierżawioną lub lokomotywą „BCP”.

§ 7.

Warunki techniczne obsługi nabrzeża

1. Obsługa boczniczej.

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

Wagony podstawiane są na wskazane przez dysponenta nabrzeża tory zdawczo – odbiorcze/ładunkowe nr 175, 176 i 177 a także oraz są zabierane z tych torów.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo odbiorcze 175, 176 i 177 najwyżej 69 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) i **dysponentem nabrzeża (tel. 091 430 7299)**.

3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

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

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 wykonywana jest przez drużyny manewrowe i pojazdy trakcyjne spółki „BCP” (ciągniki drogowo 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 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:

Regulamin pracy manewrowej na nabrzeżu Wałbrzyskim

- dysponent Terminala Coal Port, 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 175-177 oraz spychaniu wagonów na tory przednabrzeżne,
 - 15 km/godz. przy zabieraniu wagonów z torów nabrzeża.
5. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów
- Szczególną ostrożność należy zachować:
- ◆ przy wykonywaniu manewrów na torach nr 175, 176, 177, ze względu na pracujące nad tymi torami dźwigi bramowe i możliwy ruch pojazdów kołowych (tory i międzytorza na części długości wyłożone są płytami umożliwiającymi ruch tych pojazdów),
 - ◆ przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych, w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez dysponenta nabrzeża prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, dźwigów innego sprzętu mechanicznego, odłączeniu przewodów spustowych i grzewczych, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, pozamykaniu drzwi w wagonach krytych, umocowaniu burt i kłonic na wagonach platformach.
 - ◆ przy manewrowaniu przez przejazdy nie strzeżone.
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 20 wagonów. Jeżeli skład manewrowy liczy więcej wagonów, to na każde rozpoczęte 20 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym.

W przypadku, gdy skład manewrowy liczy powyżej 20 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy wykonać uproszczoną próbę hamulców.

8. Warunki przetaczania taboru przy pomocy przeciągarki linowej z liną ciągłą

Manewry przy pomocy przeciągarki linowej z liną ciągłą wykonują uprawnieni pracownicy „BCP”.

Nadzór nad manewrami wykonywanymi przy pomocy przeciągarki sprawuje brygadzysta eksploatacyjny, natomiast nad kolejnością obsługi (rozładunku) wagonów - dysponent nabrzeża.

Zwrotnice wchodzące w drogę przebiegu przeciąganego taboru nastawia linowy, który odpowiedzialny jest za prawidłowe ich nastawienie.

Szybkość przeciągania nie może być większa niż **5 km/godz.**

Za pomocą przeciągarki wolno przetaczać w jednej grupie nie więcej niż **4** ładowne wagony czteroosiowe lub **8** czteroosiowych wagonów próżnych.

Przeciągany tabor powinien być hamowany wagonowym hamulcem ręcznym lub za pomocą specjalnych klinów z drażkiem.

Po zakończeniu przetaczania tabor należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem przez zahamowanie skrajnych wagonów wagonowymi hamulcami ręcznymi, a w razie ich braku przez podklinowanie skrajnych kół płozami hamulcowymi.

W razie potrzeby (niebezpieczeństwa) operator może zatrzymać pracę przeciągarki używając dowolnego przycisku bezpieczeństwa na odnoszących się do danej przeciągarki dowolnej kolumnie.

9. 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 dsponenta 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 Wałbrzyskie. 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 jest zabroniony.

10. 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 boczniczy w § 8 ust. 18.

§ 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