

Załącznik nr 9  
Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej  
„Szczecin Port Masówka”  
Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

## **REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ NABRZEŻA NOTECKIEGO**



## 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  | 5    |
| § 5. Urządzenia ładunkowe  | 5    |
| § 6. Urządzenia trakcyjne  | 6    |
| § 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża   | 6    |
| § 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu  | 7    |
| § 9. Inne postanowienia  | 8    |
| Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu   | 9    |

### 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 Noteckie 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”).

Tory nabrzeża Noteckiego odgałęzają się na rozjazdach nr 756 i 757 w okręgu nastawczym SPB15 od torów stacji Szczecin Port Centralny.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy na nabrzeżu Noteckim znajduje się na torach nabrzeżnych nr 476, 477, 478 i 479, które oprócz funkcji torów zdawczo - odbiorczych pełnią funkcję torów ładunkowych.

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Tory nabrzeża Noteckiego położone są na niewielkich pochyleniach w kierunku torów stacyjnych o wielkości, od 0,0 ‰ na torze nr 479 do 0,6 ‰ na torze nr 478.

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 190 m i występuje w rozjeździe nr 456 i rozjazdach PLK odgałęziających bocznicę.

## § 2.

### Wykaz torów

| Numer toru | Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne | Długość rzeczywista |    |        | Długość użyteczna |       |        | Pojemność użyteczna w wag. 2-osioowych |
|------------|---|---------------------|----|--------|-------------------|-------|--------|--|
|            |   | od                  | do | metrów | od                | do    | metrów |  |
| 476        | zdawczo - odbiorczy, ładunkowy              | U 756               | K  | 289    | Kp                | Z1    | 214    | 21                                     |
| 477        | zdawczo - odbiorczy, ładunkowy              | U 758               | K  | 246    | Kp                | Z1    | 226    | 28                                     |
| 478        | dojazdowy                                   | U 758               | K  | 354    | Tm15              | S 758 | 48     | --                                     |
|            | zdawczo - odbiorczy, ładunkowy              |                     |    |        | U 758             | Z1    | 286    | 28                                     |
| 479        | zdawczo - odbiorczy, ładunkowy              | U 757               | K  | 376    | Tm14              | Z1    | 322    | 32                                     |



Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- S - styk przediglicowy rozjazdu
- U - ukres rozjazdu
- Tm - tarcza manewrowa
- Z 1 - sygnał Z 1

Pojemność torów nabrzeża

|   | Ilość wagonów dwuosioowych |
|---|----------------------------|
| Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)      | 109                        |
| Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp) | 65                         |

### § 3.

#### Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

##### 1. Wykaz zwrotnic i wykolejnic na nabrzeżu

| Numery zwrotnic | Zasadnicze położenie zwrotnicy | Sposób obsługi i kto obsługuje | Oświetlenie zwrotnicy/ wykolejnicy (tak, nie) |
|-----------------|--------------------------------|--------------------------------|---|
| Wk 752          | nałożona na tor                | ręczny,<br>drużyna manewrowa   | nie   |
| Wk 753          | nałożona na tor                | ręczny,<br>drużyna manewrowa   | nie   |
| Wk 754          | nałożona na tor                | ręczny,<br>drużyna manewrowa   | nie   |
| 756 (PLK)       | na zwrotnicę nr 758            | ręczny,<br>drużyna manewrowa   | nie   |
| 757 (PLK)       | na tor nr 462                  | ręczny,<br>drużyna manewrowa   | nie   |
| 758             | na tor nr 477                  | ręczny,<br>drużyna manewrowa   | nie   |

\*) Klucze czynne i zapasowe od zamka wykolejnicy Wk752, Wk753 i Wk754 znajdują się na nastawni SPB15.

Wykolejnice i zwrotnice umieszczone w wykazie obsługiwane są przez kierującego manewrami, który pobiera klucze od zamków wykolejnic od nastawniczego posterunku SPB15 za pokwitowaniem w książce przebiegów **R142**. Każdorazowo

po wyjeździe z bocznic lub wjeździe na bocznicę pracownik obsługujący wykolejnice jest zobowiązany nałożyć je na tor i zamknąć je w tym położeniu na zamek. Po zakończeniu manewrów kierujący manewrami zobowiązany jest zwrócić klucze od zamków wykolejnicowych za pokwitowaniem w książce przebiegów **R142**. Zgubienie klucza wykolejnicowego kierujący manewrami zobowiązany jest zgłosić niezwłocznie nastawniczemu posterunku SPB15.

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

## 2. Przejazdy i przejścia na nabrzeżu

Na nabrzeżu znajduje się jeden przejazd nie strzeżony przez tory nr 476, 478 i 479 drogi zakładowej biegnącej wzdłuż płotu przy wjeździe na nabrzeże.

Przejazd osygnalizowany jest znakami drogowymi krzyż św.

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 476, 477, 478 i 479 na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory oraz na bramach wjazdowych na teren nabrzeża. 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 zwrotniku zwrotnicy rozjazdu nr 758 znajduje się wskaźnik Wz a przy wykolejnicach zabudowane są wskaźniki Zw1k. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

## **§ 4.**

### **Wykaz placów składowych**

Cały teren nabrzeża Noteckiego o powierzchni 34 917 m<sup>2</sup> wyłożony jest płytami betonowymi co umożliwia jego wykorzystanie jako placów składowych.

## **§ 5.**

### **Urządzenia ładunkowe**



Wyładunek i załadunek wagonów odbywa się przy pomocy samojezdnego sprzętu ładunkowego.

## § 6.

### Urządzenia trakcyjne

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

## § 7.

### Warunki techniczne obsługi nabrzeża

#### 1. Obsługa nabrzeża.

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

Wagony podstawiane są na tory zdawczo – odbiorcze/ładunkowe nr 476 – 479 oraz są zabierane z tych torów.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory ładunkowe nr 476 – 479 najwyżej 109 wagonów dwuosioowych o długości 10 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 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 zespoły 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 Noteckie stanowi jeden rejon manewrowy.

3. Dozwolona szybkość jazd manewrowych.

Dozwolona szybkość jazdy manewrowej po torach nabrzeża wynosi 5 km/godz.

4. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

- a. przy wykonywaniu manewrów na torze nr 479, nad którym pracują dźwigi,
- b. 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,
- c. przy wykonywaniu manewrów przez przejazd nie strzeżony.

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

**6. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia**

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

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

Ogólne zasady wykonywania manewrów przy pomocy ciągnika „Unimog” zawarto w Regulaminie pracy boczniczej 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 Noteckie. 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.

**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. 18.

**§ 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**

| <b>Lp.</b> | <b>imię i nazwisko</b> | <b>stanowisko</b> | <b>data</b> | <b>podpis</b> |
|------------|------------------------|-------------------|-------------|---------------|
|            |                        |                   |             |               |
|            |                        |                   |             |               |
|            |                        |                   |             |               |
|            |                        |                   |             |               |
|            |                        |                   |             |               |
|            |                        |                   |             |               |
|            |                        |                   |             |               |
|            |                        |                   |             |               |
|            |                        |                   |             |               |
|            |                        |                   |             |               |
|            |                        |                   |             |               |
|            |                        |                   |             |               |
|            |                        |                   |             |               |
|            |                        |                   |             |               |
|            |                        |                   |             |               |
|            |                        |                   |             |               |



|  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |