



Szczecińskie Zakłady Zbożowo - Młynarskie „PZZ” Spółka Akcyjna
w Szczecinie



Załącznik nr 1

Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej.

OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

SZCZECIŃSKIE ZAKŁADY ZBOŻOWO MŁYNARSKIE PZZ S.A. w SZCZECINIE

**REGULAMIN PRACY MANEWROWEJ
NABRZEŻA POZNAŃSKIEGO
ELEWATOR „WATRA”**

Spis treści:

| | str. |
|--|------|
| Spis treści | |
| § 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. Place ładunkowe | 4 |
| § 5. Urządzenia ładunkowe | 5 |
| § 6. Urządzenia trakcyjne | 5 |
| § 7. Warunki techniczne obsługi nabrzeża | 5 |
| § 8. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu | 6 |
| § 9. Inne postanowienia | 7 |
| Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu | 8 |

§ 1.

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

1. Miejsca odgałęzienia nabrzeża.

Nabrzeże Poznańskie położone jest na terenie Portu Szczecin - Świnoujście. Nabrzeże eksploatowane jest przez Szczecińskie Zakłady Zbożowo - Młynarskie „PZZ” S.A. „Elewator Warta” 70-666 Szczecin, ul. Basenowa 15-17, użytkownik boczniczy - jako operator obiektu infrastruktury usługowej. Tor nabrzeża Poznańskiego odgałęzia się na rozjazdach nr: 751, 753, 757, 777 i 747 w okręgu SPB12 od toru nr 475 stacji Szczecin Port Centralny.

2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

a) w km 0,0+99,70 toru nr 1,

3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Tory nabrzeża Poznańskiego położone są na zmiennych pochyleniach o wielkościach od 1,2‰ do 4,3‰.

Tor zdawczo - odbiorczy i postojowe położone są na zmiennych pochyleniach o wielkościach od 1,2‰ do 2,3‰.

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 180 m i występuje w torze nr 1

§ 2.

Wykaz torów

| numer toru | Nazwa i przeznaczenie toru | Długość rzeczywista. | | | Długość użyteczna. | | | Pojemność użyteczna w wagonach |
|------------|----------------------------|----------------------|--------|--------|--------------------|-----|--------|--------------------------------|
| | | od | do | metrów | od | do | metrów | |
| 1 | zdawczo - odbiorczy, | S Rz 747 | S Rz 1 | 245 | P. zd. odb. | S 1 | 199 | 12 |
| 2 | ładunkowo-postojowy | S Rz 1 | Ko | 156 | U Rz 1 | Z1 | 93 | 7 |
| 3 | ładunkowo-postojowy | S Rz 1 | Ko | 156 | U Rz 1 | Z1 | 93 | 7 |

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- S - styk przediglicowy rozjazdu
- U - ukres rozjazdu
- K - koniec rozjazdu
- Ko - kozioł oporowy
- Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa
- P.zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy

Pojemność torów nabrzeża

| | Ilość wagonów |
|---|---------------|
| Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp) | 12 |
| Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp) | 7 |

§ 3.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

1. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu

| Nr. Rz. | Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego | Sposób obsługi i kto obsługuje | Uzależnienie, zasadnicze położenie | Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów |
|---------|--|--------------------------------|------------------------------------|---|
| 1 | Rz. S42-1:9 -205 zamknięcie suwakowe | ręcznie drużyna manewrowa | nie uzależniona na tor nr 2 | wyznaczony pracownik boczniczy |
| 747 | Rz. S49-1:9 -205 zamknięcie suwakowe | ręcznie drużyna manewrowa | nie uzależniona na tor nr 2 | wyznaczony pracownik boczniczy |

2. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu

| nr wykolejnicy | położenie zasadnicze | sposób obsługi przez kogo | uzależnienie kluczowe |
|----------------|----------------------|------------------------------|-----------------------|
| Wk14 | nałożona na tor nr 1 | ręcznie drużyna manewrowa | Rz 747 |

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

3. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu

Na nabrzeżu znajduje się jeden zakładowy przejazd niestrzeżony:

- w km 0,043 torów nr 2 i 3,
- w km 0,0+41,00 toru nr 1

Przejazd wyżej wymieniony osygnalizowany jest z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3.

4. Sygnały i wskaźniki

Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr: 2 i 3 na kozłach oporowych, którymi zakończone są te tory. 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.

Place ładunkowe

Na międzytorzu torów nr: 2 i 3 znajduje się utwardzony plac nabrzeża Poznańskiego (na działce geodezyjnej nr 52/1), na którym odbywa się rozładunek/załadunek zboża i produktów zbożowych z wagonów i pojazdów

samochodowych do elewatora oraz załadunek na jednostki pływające na nabrzeżu portowym. Tor nr 2,3 położony jest przy nabrzeżu i jest przystosowane jest do obsługi jednostek pływających.

§ 5.

Urządzenia ładunkowe

Na torze nr 3 Elewatora Warta znajdują się zsypy do rozładunku grawitacyjnego towarów sypkich z wagonów samowyładowczych. Elewator wyposażony jest w specjalistyczne urządzenia ładunkowe pozwalające na równoczesny załadunek i rozładunek różnego rodzaju środków transportu zarówno lądowego jak i wodnego.

§ 6.

Urządzenia trakcyjne

Praca manewrowa na boczniczy wykonywana jest pojazdami trakcyjnymi licencjonowanych przewoźników kolejowych oraz przez pojazd drogowy, którego właścicielem jest użytkownik boczniczy.

§ 7.

Warunki techniczne obsługi nabrzeża

1. Obsługa nabrzeża.

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

Wagony podstawiane są na tor zdawczo – odbiorczy nr: 1 oraz są zabierane z tego toru.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory zdawczo-odbiorczo, ładunkowe najwyżej 7 wagonów czteroosiowych o długości średniej 17m każdy. Podstawienie większej liczby wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność tych torów.

2. Wjazd taboru przewoźnika na tory elewatora i nabrzeża.

Wjazd taboru przewoźnika na tory elewatora i nabrzeża bez uzgodnienia z kierownikiem zmianowym elewatora Warta jest zabroniony.

Uzgodnienia w sprawach wjazdu taboru przewoźnika na tory boczniczy i nabrzeża dokonywane są pomiędzy przewoźnika (kierownik manewrów, dyżurny ruchu manewrowy stacji Szczecin Port Centralny) i **zmianowym elewatora Warta**, tel. 512-865-328 lub 503-796-131.

3. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów

Ze względu na to, że najmniejszy promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 180 m, nie ma ograniczeń, co do rozstawu osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach boczniczy.

4. Granica jazdy lokomotyw przewoźnika kolejowego.

Lokomotywy licencjonowanego przewoźnika kolejowego dokonujące obsługi mogą wjeżdżać na wszystkie tory nabrzeża.

§ 8.

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na nabrzeżu

Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznicy wykonywana jest przez drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników.

Doraźnie dozwolone jest wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego lub siłą ludzi.

1. Podział na rejony manewrowe.

Nabrzeże Poznańskie obiekt infrastruktury usługowej (elewator Warta) stanowi jeden rejon manewrowy. Kierownik manewrów może wykonywać manewry na nabrzeżu bez ograniczeń w granicach tego rejonu manewrowego.

2. Dozwolona prędkość jazd manewrowych.

a. przy podstawianiu wagonów z rejonu manewrowego nastawni SPB12 jazdą wagonami naprzód w kierunku nabrzeży do punktu zdawczo-odbiorczego, oraz po torach nabrzeża 5 km/godz.

b. z punktu zdawczo-odbiorczego w kierunku rejonu manewrowego SPB12 jazda lokomotywą naprzód prędkość manewrowa do 15 km/godz.

3. Zachowanie ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Szczególną ostrożność należy zachować:

a. podczas jazdy torami nr 476, 1, 2 i 3 użytkownik zapewni na czas przejazdu składu manewrowego przerwie prace przy wykonywaniu prac ładunkowych zapewni swobodny i bezpieczny przejazd.

b. przy dojeżdżaniu do wagonów znajdujących się na torach ładunkowych w celu ich przemieszczenia, dojazd do wagonów może odbyć się po wstrzymaniu przez zmianowego elewatora prac ładunkowych, odsunięciu ludzi, sprzętu mechanicznego, usunięciu materiałów na bezpieczną odległość, zabezpieczeniu urządzeń spustowych w wagonach.

c. przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy nie strzeżone.

4. 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 ręczny 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.

5. Manewrowanie przez przejazdy i przejścia.

Zasady wykonywania manewrów przez przejazdy i przejścia zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 5.8.

6. Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowego.

Ogólne zasady wykonywania manewrów przy pomocy ciągnika drogowego zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 5.10.

Rozpoczęcie wykonywania pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowego na torach nabrzeża może nastąpić po upewnieniu się dysponenta nabrzeża, że na czas manewrów nie przewidziano obsługi nabrzeża przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

7. Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy innych środków.

Warunki wykonywanie pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowego i siłą ludzi zawarto w Regulaminie pracy boczniczy w punkcie 5.11.

§ 9.

Inne postanowienia

Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy boczniczy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej Szczecińskich Zakładów Zbożowo - Młynarskich „PZZ” S.A na terenie portu Morskiego Szczecin.

Przyjęcie do wiadomości niniejszego regulaminu w załączonym wykazie winno być poprzedzone zapoznaniem się z Regulaminem pracy boczniczy kolejowej oraz niniejszym załącznikiem.

