



**STATUT SIECI  
OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY**

**USŁUGOWEJSZCZECIŃSKIE ZAKŁADY ZBOŻOWO-MŁYNARSKIE**

**PZZ SA**

Zatwierdzam

.....

Data

.....

Podpis reprezentacji Spółki

## Spis treści

1.1. Zarządcy infrastruktury kolejowej: Operator Obiektu Infrastruktury Usługowej Szczecińskich Zakładów Zbożowo Młynarskich PZZ SA .....	3
1.2. Podstawy prawnej i celu opracowania statutu sieci .....	3
1.3. Wykaz infrastruktury objętej statutem .....	4
1.4. Drogi kolejowe (bocznice) podlegające udostępnieniu .....	4
1.5. Położenie bocznicy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznica jest połączona.....	4
<b>2. Opis techniczny bocznicy kolejowej obiektu infrastruktury usługowej podlegającej udostępnieniu w całości .....</b>	<b>4</b>
2.1. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada. ....	4
2.2. Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych.....	4
2.3. Tory bocznice - ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od — do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne .....	5
2.4. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przedstawiania zwrotnic rozjazdów.....	7
2.5. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania. ....	8
2.6. Uzależnienia zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic. ....	8
2.7. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.....	9
2.8. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym .....	9
2.9. Kolejowe obiekty inżynieryjne .....	9
2.10. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn. ....	9
2.11. Oświetlenie bocznicy kolejowej .....	9
2.12. Wagi wagonowe .....	10
2.13. Bramy kolejowe.....	10
2.14. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki. ....	10
2.15. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli. ....	10
2.16. Sygnały, wskaźniki i tablice sygnały.....	10
2.17. Rodzaje trakcji i dopuszczalny nacisk osi na szynę.....	11
<b>3. Postanowienia końcowe.....</b>	<b>11</b>
3.1. Rozdzielnik statutu sieci .....	11
3.2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści statutu obiektu.....	11
<b>4. Spis załączników do statutu sieci.....</b>	<b>11</b>
<b>5. Skorowidz zmian i uzupełnień Statutu sieci .....</b>	<b>11</b>

## 1. Postanowienia ogólne, dotyczące:

### 1.1. Zarządcy infrastruktury kolejowej: Operator Obiektu Infrastruktury Usługowej Szczecińskich Zakładów Zbożowo Młynarskich PZZ SA

- 70-666 Szczecin, ul. Basenowa 15-17
- KRS 0000109624 Sąd Rejonowy Szczecin - Centrum, XIII Wydz. Gospodarczy
- NIP 8510206785, REGON 810027058 \_ Kapitał zakładowy 111 000 zł.
- Szczecińskie Zakłady Zbożowo-Młynarskie PZZ SA działa — wykonując zadania zarządcy infrastruktury kolejowej na zarządzanej przez siebie bocznicy kolejowej na terenie portu morskiego w Szczecinie w oparciu o ustawy Prawo Przewozowe z dnia 15 listopada 1984 r. tekst jednolity ogłoszony w (Dz.U.2000, nr 50 poz. 601), z późniejszymi zmianami
- Szczecińskie Zakłady Zbożowo-Młynarskie PZZ SA wystąpiły do Prezesa UTK Warszawa z wnioskiem o uzyskanie Świadectwa bezpieczeństwa dla bocznicy kolejowej rejon stacji Szczecin Port Centralny SPB.

### 1.2. Podstawy prawnej i celu opracowania statutu sieci

Podstawą prawną jest wymóg sporządzenia przez Zarządcę Statutu Sieci. Określony został w Art.36 a ust 2 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. 2016.1727).

Obowiązujące akty prawne dotyczące użytkowanej bocznicy:

- Ustawa o Transporcie Kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity Dz.U.2016.1727)
- Ustawa o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 r (Dz.U z 2010 r. poz. 179 oraz z 2015 r. poz. 1569 i 1642)
- Instrukcja utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach kolejowych Szczecińskich Zakładów Zbożowo Młynarskich PZZ SA w Szczecinie.
- Instrukcja w zakresie warunków technicznych oraz zasad i wymagań dotyczących bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach kolejowych Szczecińskich Zakładów Zbożowo Młynarskich PZZ SA
- Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na bocznicach kolejowych Szczecińskich Zakładów Zbożowo Młynarskich PZZ SA.

Celem opracowania Statutu sieci jest określenie czy zarządzany obiekt przeznaczony jest do udostępnienia. Ponadto w opracowanym statucie obiektu jest usystematyzowanie i ustalenie zbioru zasad i wymagań dla bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, określenie wymogów, co do obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym na bocznicy kolejowej. Statut obiektu wskazuje sposoby bezpiecznego wykonywania ruchu kolejowego na bocznicy z uwzględnieniem obostrzeń techniczno-

ruchowych wynikających z warunków lokalnych oraz postanowień przepisów wewnętrznych.

### **1.3. Wykaz infrastruktury objętej statutem**

W oparciu o zapisy ustawy o portach i przystaniach morskich z dnia 20.12.1996 (Dz.U.1997 Nr9 poz.44) Szczecińskie Zakłady Zbożowo Młynarskie PZZ S. A., będący właścicielem bocznic i użytkownikiem bocznic (w rozumieniu Ustawy o transporcie kolejowym), w tym infrastruktury kolejowej na terenie bocznic. W sferze eksploatacji na terenie bocznic działa ustanowiony przez Szczecińskie Zakłady Zbożowo Młynarskie PZZ S. A. Ogólnodostępny Obiekt Infrastruktury Usługowej elewatorów WARTA I BASENOWA.

### **1.4. Drogi kolejowe (bocznic) podlegające udostępnieniu**

Zgodnie z załącznikiem nr 2 do ustawy o Transporcie Kolejowym z dnia 28 marca 2003 r.(tekst jednolity Dz.U.2016.1727); ust 2, p7) infrastruktura z dostępem do torów kolejowych cała bocznic kolejowa Szczecińskie Zakłady Zbożowo-Młynarskie PZZ SA jest obiektem infrastruktury usługowej bocznic podlega udostępnieniu w całości. W skład której wchodzi działka 52/1, 54/1 53/5 (drogi kolejowe), nabrzeże Poznańskie, Bydgoskie, elewator Warta, Basenowa

### **1.5. Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznic jest połączona.**

Bocznic kolejowa Operatora Obiektu Infrastruktury Kolejowej – Szczecińskie Zakłady Zbożowo Młynarskie PZZ S. A. odgałęzia się rozjazdem nr 751 toru nr 456 w km 0,884 na stacji Szczecin Port Centralny linii kolejowej nr 994 Szczecin Port Centralny SPB17 - Szczecin Port Centralny SPB15. a następnie odgałęzia się od toru dojazdowego nr 475 w km 0,477 zwrotnicą nr 747 uzależnioną z Wk14+(747).

## **2. Opis techniczny bocznic kolejowej obiektu infrastruktury usługowej podlegającej udostępnieniu w całości**

### **2.1. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.**

Bocznic Szczecińskie Zakłady Zbożowo Młynarskie PZZ S. A. podzielona jest na nabrzeża:

- Poznańskie elewator „Warta”
- Bydgoskie elewator „Basenowa”

Podział poszczególnych nabrzeży na rejony manewrowe i okręgi nastawcze zostały określone w Regulaminach pracy manewrowej stanowiących integralną część niniejszego regulaminu.

### **2.2. Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych.**

- 1) Punkt zdawczo – odbiorczy na nabrzeżu **Poznańskim** usytuowany jest: w km 0,0+99,7 toru nr 1.
- 2) Punkt zdawczo – odbiorczy na nabrzeżu **Bydgoskim** usytuowany jest :

w km 0,399 toru nr 2.  
W km 0,050 toru nr 3

Punkty zdawczo-odbiorcze usytuowane są na wyżej wymienionych nabrzeżach oznaczone.

### 2.3. Tory bocznicowe - ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od – do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne

Wykaz torów Poznańskie elewator WARTA

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
1	zdawczo - odbiorczy,	K 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 - koziół 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

## Wykaz torów Bydgoskie elewator BASENOWA

nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
1	komunikacyjny	K Rz 747	S 1	349	-	-	-	-
2	zdawczo - odbiorczy,	S 1	S 3	353	Wk 9	U 3	230	13
3	zdawczo - odbiorczy,	S 1	S 2	269	U 1	S 2	191	11
8	odstawczo-ładunkowy	K Rz 3	Ko	91	S Rz 3	Z1	58	6

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

S - styk przediglicowy rozjazdu

U - ukres rozjazdu

K - koniec rozjazdu

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)	30
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	18

**2.4. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów.**

Nabrzeże Bydgoskie Obiekt infrastruktury usługowej elewator BASENOWA

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 Elewator Basenowa (współużytkownika)
2	Rz. S42-1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 5	
3	Rz. S42-1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 8	

Nabrzeże Poznańskie Obiekt infrastruktury usługowej elewator WARTA

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. S42-1:9 -205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 2	wyznaczony pracownik boczniczy

## 2.5. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.

Nabrzeże Poznańskie Obiekt infrastruktury usługowej elewator WARTA

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk14	nałożona na tor nr 1	ręcznie drużyna manewrowa	Rz 74

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

Nabrzeże Bydgoskie Obiekt infrastruktury usługowej elewator BASENOWA

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk9	nałożona na tor nr 2	ręcznie drużyna manewrowa	Rz 1
Wk10	nałożona na tor nr 3	ręcznie drużyna manewrowa	Rz 1

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

## 2.6. Uzależnienia zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic.

Urządzenia Srk uzależniające poszczególne zwrotnice i wykolejnice zostały opisane w pkt. 2.5 i 2.4

### ***Nabrzeże Poznańskie Obiekt infrastruktury usługowej elewator WARTA***

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

### ***Nabrzeże Bydgoskie Obiekt infrastruktury usługowej elewator BASENOWA***

Sygnal Z1 zabraniający dalszej jazdy ustawiony jest z prawej strony toru nr: 8, na koźle oporowym, którym zakończony jest ten tor. Sygnal Z1 w porze ciemnej nie jest oświetlany. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.



## **2.7. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych**

- Zwrotnice i wykolejnice nastawiane przez drużynę manewrową własność PKP PLK S.A
- Rozjazd 747 jest własnością Szczecińskich Zakładów Zbożowo-Młynarskich PZZ SA
- zwrotnice ręczne nastawiane przez obsługę manewrową nr 751,753,757,777,747 i 1
- wykolejnice ręczne nastawiane przez obsługę manewrową nr 747 i 14.

## **2.8. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym**

W obrębie bocznic występują ręczne urządzenia zabezpieczenia ruchem kolejowym.

## **2.9. Kolejowe obiekty inżynieryjne**

Na terenie bocznic brak jest kolejowych obiektów inżynieryjnych.

## **2.10. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.**

### ***Nabrzeże Poznańskie Obiekt infrastruktury usługowej elewator WARTA***

Na nabrzeżu znajduje się dwa zakładowe przejazdy niestrzeżone:

- w km 0,043 tor nr 2,3
- km 0,0 +41,00 tor nr 1

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

### ***Nabrzeże Bydgoskie Obiekt infrastruktury usługowej elewator BASENOWA***

Na nabrzeżu znajdują się trzy zakładowe przejazdy niestrzeżone:

- w km 0,0+41,00 tor nr 1
- w km 0,2+40,56 toru nr 1,
- w km 0,6+99,20 toru nr 2,3.

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

## **2.11. Oświetlenie bocznic kolejowej**

Tory bocznic oświetlone światłem elektrycznym. Kontrola i nadzór nad oświetleniem należy do właściciela/użytkownika bocznic. Włączniki oświetlenia znajdują się na stronie zewnętrznej elewatora, obsługa należy do personelu obsługi Obiektu Infrastruktury usługowej elewatora. Oświetlenie umożliwia wykonywanie manewrów również w porze nocnej.

## **2.12. Wagi wagonowe**

Bocznicą nie jest wyposażona w wagę wagonową. Urządzenia Obiektu Infrastruktury Usługowej są wyposażone w systemy wagowe umożliwiające określenie wagi netto załadowanego lub rozładowanego wagonu.

## **2.13. Bramy kolejowe**

Wjazd na bocznicę Obiektu infrastruktury usługowej elewator WARTA zamyka brama usytuowana w km 0,072. Klucz od bramy posiada zmianowy Rejonu nabrzeża Poznańskiego Obiektu infrastruktury usługowej.

Wjazd na bocznicę Obiektu infrastruktury usługowej elewator BASENOWA zamyka brama usytuowana w km 0,707. Klucz od bramy posiada zmianowy Rejonu nabrzeża Bydgoskiego Obiektu infrastruktury usługowej.

## **2.14. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.**

1. Na bocznicę obowiązuje skrajnia budowli według PN - EN 15273-3/2010 Kolej normalnotorowe.
2. Bocznicą nie posiada skrajnika.

## **2.15. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.**

Na bocznicę nie stwierdzono budowli i urządzeń nie spełniających warunków skrajni budowli zgodna z PN-EN 15273-3/2010 dla kolei normalnotorowych.

## **2.16. Sygnały, wskaźniki i tablice sygnały.**

### **1. Sygnały**

Tarcze zaporowe wskazujące stały sygnał Zł „Stój” znajdują się z prawej strony w końcowej części wszystkich torów na początku zasypki piaskowej przed kozłem oporowym, którym zakończony jest tor. Ponadto tarcze zaporowe Zł „Stój” znajdują się na skrzydłach bram wjazdowych pkt.2.16. Tarcze zaporowe nie są oświetlane, ich widoczność zapewnia oświetlenie zewnętrzne

### **2. Wskaźniki**

Na zwrotnikach rozjazdów na bocznicę znajdują się wskaźniki zwrotnicowe Wz, wskazujące jej położenie. Wskaźnik zwrotnicowy nie jest oświetlany, a jego widoczność zapewnia oświetlenie zewnętrzne. Przeciwwaga zwrotnicy obsługiwanej ręcznie przez drużyny manewrowe i trakcyjne oznaczona jest dwoma czerwonymi paskami na białej części przeciwwagi. Na zwrotnikach wykolejnic na bocznicę znajdują się wskaźniki Zł Wk „Stój, wykolejnica na torze” i Z2 Wk „Wykolejnica zdjęta z toru” wskazujące położenie wykolejnicy. Wskaźniki na wykolejnicach nie są oświetlane, a ich widoczność zapewnia oświetlenie zewnętrzne. W miejscu, gdzie odległość między osiami łączących się torów wynosi 3,75 m znajdują się wskaźniki W

17 „słupek ukresowy” wskazujące, do którego miejsca na obu torach może być ustawiony tabor.

### 3. Tablice

Lokalizacja tablic informacyjnych „Punkt zdawczo-odbiorczy” usytuowanych na torze nr 1.

#### **2.17. Rodzaje trakcji i dopuszczalny nacisk osi na szynę.**

Właściciel/użytkownik bocznicy nie posiada własnego lub dzierżawionego taboru.

## **3. Postanowienia końcowe**

### **3.1. Rozdzielnik statutu sieci**

1. Statut obiektu wykonano w 1 jednym egzemplarzu, który znajduje się w siedzibie Spółki,
2. Statut obiektu umieszczono na stronie [www. www.pzz-szczecin.com.pl](http://www.pzz-szczecin.com.pl)

### **3.2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści statutu obiektu.**

## **4. Spis załączników do statutu sieci**

### **Załącznik nr 1.**

Plan schematyczny bocznicy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej Szczecińskich Zakładów Zbożowo-Młynarskie PZZ SA

## **5. Skorowidz zmian i uzupełnień Statutu sieci**

Lp.	strona, ustęp, punkt	treść zmiany	Obowiązuj od	data i podpis wprowadzającego