



STATUT SIECI
OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

SZCZECIŃSKIE ZAKŁADY ZBOŻOWO MŁYNARSKIE PZZ S.A.
„Elewator Warta” w Szczecinie

Zatwierdzam

Szczecińskie Zakłady
Zbożowo-Młynarskie PZZ S.A.
ul. Basenowa 15-17
(3) 70-666 Szczecin
NIP 851-020-67-85

04.12.2017
.....
Data

PREZES ZARZĄDU
dr inż. Dariusz Budzik
.....
Podpis reprezentacji Spółki

Spis treści

	str.
1. Postanowienia ogólne, dotyczące	3
1.1. Zarządcy infrastruktury kolejowej: Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej	3
1.2. Podstawy prawnej i celu opracowania statutu sieci	3
1.3. Wykaz infrastruktury objętej statutem	4
1.4. Drogi kolejowe (bocznicę) podlegające udostępnieniu	4
1.5. Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznicę jest połączona	4
2. Opis techniczny bocznic kolejowej obiektu infrastruktury usługowej podlegającej udostępnieniu w całości	4
2.1. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada	4
2.2. Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych	4
2.3. Tory bocznicowe - ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od – do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne	4
2.4. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów	5
2.5. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania	5
2.6. Uzależnienia zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic	6
2.7. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych	6
2.8. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	6
2.9. Kolejowe obiekty inżynierskie	6
2.10. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn	6
2.11. Oświetlenie bocznic kolejowej	6
2.12. Wagi wagonowe	7
2.13. Bramy kolejowe	7
2.14. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki	7
2.15. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli	7
2.16. Sygnały, wskaźniki i tablice	7
2.17. Rodzaj trakcji i dopuszczalny nacisk osi szynę	7
3. Postanowienia końcowe	7
3.1. Rozdzielnik statutu sieci	7
3.2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści statutu obiektu	7
4. Spis załączników do statutu sieci	8
Załącznik 1 Plan schematyczny bocznic kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej Szczecińskie Zakłady Zbożowo Młynarskie PZZ S.A. „Elewator Warta” w Szczecinie.	
5. Skorowidz zmian i uzupełnień statutu sieci	8
5.1. Skorowidz zmian	8

1. Postanowienia ogólne, dotyczące:

1.1 Zarządcy infrastruktury kolejowej: Operator Obiektu Infrastruktury Usługowej SZCZECIŃSKIE ZAKŁADY ZBOŻOWO MŁYNARSKIE PZZ S.A. „Elewator Warta” w Szczecinie

- 70-666 Szczecin, ul. Basenowa 15-17
- KRS 0000109624 Sąd Rejonowy Szczecin-Centrum, XIII Wydział Gospodarczy
- NIP 8510206785, REGON 810027058
- Kapitał zakładowy 111000zł.
- SZCZECIŃSKIE ZAKŁADY ZBOŻOWO MŁYNARSKIE PZZ S.A. „Elewator Warta” w Szczecinie działa – wykonując zadania zarządcy infrastruktury kolejowej na zarządzanej przez siebie boczniczy kolejowej na terenie Szczecina w oparciu ustawy - Prawo Przewozowe z dnia 15 listopada 1984 r. (tekst jednolity ogłoszony w Dz.U.nr 50 poz. 601 z 200r. z późniejszymi zmianami)
- SZCZECIŃSKIE ZAKŁADY ZBOŻOWO MŁYNARSKIE PZZ S.A. „Elewator Warta” w Szczecinie wystąpiły do Prezesa UTK Warszawa z wnioskiem o uzyskanie Świadectwa bezpieczeństwa dla boczniczy 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 boczniczy:

- 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 S.A. w Szczecinie.
- Instrukcja w zakresie warunków technicznych oraz zasad i wymagań dotyczących bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach kolejowych Szczecińskich Zakładów Zbożowo Młynarskich PZZ S.A. w Szczecinie.
- Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na bocznicach kolejowych Szczecińskich Zakładów Zbożowo Młynarskich PZZ S.A. w Szczecinie.

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 boczniczy kolejowej. Statut obiektu wskazuje sposoby bezpiecznego wykonywania ruchu kolejowego na boczniczy z uwzględnieniem obostrzeń techniczno-ruchowych wynikających z warunków lokalnych oraz postanowień przepisów wewnętrznych.

1.3. Prawnej eksploatacji bocznicy kolejowej

W oparciu o zapisy ustawy o portach i przystaniach morskich z dnia 20.12.1996 (Dz.U. 1997 Nr 9 poz. 44) „Szczecińskie Zakłady Zbożowo Młynarskie PZZ S. A. „Elewator Warta”, będący właścicielem bocznicy i użytkownikiem bocznicy (w rozumieniu Ustawy o transporcie kolejowym), wyłącznie zarządza elewatozem, w tym infrastrukturą kolejową na terenie bocznicy. W sferze eksploatacji na terenie bocznicy działa ustanowiony przez Szczecińskie Zakłady Zbożowo Młynarskie PZZ S. A. „Elewator Warta”.

1.4 Drogi kolejowe (bocznice) 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 bocznica kolejowa SZCZECIŃSKIE ZAKŁADY ZBOŻOWO MŁYNARSKIE PZZ S.A. „Elewator Warta” jest obiektem infrastruktury usługowej – bocznica podlega udostępnieniu w całości.

1.5. Położenie bocznicy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznica jest połączona.

Bocznica kolejowa „Szczecińskie Zakłady Zbożowo Młynarskie PZZ S. A. Elewator Warta” położona jest przy stacji PKP Szczecin Port Centralny. Bocznica odgałęzia się od toru bocznicowego nr 475 i jest nadzorowany przez zespół nastawczy SPB 12 poprzez wspólny rejestr bocznic zabezpieczonych wykolejnicami: Wk751; Wk759; Wk743; Wk752; Wk753; Wk755

1) zwrótnicą rozjazdu nr 747 uzależnioną z Wk14+(747+).

2. Opis techniczny bocznicy kolejowej obiektu infrastruktury usługowej podlegającej udostępnieniu w całości

2.1. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

- Bocznica stanowi jeden okręg nastawczy,
- Na bocznicy brak jest posterunków technicznych.

2.2. Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych.

Punkty zdawczo-odbiorczy usytuowany jest w km 0,071 na torze nr 1 o długości użytecznej równej 199m. Oznaczony jest tablicą „Punkt Zdawczo - Odbiorczy”.

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

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość toru w m						Pojemność użyteczna w wagonach czteroosiowych
		Rzeczywista			użyteczna			
		od	do	metrów	od	do	metrów	
1	Dojazdowy zdawczo-	P Rz 747	P Rz 1	271,90	Wk 14	K. O	199,2	15
2	Ładunkowy Postojowy	P Rz 1	K. O	155,60	U 1	Z 1	97,8	6
3	Ładunkowy Postojowy	P Rz 1	K. O	155,60	U 1	Z 1	97,8	6

Oznaczenie skrótów:

Z1 - sygnał Z 1 „stój”; U 1 ukres rozjazdu nr 1; PRz - początek rozjazdu;
K.O. - kozłó oporowy

Pochylenia podłużne i promienie łuków poszczególnych torów:

Tor nr 1 zdawczo-odbiorczy na odcinku 71,9 m położony jest w poziomie, następne 200,0 m leży na pochyleniu 1,6 ‰ w stronę rozjazdu nr 1;

Tor nr 2 ładunkowo-postojowy na odcinku 50,0 m położony jest w poziomie, następne 55,6m leży na pochyleniu 4 ‰ w stronę kozła oporowego;

Tor nr 3 ładunkowo-postojowy na odcinku 50,0 m położony jest w poziomie, następne 55,6m leży na pochyleniu 4 ‰ w stronę kozła oporowego;

Promienie łuków poziomych:

Minimalny promień łuku toru nr 1 wynosi 180 m, tory nr 2 i 3 leżą na prostej.

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

Numery Zwrotnic i wykolejnic	Zasadnicze położenie zwrotnic	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwrotnicy lub wykolejnicy	Uwagi
1	2	3	4	5
747*	na tor nr 475	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Uzależniona z Wk 14
Wk 14	Zamknięta nałożona	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Uzależniona od rozjazdu nr 747 klucz na nastawni SPB
1	Na tor nr 2	ręczny, drużyna manewrowa	nie	

* zwrotnica zamknięta w położeniu zasadniczym

2.5. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.

Numery Zwrotnic i wykolejnic	Zasadnicze położenie zwrotnic	Sposób obsługi i kto obsługuje	Oświetlenie zwrotnicy lub wykolejnicy	Uwagi
1	2	3	4	5
Wk 14	Zamknięta nałożona	ręczny, drużyna manewrowa	nie	Uzależniona od rozjazdu nr 747 klucz na nastawni SPB
1	Na tor nr 2	ręczny, drużyna manewrowa	nie	

* zwrotnica zamknięta w położeniu zasadniczym

2.6. Uzależnienia zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic.

Urządzenia srk uzależniające poszczególne zwrotnice i wykolejnice zostały opisane w pkt. 2.5. w opisie wykazu zwrotnic i wykolejnic w poszczególnych rejonach manewrowych.

Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów zakończonych kozłami oporowymi na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

Na międzytorzu torów nr 2 i 3 znajduje się wskaźniki W17 (ukres) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między

osiemi sąsiednich torów wynosi 3,75 m. Tor może być zajęty taborem wyłącznie do wskaźnika.

Na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. 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

- 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.

Przejazd znajduje się		Kategoria	Do kogo należy obowiązek		Sygnalizowanie przejazdu
w km.	przez tor		czyszczenia żłobków	strzeżenia w przypadkach awaryjnych	
0,120	1		do wyznaczonego pracownika użytkownika bocznic	Drużyny manewrowej	G-3 krzyż św. Andrzeja i znaki B20 „Stop”
0,320	3 i 2		do wyznaczonego pracownika użytkownika bocznic	drużyny manewrowej	G-3 krzyż św. Andrzeja i znaki B20 „Stop”

* Kategoria D, nie stosuje się urządzeń zabezpieczenia ruchu drogowego. Informacją o przejeździe jest znak drogowy G-3 zwany krzyżem św. Andrzeja oraz znak "stop".

2.11. Oświetlenie bocznic kolejowej

Tory bocznic oświetlone światłem elektrycznym, którego 12 punktów świetlnych umieszczonych jest wzdłuż torów od punktu zdawczo - odbiorczego do zakończenia torów. Kontrola i nadzór nad oświetleniem należy do właściciela/użytkownika bocznic. Włączniki oświetlenia znajdują się na stronie zewnętrznej elewatora, obsługa należy do personelu obsługi elewatora. Oświetlenie umożliwia wykonywanie manewrów również w porze nocnej.

2.12. Wagi wagonowe

Bocznica nie jest wyposażona w wagę wagonową.

Urządzenia ładunkowe Elewatora są wyposażone w systemy wagowe umożliwiające określenie wagi netto załadowanego lub rozładowanego wagonu.

2.13. Bramy kolejowe

Wjazdy na bocznicę zamyka brama usytuowana w km 0,072 klucz od bramy posiada zmianowy Elewator Warta.

2.14. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.

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

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

Na bocznicach 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

1) Sygnały.

Tarcze zaporowe wskazujące stały sygnał Z1 „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 Z1 „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 bocznicach 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 bocznicach znajdują się wskaźniki Z1 Wk „Stój, wykolejnica na torze” i Z2 Wk „Wykolejnica zdjęta z toru” wskazujące położenie wykolejnic.

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 bocznicami nie posiada własnego lub dzierżawionego taboru.

3. Postanowienia końcowe

11.1. Rozdzielnik statutu sieci

- a) Statut obiektu wykonano w 1 jednym egzemplarzu, który znajduje się w siedzibie Spółki,
- b) Statut obiektu umieszczono na stronie www.pzz-szczecin.com.pl

11.2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści statutu obiektu.

