



Szczecińskie Zakłady Zbożowo-Młynarskie PZZ SA



## **STATUT OBIEKTU OPERATORA INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ**

**SZCZECIŃSKIE ZAKŁADY ZBOŻOWO MŁYNARSKIE PZZ  
S.A.w Szczecinie**

Zatwierdzam

.....  
Data

.....  
Podpis reprezentacji Spółki

## Spis treści

1. Postanowienia ogólne, dotyczące: .....	5
1.1 Zarządcy infrastruktury kolejowej: Operator Obiektu Infrastruktury Usługowej Szczecińskie Zakłady Zbożowo-Młynarskie PZZ SA .....	5
1.2 Podstawy prawnej i celu opracowania statutu obiektu .....	5
1.3 Prawnej eksploatacji bocznic kolejowej .....	5
1.4 Drogi kolejowe (bocznic) podlegające udostępnieniu.....	6
1.5 Współużytkowników bocznic kolejowej.....	6
1.6 Przeznaczenie bocznic kolejowej.....	6
2. Opis techniczny bocznic kolejowej .....	6
2.1 Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznic jest połączona.....	6
2.2 Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada. ....	6
2.3 Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych. ....	7
2.4 Tory bocznicowe - ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od — do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne. ....	7
2.5 Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów.....	9
2.6 Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania. ....	9
2.7 Uzależnienia zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic .....	10
2.8 Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.....	10
2.9 Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym .....	10
2.10 Kolejowe obiekty inżynieryjne.....	10
2.11 Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn .....	11
2.12 Oświetlenie bocznic kolejowej .....	11
2.13 Punkty ładunkowe .....	11
2.14 Urządzenia ładunkowe .....	12
2.15 Wagi wagonowe .....	13
2.16 Bramy kolejowe .....	13
2.17 Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki. ....	13
2.18 Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.....	13
2.19 Sygnały, wskaźniki i tablice.....	13
2.20 Urządzenia i środki trakcyjne.....	14

2.21 Środki łączności .....	14
3. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznica kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej. ....	14
4. Warunki techniczne obsługi bocznic kolejowej.....	15
4.1 Podstawianie wagonów na bocznice kolejową .....	15
4.2 Liczba obsługa i czas ich wykonywania .....	15
4.3 Masa hamująca składów manewrowych .....	15
4.4 Dopuszczalny nacisk osi na szynę.....	16
4.5 Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.....	16
5. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznic kolejowej.....	16
5.1 Podział bocznic kolejowej na rejony manewrowe.....	16
5.2 Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznic kolejowe. ....	16
5.3 Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.....	17
5.4 Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym .....	17
5.5 Sprzęganie i rozsprzęganie wagonów i pojazdów trakcyjnych.....	17
5.6 Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.....	18
5.7 Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych .....	18
5.8 Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.....	19
5.9 Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie .....	19
5.10 Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.....	19
6. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznic kolejowej.....	21
6.1 Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.....	21
6.2 Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej. ....	21
6.3 Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic.....	21
6.4 Wążenie wagonów. ....	21
6.5 Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych.....	22
7. Organizacja obsługi punktów zdawczo — odbiorczych.....	22
7.1 Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych .....	22
7.2 Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkty zdawczoodbiorcze .....	23
8. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych. ....	23
8.1 Charakterystyka towarów niebezpiecznych i z przekroczoną skrajnią przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznic kolejowej .....	23

9. Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym .....	23
10. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznicą kolejową jest połączona. ....	24
11. Postanowienia końcowe.....	25
1 1.1 Rozdzielnik statutu obiektu .....	25
1 1.2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści statutu obiektu .....	25
12. Skorowidz zmian i uzupełnień treści statutu obiektu .....	25
12.1 Skorowidz zmian.....	25
13. Spis załączników do regulaminu.....	26

## 1. Postanowienia ogólne, dotyczące:

### 1.1 Zarządcy infrastruktury kolejowej: Operator Obiektu Infrastruktury Usługowej Szczecińskie Zakłady Zbożowo-Młynarskie PZZ SA

- 70-666 Szczecin, ul. Basenowa 15-17
- KRS 0000109624 Sąd Rejonowy Szczecin-Centrum, XIII Wydział Gospodarczy
- NIP 8510206785, REGON 810027058 \_ Kapitał zakładowy 1 11000zł.
- 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. Nr 50 poz. 601 z 2000 r. z późniejszymi zmianami
- Szczecińskie Zakłady Zbożowo-Młynarskie PZZ SA w Szczecinie 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 obiektu

Podstawą prawną jest wymóg sporządzenia przez Zarządcę statutu obiektu. Określony on został w Art.36 a) ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. 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 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 SA
- Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na bocznicach kolejowych Szczecińskich Zakładów Zbożowo Młynarskich PZZ SA

Celem opracowania statutu obiektu 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 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 SA, będący właścicielem bocznicy i użytkownikiem bocznicy (w rozumieniu Ustawy

o transporcie kolejowym), w tym infrastruktury Obiektu na terenie bocznicy. W sferze eksploatacji na terenie bocznicy działa ustanowiony przez Szczecińskie Zakłady Zbożowo-Młynarskie PZZ S. A. ogólnodostępny Obiekt Infrastruktury Usługowej, w której skład wchodzi plac (dz. 53/5, 54/1, 52/1), elewator WARTA, elewator BASENOWA, nabrzeże Poznańskie, nabrzeże Bydgoskie oraz infrastruktura towarzysząca.

#### 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 SA jest obiektem infrastruktury usługowej — bocznica podlega udostępnieniu w całości.

#### 1.5 Współużytkowników bocznicy kolejowej

Bocznica nie posiada współużytkowników.

#### 1.6 Przeznaczenie bocznicy kolejowej

Bocznica przeznaczona jest do obrotu produktami zbożowymi to jest :

- przyjmowania i nadawania wagonów towarowych,
- rozładunku i załadunku wagonów w relacji pośredniej/bezpośredniej(relacje:wagon/elewator/starek/samochód)
- wykonywania manewrów związanych z podstawianiem i zabieraniem wagonów oraz ich przemieszczaniem w obrębie bocznicy, obiektu.

### 2. Opis techniczny bocznicy kolejowej

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

Bocznica kolejowa Szczecińskie Zakłady Zbożowo Młynarskie PZZ S.A. położona jest przy stacji PKP Szczecin Port Centralny. Bocznica 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).

2.2 Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

Bocznica Szczecińskie Zakłady Zbożowo Młynarskie PZZ SA jest podzielona na nabrzeża

1. nabrzeże Poznańskie „Warta”
2. nabrzeże Bydgoskie „Basenowa”

Podział poszczególnych nabrzeży na rejony manewrowe i okręgi nastwacze zostały określone w Regulaminie pracy manewrowej stanowiącej integralną część regulaminu. Na bocznicę brak jest posterunków technicznych.

## 2.3 Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych.

1) Punkt zdawczo – odbiorczy na nabrzeżu **Poznańskim** usytuowany jest:

w km 0,0 + 99,70 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.

2.4 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 - 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

**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



2.5 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 ogłędzin 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 ogłędzin 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

2.6 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 747

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.

### 2.7 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 Zł 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 Zł 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 osiami 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.

### 2.8 Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.

- Zwrotnice i wykolejnice nastawiane przez drużynę manewrową własność PKP PLK S.A
- Zwrotnica 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.

### 2.9 Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

W obrębie bocznic występują ręczne urządzenia zabezpieczenia ruchem kolejowym.

### 2.10 Kolejowe obiekty inżynieryjne

Na terenie bocznic brak jest kolejowych obiektów inżynieryjnych.

## 2.11 Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn

Nabrzeże Poznańskie Obiekt infrastruktury usługowej elewator WARTA

Na nabrzeżu znajduje się dwa zakładowe przejazdy niestrzeżony:

- w km 0,0 + 14,00 toru nr 1,
- w km 0,043 torów nr 2 i 3

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

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

## 2.12 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.

## 2.13 Punkty ładunkowe

### Wykaz Obiektów infrastruktury usługowej

Oznaczenie	Przy torze	Długość frontu ładunkowego	Szerokość
WARTA	3,2	25	20
BASENOWA	8	30	15

### Rampy

Znajduje się przy torze	Rodzaj i przeznaczenie	Długość frontu ładunkowego
3	boczna, przeładunkowa	25 m
8	boczna, przeładunkowa	30 m

### Place składowe

#### Rejon manewrowy WARTA

Bocznic posiada :

- własny plac składowy (działka nr 52/1, obręb 1084 na terenie portu morskiego Szczecin),

- nabrzeże Poznańskie przy torze nr 3, 2 o długości 122 m

Ogólna zdolność składowa Obiektu infrastruktury usługowej elewator WARTA dla zbóż wynosi około 6000 ton.

Zdolność ładunkowa urządzeń ładunkowych Obiektu infrastruktury usługowej wynosi :

- 120 ton/godz. dla prac wyładunkowych,
- 180 ton/godz. dla prac załadunkowych.

### **Rejon manewrowy BASENOWA**

Bocznicą posiada :

- własny plac składowy (działka nr 53/5 i 54/1, obręb 1084 na terenie portu morskiego Szczecin),
- nabrzeże Bydgoskie o długości 125 m, dostęp do nabrzeża poprzez Obiekt

Ogólna zdolność składowa Obiektu infrastruktury usługowej elewator BASENOWA dla zbóż wynosi około 4800 ton.

Zdolność ładunkowa urządzeń ładunkowych Obiektu infrastruktury usługowej wynosi :

- 120 ton/godz. dla prac wyładunkowych,
- 120 ton/godz. dla prac załadunkowych

## 2.14 Urządzenia ładunkowe

Rodzaj	Ilość szt.	Nad torami	Zasyp
Rura zsykowa służąca do załadunku wagonów przez otwory w dachu wagonu	1	2, 3	grawitacyjny
Rura zsykowa służąca do załadunku wagonów przez otwory w dachu wagonu	1	8	grawitacyjny

### **Rejon nabrzeża Poznańskiego**

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

### **Rejon nabrzeża Bydgoskiego**

Na torze nr 8 znajdują się zsypy do rozładunku grawitacyjnego towarów sypkich z wagonów samowyładowniczych Elewator wyposażony jest w specjalistyczne urządzenia ładunkowe pozwalające na równoczesny załadunek i rozładunek różnego rodzaju środków transportu zarówno lądowego jak i wodnego.

## 2.15 Wagi wagonowe

Bocznica nie jest wyposażona w wagę wagonową. Urządzenia ładunkowe Obiektu infrastruktury usługowej są wyposażone w systemy wagowe umożliwiające określenie wagi netto załadowanego lub rozładowanego wagonu/składu.

## 2.16 Bramy kolejowe

Teren bocznicy jest wygrodzony częściowo ogrodzeniem. Na terenie bocznicy zlokalizowano bramy kolejowe:

Nabrzeże Poznańskie posiada jedną bramę kolejową.

- w km 0,061 toru nr 1,

Nabrzeże Bydgoskie posiada jedną bramę kolejową.

- w km 0,7+01,07 toru nr 2,
- 

## 2.17 Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki.

- 1) Na bocznicy obowiązuje skrajnia budowli według PN - EN 15273-3/2010 Koleje normalnotorowe.
- 2) Bocznica nie posiada skrajnika.

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

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

## 2.19 Sygnały, wskaźniki i tablice

### 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 zwrótnikach rozjazdów na bocznicy 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 zwrótnikach wykolejnic na bocznicy 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 zdawczoodbiorczy” usytuowanych na torze nr 1.

## 2.20 Urządzenia i środki trakcyjne.

Właściciel/użytkownik bocznicy nie posiada własnego lub dzierżawionego taboru.

## 2.21 Środki łączności

Użytkownik bocznicy korzysta z ogólnie dostępnej sieci telefonicznej oraz telefonii komórkowej.

3. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej.

- 1) Ruch kolejowy pomiędzy bocznicą Obiektu infrastruktury usługowej SZZM PZZ S.A. a stacją kolejową Szczecin Port Centralny prowadzony jest na zasadach jazd manewrowych drużyn manewrowych PKP CARGO S. A. i licencjonowanych przewoźników określonych w Regulaminie technicznym stacji Szczecin Port Centralny.
- 2) Wjazd na bocznicę uzależniony jest od uprzedniego uzgodnienia, kierownika manewrów z (zmianowym) Obiektu infrastruktury usługowej (tel. 091 462 33 22) :
- 3) Przed uruchomieniem jazdy ze stacji Szczecin Port Centralny na bocznicę lub z bocznicy na stację kierownik manewrów odpowiedniego przewoźnika winien dokonać uproszczonej próby hamulca zespolonego.
- 4) Nastawniczy rejonu SPB 12 po upewnieniu się, że nie ma przeszkód do jazdy wydaje kierownikowi manewrów właściwe dla miejsca obsługi klucze wykolejnicowe i uzgadnia z nastawniczym nastawni SPB-17 jazdę manewrową w kierunku zespołu bocznic. Po sprawdzeniu drogi przebiegu nastawniczy daje zgodę uruchomienia jazdy manewrowej na tarczy manewrowej kierownikowi manewrów odpowiedniego przewoźnika na uruchomienie jazdy manewrowej. Dalszą drogę przebiegu na torach: 456 i 475 (zwrotnice i wykolejnice, nastawiane ręcznie) nastawia drużyna manewrowa przewoźnika. Podstawiane na bocznicę wagony mogą być tylko pchane, a zabierane z bocznicy wagony — tylko ciągnięte.
- 5) Po zakończonej obsłudze bocznicy kierownik manewrów zakłada wykolejnicę na tor i zamyka ją zamkiem wykolejnicowym oraz zamyka kluczem wyciągniętym z zamka wykolejnicowego zwrotnicę nr 474 w położeniu zasadniczym ( + ) na zamek trzpieniowy. Pobrany klucz bocznicowy kierownik manewrów zwraca na nastawnię SPB-12. Do czasu zwrotu klucza od zespołu bocznic torów bocznicowe: 456 i 457 uważa się zajęte.

## 4. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej

### 4.1 Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową

- 1) Wagony podstawiane są na bocznicę przez pojazd i drużyny manewrowe licencjonowanych przewoźników kolejowych mogą być wykonane po uprzednim uzgodnieniu zasad obsługi z operatorami po zawarciu stosownych umów lub porozumień.
- 2) Wagony przeznaczone na bocznicę podstawiane na bocznicę i zabierane z niej przez przewoźników kolejowych przekazywane są na torze zdawczo — odbiorczym.
- 3) Ilość wagonów podstawianych jednorazowo przez przewoźników kolejowych. Jednorazowo można podstawić na tor zdawczo—odbiorczy 18 wagonów – Rejon nabrzeża Bydgoskiego, 7 wagonów – Rejon nabrzeża Poznańskiego. Podstawienie większej ilości wagonów zgodnie z Regulaminem Pracy Manewrowej.

### 4.2 Liczba obsług i czas ich wykonywania

- 1) Obsługa bocznicy dokonywana jest w oparciu o „Plan obsługi podstawiania i zabierania wagonów” opracowany przez operatorów w uzgodnieniu w przewoźnikami przewiduje trzy obsługi w godzinach: 5:00-6:00; 14:00-15:00; 21:00-22:00. Poza planem obsługi bocznicy wagony mogą być podstawione po wzajemnym uzgodnieniu w tak zwanej obsłudze dodatkowej.
- 2) Jednoczesne dokonywanie obsługi określonego rejonu manewrowego na bocznicy przez więcej niż jednego przewoźnika jest zabronione. Wjazd przewoźnika do rejonu manewrowego może się odbyć tylko wówczas, gdy zakończono uprzednio rozpoczętą obsługę .
- 3) Wjazd na bocznicę bez uzgodnienia dokonanego przez uprawnionego pracownika Przewoźnika z kierownikiem właściwego do miejsca obsługi jest zabroniony.
- 4) Obsługi bocznicy przez przewoźników kolejowych uzgadniane są telefonicznie na zasadach określonych w umowie na obsługę (porozumieniu). Ze strony bocznicy obsługi uzgadniane są z kierownikiem właściwym dla miejsca obsługi.
- 5) Obsługa bocznicy może być dokonywana również w nocy poza planem obsług.
- 6) Za wstrzymanie pracy manewrowej i ładunkowej oraz usunięcie wszelkich przeszkód z torów odpowiedzialny jest kierownik właściwy dla miejsca obsługi.
- 7) Na bocznicę wagony mogą być tylko pchane, a zabierane z bocznicy wagony — tylko ciągnięte.

### 4.3 Masa hamująca składów manewrowych

Uwzględniając typ szyn torów bocznicy, zużycie szyn, rozstaw podkładów oraz szybkość jazd manewrowych na bocznicy, największy dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 22,5 ton/oś.

#### 4.4 Dopuszczalny nacisk osi na szynę

- 1) Obsługa bocznic może odbywać się wyłącznie spalinowymi lokomotywami manewrowymi.
- 2) W przypadku spalinowych lokomotyw pociągowych możliwość ich użycia do obsługi bocznic należy na etapie planowania przewozów uzgodnić z użytkownikiem bocznic i w zakresie torów dojazdowych z PKP PLK S.A.
- 3) Na bocznicę mogą być przyjmowane bez ograniczeń wszystkie typy i rodzaje wagonów towarowych.

#### 4.5 Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

Pojazdy przewoźników kolejowych dokonujących obsługi bocznic mogą wjeżdżać na tor zdawczo — odbiorczy. Wyjazd poza tę grupy torów dozwolony jest wyłącznie w porozumieniu z właściwym dla miejsca obsługi operatorem ustanowionym dla danego rejonu lub na jego zlecenie.

### 5. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicach kolejowych

#### 5.1 Podział bocznic kolejowych na rejonów manewrowe

- 1) Bocznic stanowią dwa rejonów manewrowe, których zasady pracy zostały określone w Regulaminie Pracy Manewrowej dla nabrzeży Poznańskiego i Bydgoskiego.
- 2) Manewry mogą być wykonywane wyłącznie jednym pojazdem trakcyjnym dla jednego rejonów manewrowego.

#### 5.2 Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznic kolejowych.

- 1) Na torach bocznic maksymalna prędkość jazd manewrowych nie może przekraczać 5 km/h z wyjątkiem:
- 2) Przy zabieraniu wagonów lub jazdy luzem z torów zdawczo — odbiorczych na stację, dla których dopuszcza się jazdy z prędkością nie przekraczającą 10 km/godz.
- 3) przypadków, gdy prędkość jazdy należy ograniczyć do 3 km/godz., tj:
  - a) przetaczania wagonów z przekroczenia skrajnią,
  - b) przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru,
- 4) W przypadku braku należytej widoczności i/lub złych warunków atmosferycznych (gwałtowna ulewa, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), prędkość jazdy należy zmniejszyć tak, aby manewrujący tabor mógł być natychmiast zatrzymany w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.
- 5) Przed każdorazowym rozpoczęciem jazdy manewrowej, maszynista ma obowiązek podania sygnału „Baczność”.



### 5.3 Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

- 1) Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznicy wykonywana jest przez drużyny manewrowe i pojazdy trakcyjne przewoźników kolejowych.
- 2) Na bocznicach dopuszcza się wykonywanie manewrów za pomocą:
  - a) pojazdu trakcyjnego,
  - b) pojazdu szynowo — drogowego,
  - c) pojazdu drogowego (np. Fadroma, ciągnik rolniczy).
- 3) Stosowanie innych sposobów wykonywania pracy manewrowej np. odrzucanie wagonów jest zabronione.
- 4) W czasie podstawiania wagonów na bocznicę ustawiacz lub manewrowy musi jechać na pierwszym pchanym wagonie lub poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy.
- 5) Zabrania się wskakiwania i zeskakiwania z manewrującego taboru będącego w ruchu.
- 6) Szczególną ostrożność należy zachować:
  - a) na torze nr 3 i nr 8 z uwagi na znajdujące się przy tym torze rampy boczne,
  - b) podczas manewrów na torach, które pokryte są płytami umożliwiającymi ruch pojazdów drogowych, składowanie materiałów, manewrowanie pojazdami samochodowymi, itp.
  - c) przy manewrowaniu przez przejazdy kolejowe,
  - d) przy dojeżdżaniu do wagonów, przy których odbywają się czynności ładunkowe, dojazd do wagonów dozwolony jest po porozumieniu się kierownika manewrów z pracownikiem kierującym pracą ładunkową i wstrzymaniu przez niego prac ładunkowych oraz odsunięciu ludzi i sprzętu na bezpieczną odległość oraz odłączeniu urządzeń ładunkowych od wagonów.
  - e) na skrajnych od strony wody torach na nabrzeżach z uwagi na możliwość znajdowania się w skrajni torów trapów i furt bocznych jednostek cumujących przy nabrzeżu,

### 5.4 Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym

- 1) W czasie wykonywania manewrów pojazd z napędem powinien znajdować się na czole manewrującego składu.
- 2) Umieszczanie pojazdu z napędem między wagonami jest zabronione.

### 5.5 Sprzęganie i rozsprzęganie wagonów i pojazdów trakcyjnych

- 1) Przetaczane wagony powinny być sprzęgnięte z pojazdem manewrowym oraz ze sobą nawzajem. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko. Pojazd wykonujący manewry należy sprzęgnąć z pierwszym wagonem w taki sposób, aby zderzaki stykały się ze sobą.
- 2) Sprzęganie i rozsprzęganie taboru oraz podwieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki należy do obowiązków drużyny manewrowej. Czynności te muszą być wykonane po całkowitym zatrzymaniu przetaczanego taboru, w czasie postoju.

- 3) Wchodzenie pracowników wykonujących manewry pomiędzy tabor może nastąpić po zatrzymaniu się składu manewrowego oraz po zahamowaniu pojazdu trakcyjnego i wagonów.

## 5.6 Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn

- 1) Pojazd drogowo - szynowy jest obsługiwany jednoosobowo przez kierowcę posiadającego stosowne uprawnienia
- 2) Lokomotywa manewrowa obsługiwana jest jednoosobowo przez maszynistów posiadających egzamin kwalifikacyjny na stanowisko maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych i prawo kierowania tymi lokomotywami.
- 3) W czasie wykonywania manewrów kierującemu pojazdem trakcyjnym nie wolno wyręczać się w obsłudze lokomotywy innymi pracownikami.
- 4) Prawo przebywania w kabinie pojazdu trakcyjnego mają pracownicy drużyny manewrowej oraz pracownicy nadzoru.
- 5) W czasie jazdy pojazdu manewrowego drużyna manewrowa powinna zająć miejsce w kabinie lub na pomoście. Zajmowanie miejsca na stopniach wejściowych do pojazdu jest zabronione.
- 6) W czasie przerw w pracy, gdy na pojeździe nie ma operatora, pojazd powinien być zabezpieczony przed uruchomieniem przez osoby nieuprawnione, a kabina pojazdu zamknięta.

## 5.7 Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych

- 1) Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, zwanego kierownikiem manewrów. Kierownikowi manewrów do wykonywania pracy może być przydzielony manewrowy lub zespół manewrowych.
- 2) Kierownik manewrów wykonuje manewry jednym pojazdem trakcyjnym i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej.
- 3) Na zasadach określonych w przepisach wewnętrznych określających zasady i sposób wykonywania pracy manewrowej kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może wykonywać prace manewrowe jednoosobowo.
- 4) Ruchy manewrowe mogą być wykonywane wyłącznie na polecenie kierownika manewrów.
- 5) Polecenia na wykonanie ruchów manewrowych powinny być podawane za pomocą sygnałów ujętych w przepisach wewnętrznych użytkownika bocznic.

## 5.8 Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów

- 1) Przy wykonywaniu manewrów na przejeździe drogowym lub przejściu w poziomie szyn należy zachować szczególną ostrożność.
- 2) Manewry przez przejazd wolno prowadzić tylko przy zachowaniu następujących warunków:
  - a. prędkość jazdy nie powinna przekraczać 5 km/h,
  - b. zbliżając się do przejazdu, maszynista obowiązany jest podać sygnał baczność.
- 3) W razie pchania taboru manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.

## 5.9 Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie

- 1) Manewrujący pojazd trakcyjny powinien posiadać czynny hamulec zespolony i ręczny. Bez czynnego hamulca zespolonego pojazd trakcyjny nie może być użyty do wykonywania manewrów.
- 2) Pojazdem trakcyjnym można przetaczać tabor w granicach jego siły pociągowej.
- 3) Długości składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych w poszczególnych rejonach manewrowych podane są w pkt. 4 ppkt. 7.

## 5.10 Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem

- 1) Przetaczanie taboru pojazdem.
  - a. Rozpoczęcie wykonywania pracy manewrowej przy pomocy pojazdu drogowo - szynowego na torach może nastąpić po upewnieniu się, że nie ma przeszkód na torach do wykonywania manewrów.
  - b. Dojazd pojazdu drogowo - szynowego do stojącego taboru w celu połączenia z pojazdem na półsprzęg samoczynny powinien być dokonany przy prędkości nie przekraczającej 3 km/godz.
  - c. Połączenia pojazdu z wagonami na sprzęg hamulcowy dokonuje ręcznie kierownik manewrów po zatrzymaniu się pojazdu.
  - d. Pojazd drogowo - szynowym można przetaczać w granicach jego siły pociągowej składy manewrowe o masie nie przekraczającej 800 ton i długości do 10 wagonów czteroosiowych w razie przetaczania wagonów ładownych, a w przypadku przetaczania wagonów próżnych do 13 wagonów czteroosiowych, pod warunkiem, że skład hamowany będzie dobrze działającym hamulcem zespolonym.
  - e. Bez czynnych hamulców zespolonych wolno przetaczać w jednej grupie nie więcej niż 2 wagony czteroosiowe. Na każde następne rozpoczęte 2 wagony muszą być czynne dwa wagonowe hamulce zespolone, a przed wykonaniem ruchu manewrowego kierujący manewrami powinien wykonać uproszczoną próbę hamulców i sprawdzić działanie czynnych hamulców.

- f. W razie niekorzystnych warunków atmosferycznych (opady deszczu i śniegu, gołoledź itp.) ilości wagonów podane w powyżej należy zmniejszyć o 50 %.
- 2) Przetaczanie siłą ludzi lub przy pomocy pojazdów drogowych (ciągnikiem drogowym, ładowarką typu „Fadroma” itp.) dopuszczalne jest wg następujących zasad:
- a) Przetaczanie wagonów siłą ludzi lub przy pomocy pojazdu drogowego jest dopuszczalne na torach bocznic pod kierownictwem ustawiacza lub innego pracownika przeegzaminowanego w zakresie potrzebnym do kierowania tymi manewrami, który przed rozpoczęciem manewrowania zobowiązany jest pouczyć przydzielonych do przetaczania pracowników o zasadach bezpiecznego wykonywania tej czynności.
  - b) Siłą ludzi, pojazdami drogowymi lub za pomocą innych urządzeń mechanicznych wolno przetaczać tylko taką ilość wagonów i z taką prędkością, aby wagony te w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane.
  - c) Zabrania się przetaczania wagonów na torach, na których pochylenia przekraczają 2,5 ‰.
  - d) Prędkość przetaczania wagonów pojazdami drogowymi nie może przekraczać 5 km/godz., a w przypadku przetaczania siłą ludzi 3 km/godz.
  - e) Tabor należy popychać idąc obok niego, przy czym należy uważać przy podstawianiu wagonów pod magazyn, aby nie znaleźć się między wagonem a urządzeniami przeładunkowymi oraz składowanymi ładunkami.
  - f) Zabronione jest znajdowanie się ludzi między tokami szynowymi, przed lub za przetaczanym wagonem. Nie wolno uderzać wagonem o stojący następny wagon w celu jego uruchomienia.
  - g) Pojazd drogowy podczas przetaczania powinien znajdować się na zewnątrz toru.
  - h) Kierunek jazdy pojazdu drogowego powinien być równoległy do osi toru. Użyty do ciągnięcia łańcuch lub lina musi mieć długość co najmniej 2,5 m.
  - i) Lina powinna być zamocowana do wagonu w sposób uniemożliwiający jego uszkodzenie.
  - j) Wyznaczony pracownik powinien w razie potrzeby hamować wagony hamulcem ręcznym lub specjalnym klinem z drążkiem.
  - k) Po zakończeniu manewrów należy tabor zabezpieczyć przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulcem ręcznym skrajnych wagonów w przetaczanej grupie, w razie braku hamulców ręcznych, należy podkładać skrajne koła grupy płozami hamulcowymi.
- 3) Przetaczanie wagonów przy pomocy przeciągarek z liną nawijaną na bęben.
- a) Manewry przy pomocy podciągarek wykonują linowi oraz operatorzy podciągarek.
  - b) Nadzór nad manewrami wykonywanymi przy pomocy przeciągarek sprawuje kierownik manewrów.
  - c) Manewrami kieruje linowy bez polecenia, którego operatorowi nie wolno rozpocząć przeciągania.
  - d) Prędkość przetaczania wagonów nie może być większa niż 3 km/godz.

- e) Tabor przetaczany przy pomocy przeciągarki powinien być sprzęgnięty ze sobą na sprzęgi śrubowe.
- f) Przetaczany tabor powinien być hamowany przez linowego wagonowym hamulcem ręcznym lub za pomocą specjalnych klinów.
- g) Po zakończeniu przetaczania tabor należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulców ręcznych, a w przypadku braku hamulców ręcznych przez podklinowanie płozem hamulcowym.
- h) Zabrania się używania przeciągarek do przetaczania wagonów z ładunkiem niebezpiecznym.

## 6. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicach kolejowej

### 6.1 Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.

Za pracę bocznic i organizację obsług z ramienia użytkownika bocznic odpowiada kierownik (zmianowy) Obiektu infrastruktury usługowej.

### 6.2 Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.

- 1) Rozformowanie pociągu, podstawienie wagonów na tor zdawczo — odbiorczy bocznic, przewoźnika obsługującego bocznicę na zasadach handlowych określonych w umowie lub porozumieniu.
- 2) Manewry podczas rozładunku, przestawienie wagonów na tor zdawczoodbiorczy i formowanie składu należy do drużyny manewrowej przewoźnika..

### 6.3 Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic..

- 1) Czynności ładunkowe na bocznicach wykonują pracownicy operatora bocznic.
- 2) Wjazd na tor, na którym odbywają się czynności ładunkowe oraz dojazd do znajdujących się na nim wagonów dozwolony jest po porozumieniu się kierownika manewrów z pracownikiem kierującym pracą ładunkową i wstrzymaniu przez niego prac ładunkowych oraz odsunięciu ludzi i sprzętu na bezpieczną odległość.

### 6.4 Ważenie wagonów.

Nie dotyczy właściciela/użytkownika bocznic, bocznic nie posiada wagi wagonowej.

## 6.5 Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych.

- 1) W złych warunkach zimowych i atmosferycznych należy zachować szczególną ostrożność zmniejszając prędkość jazdy dostosowując ją do panujących warunków.
- 2) Dostosowanie urządzeń i wyposażenia do warunków zimowych powinno być dokonane z odpowiednim wyprzedzeniem i zakończone do dnia 25 listopada każdego roku.
- 3) Użytkownik boczniczy zleca wybranej firmie przygotowanie bocznic do zimy jak i prace związane z zimowym utrzymaniem bocznic umożliwiającym jej eksploatację.
- 4) Do posypywania międzytorzy oraz ścieżek należy w najdogodniejszych miejscach zmagazynować piasek.

Firma, której zlecono przygotowanie bocznic do zimy jak i prace związane z zimowym utrzymaniem bocznic dla przypisanych rejonów wyznaczy pracowników, do obowiązków, których należeć będzie posypywanie miejsc śliskich piaskiem, oczyszczanie ze śniegu i lodu oraz smarowanie rozjazdów tak by nie dopuścić do zakłóceń w normalnej.

## 7. Organizacja obsługi punktów zdawczo — odbiorczych

### 7.1 Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych.

- 1) Przekazywanie wagonów przez przewoźnika dla bocznic odbywa się na torze zdawczoodbiorczym na podstawie uzgodnionych między przewoźnikami wykazów zdawczych oraz ewentualnie listów przewozowych (w zależności od ustaleń z przewoźnikiem)
- 2) W czynnościach zdawczo-odbiorczych ze strony bocznicy biorą udział:
  - a) ze strony bocznicy wyznaczony przedstawiciel ustanowionego przez kierownika elewatora, który odpowiada za przekazywanie wagonów pod względem technicznym oraz przedstawiciel kontrahenta (spedytora) który odpowiada za przekazywanie przesyłek pod względem handlowym,
  - b) ze strony przewoźnika ustawiacz lub inny wyznaczony pracownik.
- 3) Przekazywanie wagonów polega na porównaniu danych umieszczonych w wykazie zdawczym lub liście przewozowym (w zależności od ustaleń z przewoźnikiem) ze stanem faktycznym, sprawdzeniu stanu wagonów, przesyłek i plomb (jeśli takie obowiązują w umowie z przewoźnikiem).
- 4) W przypadku nie stwierdzenia nieprawidłowości przedstawiciel operatora dokonuje przyjęcia wagonów wpisując na wykazie datę i godzinę przyjęcia a następnie podpisują wykaz.
- 5) W razie stwierdzenia nieprawidłowości, żąda od przedstawiciela przewoźnika odnotowania w wykazie zdawczym zauważonych braków technicznych wagonów, ich zanieczyszczenia itp.
- 6) W przypadku stwierdzenia w przyjmowanych wagonach częściowego braku przesyłek przekazanie przesyłki odbywa się na zasadach określonych w umowie z przewoźnikiem.

## 7.2 Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkty zdawczoodbiorcze

- 1) Odbiór wagonów przez przewoźnika odbywa się na torze zdawczo - odbiorczym na zasadach określonych w umowie lub porozumieniu między przewoźnikiem i ustanowionymi przez strony.
- 2) Stosowanie wykazów zdawczych uzależnione jest od zawartej umowy.
- 3) Tryb postępowania w przypadku uszkodzeń wagonów w czasie prac ładunkowych określa stosowna umowa (porozumienie) z przewoźnikiem.

## 8. Zagadnienia dotyczące przewozu kolejną towarów niebezpiecznych.

### 8.1 Charakterystyka towarów niebezpiecznych i z przekroczoną skrajnią przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznicy kolejowej

- 1) Na bocznicach mogą być dostarczane wagonowe przesyłki towarów wysokiego ryzyka w wagonach zawierających sztuki przesyłki, których rozładunek nie wymaga stałych urządzeń przeznaczonych do prac przeładunkowych TWR.
- 2) Wagony z przesyłkami z przekroczoną skrajnią ładunkową mogą być przyjmowane na bocznicę tylko warunkowo, a ich przetaczanie może się odbywać z prędkością nie większą niż 3 km/h.
- 3) Przed uruchomieniem jazdy manewrowej z wagonem z przesyłką z przekroczoną skrajnią ładunkową, należy tabor na sąsiednich torach odsunąć od ukresu na odległość 20 metrów.

## 9. Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym

- 1) Przeprowadzanie badań technicznych torów, rozjazdów oraz urządzeń infrastruktury kolejowej na bocznicach należy do obowiązku właściciela bocznic Obiektu infrastruktury usługowej. Badania techniczne powinny być wykonywane przez osoby, posiadające wymagane uprawnienia budowlane w specjalnościach:
  - linie, węzły i stacje kolejowe,
  - urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.Wyniki okresowej kontroli powinny być odnotowane we właściwej dokumentacji, znajdującej się w Dziale Nadzoru Budowlanego i Technicznego "Elewatora Warta".
- 2) Oględziny torów, rozjazdów oraz urządzeń infrastruktury kolejowej na bocznicach, powinny być dokonywane przez użytkownika bocznic nie rzadziej, niż raz na 2 tygodnie. Pracownik dokonujący oględzin, powiadamia o ich wyniku właściwego dla miejsca badań kierownika elewatora. Wyniki oględzin powinny być odnotowane w dzienniku oględzin rozjazdów znajdującym się u tegoż kierownika.
- 3) Konsetwacja torów, rozjazdów oraz urządzeń infrastruktury kolejowej na bocznicach, zapewnienie ich sprawności technicznej oraz utrzymanie w wymaganym stanie technicznym należy do obowiązku użytkownika bocznic.

- 4) O uszkodzeniach elementów infrastruktury kolejowej bocznic oraz konieczności wykonania naprawy powiadomić należy kierownika elewatora.
- 5) Usterki niewymagające specjalistycznych napraw usuwane są przez użytkownika bocznic sposobem gospodarczym, w czasie pomiędzy obsługami kolejowymi bocznic.
- 6) W razie konieczności wykonania napraw lub remontów specjalistycznych, ich wykonanie zostanie zlecone firmie uprawnionej do wykonywania takich prac, Wykonywane prace muszą być nadzorowane przez osobę posiadającą wymagane uprawnienia budowlane.
- 7) Wszelkie roboty związane z utrzymaniem elementów infrastruktury kolejowej na bocznic, mogące naruszyć ustalony porządek pracy manewrowej lub wiążące się z bezpieczeństwem pracy ludzi i taboru kolejowego, muszą być uzgodnione z:
  - PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie,
  - PKP Cargo S.A. Zachodniopomorskim Zakładem Spółki,
  - z przedstawicielem innego niż PKP Cargo S.A. przewoźnikiem kolejowym, o ile bierze on udział w obsłudze bocznic, w zakresie ograniczeń w wykonywaniu pracy manewrowej oraz kierującym manewrami – W zakresie ograniczeń w wykonywaniu pracy manewrowej — jeżeli prace wykonywane są tylko na części torów bocznicowych.
 Przed przystąpieniem do wykonania robót utrzymania należy sporządzić harmonogram, określający:
  - zakres i termin wykonania poszczególnych prac, niezbędne środki ostrożności (osygnalizowanie) i sposób osłonięcia miejsca robót,
  - osobę nadzorującą wykonanie robót.
 Usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót może nastąpić dopiero po całkowitym zakończeniu prac oraz sprawdzeniu stanu torów i urządzeń.
- 8) Użytkownik bocznic ma opracowane własne przepisy wewnętrzne określające warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania nawierzchni kolejowej na bocznic. Przepisy są zatwierdzone przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w Warszawie.

## 10. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznic kolejowa jest połączona.

- 1) Pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu pracy manewrowej (ustawiacze, manewrowi) oraz pracownicy zatrudnieni przy pracach związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej powinni posiadać stopień zdolności do pracy oraz egzaminy kwalifikacyjne i okresowe określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz.U. Nr 59 poz.301 z 2011 r.) i podlegać badaniom okresowym dokonywanym przez lekarza uprawnionego do badań profilaktycznych lub lekarza medycyny pracy, w terminach określonych w tym załączniku.
- 2) Stopień zdolności do pracy oraz egzaminy kwalifikacyjne i okresowe maszynistów określony został w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz.U. Nr 66 poz.346 z 2011 r.) Maszyniści (pracownicy przewoźnika kolejowego) powinni podlegać badaniom okresowym dokonywanym przez lekarza uprawnionego do badań



profilaktycznych lub lekarza medycyny pracy, w terminach określonych w tym Rozporządzeniu.

- 3) Przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania czynności pracownicy ci powinni być poddani egzaminowi autoryzacyjnemu ze znajomości warunków lokalnych.
- 4) Pracownicy związani bezpośrednio z pracą manewrową, przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania obowiązków powinni być zapoznani z postanowieniami niniejszego Regulaminu oraz przepisów wewnętrznych w zakresie właściwym dla określonego stanowiska pracy. Przyjęcie do wiadomości postanowień Regulaminu pracownicy powinni potwierdzić przez złożenie podpisu na załączonym do Regulaminu wykazie.

## 11. Postanowienia końcowe

### 1 1.1 Rozdzielnik statutu obiektu

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

### 1 1.2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści statutu obiektu

## 12. Skorowidz zmian i uzupełnień treści statutu obiektu

### 12.1 Skorowidz zmian

Wszelkie zmiany i uzupełnienia w statucie obiektu należy odnotować w „Skorowidzu zmian i uzupełnień”

Lp.	strona, §, ustęp, punkt	treść zmiany	Data wpisu	data i podpis wprowadzając ego

## 13. Spis załączników do regulaminu

Załącznik 1 Plan schematyczny bocznicy kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej Szczecińskich Zakładów Zbożowo-Młynarskich PZZ SA