REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTÓW PORTOWYCH NA BOCZNICY KOLEJOWEJ „REJON PRZEŁADUNKÓW MASOWYCH"

§ 1

Definicje

USTANOWIONY OPERATOR INFRASTRUKTURY PORTOWEJ, WSPÓŁUŻYTKOWNIK:
Bulk Cargo – Port Szczecin Sp. z o.o., w dalszej części określany jako **BC-PS**

PRZEWOŹNIK KOLEJOWY – przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną, w dalszej części określany jako **PRZEWOŹNIK**

§ 2

Przedmiot Regulaminu

Przedmiotem niniejszego REGULAMINU są warunki eksploatacji nabrzeży: Regalica, Katowickie, Chorzowskie, Bytomskie, Wałbrzyskie, Taśmowiec, Gliwickie zwanych dalej „nabrzeża", zgodnie z którymi:

1. PRZEWOŹNIK: podstawia / rozstawia / zabiera na/z torów ładunkowych nabrzeży próżne oraz ładowne wagony użyte w przewozach realizowanych przez PRZEWOŹNIKA na rzecz swoich kontrahentów.

2. BULK CARGO – PORT SZCZECIN SP. Z O.O. – WSPÓŁUŻYTKOWNIK – USTANOWIONY OPERATOR INFRASTRUKTURY PORTOWEJ, udostępnia PRZEWOŹNIKOWI tory ładunkowe nabrzeży w celu podstawiania, rozstawiania, zabierania wagonów próżnych oraz ładownych.

§ 3

Warunki Techniczne Bocznicy „Rejon Przeładunków Masowych"

1. Bocznica kolejowa Operatora Obiektu Infrastruktury Kolejowej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Rejon Port Szczecin odgałęzia się na stacji Szczecin Port Centralny:
   - w okręgu nastawczym SPA rozjazdem nr 4 od toru nr 1 linii 273 Wrocław Główny - Szczecin Główny w km 350,416,
   - w okręgu nastawczym SPA rozjazdem nr 4 od toru nr 1 łącznicy 855 Regalica - Szczecin Port Centralny w km 0,855
   - w okręgu nastawczym SPA rozjazdem nr 5 od toru nr 4 linii 991 Szczecin Port Centralny - Lokomotywownia w km 0,160 i linii nr 273 Wrocław Główny - Szczecin Główny w km 350,421,
   - w okręgu nastawczym SPA rozjazdem nr 6 od toru nr 3 linii 990 Szczecin Port Centralny - Rejon SPD w km 0,146 i toru nr 12 linii 992 Szczecin Port Centralny SPA – Szczecin Port Centralny SPC w km 0,143,
   - w okręgu nastawczym SPB rozjazdem nr 400 linii 993 Szczecin Port Centralny SPB - Szczecin Port Centralny SpB tor 400
   - w okręgu nastawczym Dziewoklicz rozjazdem nr 3 linii 351 Poznań Główny Szczecin Główny i linii 993 Szczecin Port Centralny SPB - Dziewoklicz w km 4,151.

2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

   Bocznica „Rejon Przeładunków Masowych" podzielona została na nabrzeża SPD4:
   - Regalica,
   - Katowickie
   - Chorzowskie,
   - Gliwickie,
   - Bytomskie,
   - Taśmowiec,
   - Wałbrzyskie
   - okręg nastawczy bocznicy KGHM METRACO S. A. oraz nieczynną bocznicę Nordkalk Sp. z o.o. z siedzibą przy ulicy Gdańskiej 20 n w Szczecinie odgałęziająca się rozjazdem Rkpd nr 363 od toru nr 171 ZMPSiŚ która od strony torów ZMPSiŚ została ochronnie zabezpieczona wykolejnicą prawą uzależnioną kluczowo z zamkiem trzpieniowym przez zamknięcie zwrotnicy nr 363c/d rozjazdu krzyżowego położeniu zasadniczym plusowym. Klucz od zamka wykolejnicowego przechowuje **BC-PS**.

3. Kolejowe Warunki Techniczne Nabrzeża **REGALICA**

3.1. Nabrzeże Regalica położone jest na terenie Zarządu Portu Szczecin - Świnoujście S. A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo S. A. Port Szczecin Sp. z o. o. Tory nabrzeża Regalica odgałęziają się na rozjeździe nr 183 i 184 w okręgu SPA od torów stacji Szczecin Port Centralny. Nabrzeże Regalica połączone jest z nabrzeżem Katowickim i bocznicą Bulk Cargo S. A. Port Szczecin Sp. z o. o. poprzez rozjazd nr 92 i 91 w torze nr 91 i 92.

3.2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.
Punkt zdawczo-odbiorczy na nabrzeżu Regalica znajduje się na torze:
- nr 81 w km 0,050,
- nr 82 w km 0,050,
- nr 83 w km 0,050,
- nr 84 w km 0,245.

3.3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.
Tory nabrzeża Regalica położone są na niewielkich pochyleniach w kierunku torów stacyjnych o wielkości, od 0,1 ‰ na torze nr 83 do 1,6 ‰ na torze nr 84. Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 190 m i występuje w torze nr 81„a”.

3.4. Wykaz Torów.

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna serii Ea
		od	do	metrów	od	do	metrów	
81„a”*	dojazdowy	S 184	S 257	236	-	-	-	-
81	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 257	K.o.	650	P. zd.-odb.	U 256	420	28
					U 255	Z 1	41	-
82	zdawczo - odbiorczy	S 258	S 256	438	P. zd.-odb.	U 256	335	22
83	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 259	S 255	437	P. zd.-odb.	Z 1	325	21
84*	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 257	S 92	922	P. zd.-odb.	U 92	684	45

* tory nr 81a i 84 stanowią alternatywną drogę dojazdu do bocznicy KGHM MERTACO S.A. - użytkownik magazynu nr 12 zapewni na czas przejazdu składu manewrowego po torze nr 84 swobodny i bezpieczny przejazd.

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:
S - styk przediglicowy rozjazdu
U - ukres rozjazdu
Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa
P.zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy

3.5. Pojemność torów nabrzeża.

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	116
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	46

3.6. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu.

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rozdaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
92	Rz. 49E1-1:7,5-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 83	
184	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 81	
255	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 83	
256	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 82	
257	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 81	
258	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 315	
259	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 83	

3.7. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu.

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk - 184	nałożona na tor nr 81a	ręcznie drużyna manewrowa	-

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

3.8. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu.
Na nabrzeżu znajdują się cztery zakładowe przejazdy nie strzeżone:
- w km 0,220 toru nr 81a,
- w km 0,380; 0,552; 0,845 toru nr 84,

Przejazdy wyżej wymienione osygnalizowane są z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3

3.9. Sygnały i wskaźniki
Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr 81 i 84 na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, 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.

3.10. Place składowe.
Wzdłuż torów nr 81 i 82 znajdują się utwardzone place składowe.

3.11. Urządzenia przeładunkowe.

Nabrzeże Regalica nie posiada stałych urządzeń przeładunkowych.

4. Kolejowe Warunki Techniczne Nabrzeża **KATOWICKIEGO**

4.1. Nabrzeże Katowickie położone jest na terenie Zarządu Portu Szczecin - Świnoujście S.A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo Port Szczecin Sp. z o.o. Tory nabrzeża Katowickiego odgałęziają się na rozjeździe nr 183 i 184 w okręgu SPA od torów stacji Szczecin Port Centralny oraz na rozjeździe nr 213 od toru nr 128 nabrzeża Chorzowskiego.

4.2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.
- w km 0,080 toru nr 111,
- w km 0,198 toru nr 112,
- w km 0,100 toru nr 113,
- w km 0,145 toru nr 114,
- w km 0,175 toru nr 115,
- w km 0,200 toru nr 116.

4.3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Tory nabrzeża Katowickiego położone są na niewielkich zmiennych pochyleniach:
- tor nr 101 położony jest w poziomie i na pochyleniach 1,5‰ - 4,5‰;
- tory nr 102, 103, 104 i 105 położone są na zmiennych pochyleniach nie przekraczających 1,0 ‰,
- tory nr 106 i 107 położone są na zmiennych pochyleniach 0,5‰ - 2,4‰;
- tor nr 108 położony jest na zmiennych pochyleniach 1,2‰ - 3,2‰;
- tor nr 110 położony jest na zmiennych pochyleniach 1,2‰ - 1,6‰., tor ten położony jest niżej od toru nr 108;
- tory nr 111 - 116 na odcinku 90 metrów położone są w poziomie oraz na zmiennych pochyleniach 1,4‰ - 4,0‰;
- tory nr 117 i 118 położone są na zmiennych pochyleniach 0,2 ‰ - 2,0‰.

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 150 m i występuje w torach nr 111 i 112. Wielkości promieni łuku w pozostałych torach nie są mniejsze od R=190 m.

4.4. Wykaz Torów.

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wag. serii Ea
		od	do	metrów	od	do	metrów	
101	dojazdowy	S 184	S 212	409	U 184	S 212	364	-
102	objazdowy	S 221	S 227	153	U 221	U 227	74	-
103	Komunikacyjno wagowo-odstawczy	S 220	K.o.	515	waga	U 227	70	5
					U 227	Z 1	293	19
104	odstawczy	S 228	K.o.	296	U 228	Z 1	242	16
105	odstawczy	S 229	Z1	234	S 229	Z 1	225	15
106	Komunikacyjno odstawczy	S 216	S 220	272	przejazd	U 220	170	11
107	odstawczy	S 212	S 220	368	przejazd	U 220	169	11
108	odstawczy,	S 217	S 229	546	przejazd	przejazd	220	14
					przejazd	U 229	120	8
110	komunikacyjno-odstawczy	S 215	S 229	372	przejazd	S 219	140	9
111	Zdawczo-odbiorczy ładunkowy	S 237	Z 1	480	p.zd.odb	Z 1	393	26
112	Zdawczo-odbiorczy ładunkowy	S 232	K	631	p.zd.odb	Z 1	412	27
113	Zdawczo-odbiorczy ładunkowy	S 237	K	519	p.zd.odb	Z 1	394	26
114	Zdawczo-odbiorczy ładunkowy	S 234	K	588	p.zd.odb	Z 1	416	26
						Z 1		
115	Zdawczo-odbiorczy ładunkowy	S 238	K	508	p.zd.odb	Z 1	417	27
						Z 1		
116	Zdawczo-odbiorczy ładunkowy	S 232	K	627	p.zd.odb	Z 1	413	26
						Z 1		
117	dojazdowy	S 212	S 237	600	-	-	-	-
118	dojazdowy	S 214	S 232	442	-	-	-	-

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:
S - styk przediglicowy rozjazdu
U - ukres rozjazdu
Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa
Tm - tarcza manewrowa

4.5. Pojemność torów nabrzeża.

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów (Mp)	266
Normalna pojemność torów (Np=0,6 Mp)	159

Maksymalna pojemność torów zdawczo odbiorczych wynosi 164 wagonów cztero osiowych długości 15 m każdy.

4.6. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu.

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rozdaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
212	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 213	wyznaczony pracownik bocznicy
213	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 117	
214	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 118	
215	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 110	
216	Rz. S42-1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 106	
217	Rz. S42-1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 1110	
220	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 103	
221	Rz. S42-1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 116	
223	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 108	
227a/b	Rkpd. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 106	
227c/d	Rkpd. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 106	
228	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 105	
229	S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 105	
232	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 112	
233	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na Rz 236	
234	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 116	
236	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 117	
237	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 111	
238	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 114	

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rozdaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
239a/b	Rkpd. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 233	wyznaczony pracownik bocznicy
239c/d	Rkpd. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 112	

4.7. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu.

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk - 184	nałożona na tor nr 81a	ręcznie drużyna manewrowa	-
Wk - 194	nałożona na tor nr 122	ręcznie drużyna manewrowa	-

4.8. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu.

Na nabrzeżu znajdują się zakładowe przejazdy nie strzeżone:
- w km 0,408 toru 101,
- w km 0,084 toru 102,
- w km 0,015 toru 103,
- w km 0,040 toru 106
- w km 0,135 toru 107
- w km 0,035; 0,285; 0,373 toru 108,
- w km 0,068; 0,315 toru 110,
- w km 0,071 toru 111,
- w km 0,110; 0,189 toru 112,
- w km 0,069 toru 113,
- w km 0,071; 0,145 toru 114,
- w km 0,065 toru 115,
- w km 0,110; 0,185 toru 116
- w km 0,136; 0,377; 0,471; 0,595 toru 117,
- w km 0,095; 0,340; 0,434 toru 118,

Przejazdy i przejścia dla pieszych wyżej wymienione osygnalizowane są z obu stron krzyżami Świętego Andrzeja G-3 i znakami drogowymi stop B-20.

4.9. Sygnały i wskaźniki.

Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr 103, 104, 105, 111, 112, 113, 114, 115 i 116 na początku podsypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z1 w porze ciemnej nie są oświetlane. Tory nr 111, 112, 113, 114, 115 i 116 zakończone są podwójnymi kozłami oporowymi (za kozłami stalowymi znajdują się kozły betonowe).

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.

4.10. Place składowe.

Ogólna powierzchnia placów składowych i zasobni wynosi 7022 m2.

Place i zasobnie usytuowane są między torami nr 116 i 103.

4.11. Urządzenia przeładunkowe

4.11.1. Wyładunek ładunków z wagonów na statki lub zasobnie oraz załadunek wagonów dokonywany jest przy pomocy 5 żurawi stacjonarnych elektrycznych, usytuowanych nad torami ładunkowymi nr 111-116.

4.11.2. Stanowisko daszkowania wagonów.

Stanowisko usytuowane jest przy torze nr 108. Stanowisko składa się z dwóch pomostów o długości 31 m i wysokości 3,2 m każdy. Dopuszczalne obciążenie robocze pomostów wynosi 250 kG/mb.

4.11.3. Stanowisko przeładunku materiałów niebezpiecznych.

Na torach nr 111 i 112 w środkowej części tych torów znajduje się stanowisko przeładunku materiałów niebezpiecznych w relacji statek/wagon o długości 150 metrów. Stanowisko to nie posiada stałych urządzeń i instalacji przeładunkowych (np. kolektorów), przy pracach ładunkowych wykorzystywane są urządzenia znajdujące się na cumujących przy nabrzeżu jednostkach pływających. Stanowisko przystosowane jest do przeładunków towarów płynnych III klasy niebezpieczeństwa pożarowego

(temperatura zapłonu powyżej 61°C), w tym towarów ropopochodnych takich jak: smoła, pak, mazut, olej napędowy, olej opałowy.

4.11.4. Bocznica posiada jedną czynną wagę wagonową na torze nr 103. Jest to waga statyczna, mechaniczna o długości pomostu 16 m i sile udźwigu 100 T.

5. Kolejowe Warunki Techniczne Nabrzeża **CHORZOWSKIE.**

5.1. Nabrzeże Chorzowskie położone jest na terenie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo Port Szczecin Sp. z o.o. Tory nabrzeża Chorzowskiego odgałęziają się na rozjeździe nr 183 w okręgu SPA stacji Szczecin Port Centralny oraz na rozjeździe nr: 194 i 197 oraz na rozjeździe nr 213 od toru nr 117 nabrzeża Katowickiego.

5.2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.
Punkt zdawczo-odbiorczy na nabrzeżu Chorzowskim znajduje się na torach:
- w km 0,105 toru nr 131,
- w km 0,105 toru nr 132,
- w km 0,105 toru nr 133,
- w km 0,175 toru nr 134,
- w km 0,102 toru nr 135,

5.3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.
Tory nabrzeża Chorzowskiego położone są na niewielkich zmiennych pochyleniach:
- 0,0 ‰ na torach nabrzeżnych ładunkowych nr 131 - 135.
- 0,5 ‰ na torach nr 121, 122, 124, 127,
- 1,4 ‰ na głowicy rozjazdowej położonej miedzy torami nr 121 – 127, a torami nr 131 – 135.
Ponadto tory na przesuwnicy wagonowej położone są na części długości na pochyleniu 4,0 ‰ w kierunku belek hamujących. Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 185 m i występuje w torze nr 128.

5.4. Wykaz Torów.

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wag Ea
		od	do	metrów	od	do	metrów	
121	komunikacyjny dojazdowy	S 204	S 263	486	-	-	-	-
122	dojazdowy, postojowy	WK 194	S 263	266	-	-	-	-
124	dojazdowy, postojowy	S 197	S 262	262	-	-	-	-
127	komunikacyjny dojazdowy	S 197	Rkpd 264	563	-	-	-	-
128	komunikacyjny	S 213	Rkpd 264	98	-	-	-	
131	zdawczo - odbiorczy ładunkowy	S 269	Ko	375	P.zd-od	Z 1	270	16
132	zdawczo - odbiorczy ładunkowy	U 270	Ko	334	P.zd-od	Z 1	270	16
133	zdawczo - odbiorczy ładunkowy	U 270	Ko	458	P.zd-od	Z 1	270	16
134	zdawczo - odbiorczy ładunkowy	Rkpd 264	Ko	445	P.zd-od	Z 1	270	16
135	zdawczo - odbiorczy ładunkowy	S 268	Ko	377	P.zd-od	Z 1	268	16

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:
S - styk przediglicowy rozjazdu
U - ukres rozjazdu
Z1 - Z1sygnał "stój" - tarcza zaporowa kształtowa
Ko - kozioł oporowy
Pp - początek przesuwnicy

5.5. Pojemność torów nabrzeża.

	Ilość wagonów czteroosiowych serii Ea
Maksymalna pojemność torów (Mp)	198
Normalna pojemność torów (Np=0,6 Mp)	118

5.6. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu.

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rozdaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
187	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 154	
193	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr. 202	
201	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 154	
203	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 154	
263	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 154	
282	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 154	
284	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 156	
283	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 155	
286	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 287	
267	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 154	
289	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 291	
294	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 296	
296	S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 152	
292	Rz. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 153	
287	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 154	

5.7. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu.

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk - 184	nałożona na tor nr 81a	ręcznie drużyna manewrowa	-
Wk - 194	nałożona na tor nr 122	ręcznie drużyna manewrowa	-

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

5.8. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu.

Na nabrzeżu znajdują się dwa zakładowe przejazdy niestrzeżone:
- w km 0,418 toru 121,
- w km 0,538 toru 122,
- w km 0,470 toru 124,
- w km 0,484 toru 127,
- w km 0,095 toru 128,
- w km 0,084 toru 131,
- w km 0,084 toru 132,
- w km 0,084 toru 133, ▪ w km 0,158 toru 134, ▪ w km 0,085; toru 135,

Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.
Przejazdy i przejścia dla pieszych wyżej wymienione osygnalizowane są z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3.

5.9. Sygnały i wskaźniki.
Tarcze zatrzymania D1 zabraniające dalszej jazdy ustawiane są na czas obsługi przez lokomotywy Przewoźników torów nabrzeżnych ładunkowych nr 131, 132, 133, 134 i 135 w osi tych torów, w odległości 15 m przed przesuwnicą wagonową. Tarcze zatrzymania 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.

5.10. Place składowe.
Do składowania towarów służą 4 zasobnie o łącznej powierzchni 6600 m2 usytuowane przy torze nr 135. Obciążenie dopuszczalne zasobni wynosi 100 kN/ m2.

5.11. Urządzenia przeładunkowe
5.11.1. Wyładunek ładunków z wagonów na statki lub zasobnie oraz załadunek wagonów dokonywany jest przy pomocy 3 żurawi stacjonarnych elektrycznych, usytuowanych nad torami ładunkowymi nr 131-135.
5.11.2. Na torze 131 znajduje się zsyp służący do rozładunku towarów sypkich z wagonów kolejowych.

6. Kolejowe Warunki Techniczne Nabrzeża **GLIWICKIE.**

6.1. Nabrzeże Gliwickie położone jest na terenie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo Port Szczecin Sp. z o.o. Tory nabrzeża Gliwickiego odgałęziają się na rozjazdach nr 182 w okręgu SPA od torów stacji Szczecin Port Centralny oraz rozjazdu nr 196 i 202 toru dojazdowego.

6.2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.
Punkt zdawczo-odbiorczy na nabrzeżu Gliwickim znajduje się na torach:
- w km 0,484 toru nr 141,
- w km 0,415 toru nr 142,
- w km 0,380 toru nr 143,
- w km 0,535 toru nr 144.

6.3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.
Tory nabrzeża położone są w poziomie i na niewielkich pochyleniach do 1,7‰ w kierunku stacji. Na głowicy rozjazdowej od strony posterunku SPA występuje na długości 100 metrów spadek 1,7 ‰ w kierunku nabrzeża, następnie na torach 141 „a”, 142 „a”, 143 „a” i 144 „a” występuje wzniesienie w tym samym kierunku na długości 280 metrów i dalej do kozłów oporowych kończących tory ładunkowe, tory położone są w poziomie.
Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 190 m i występuje w rozjazdach.

6.4. Wykaz Torów.

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wag. Ea
		od	do	metrów	od	do	metrów	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
141	postojowo. ładunkowy	S 196	K.o	718	U 196	przejazd	105	7
					przejazd	U 274	235	15
					P.zd-od.	Z1	234	15
142	postojowo. ładunkowy	S 202	K. o.	652	U 202	przejazd	68	4
					przejazd	U 272	161	11
					P.zd-od.	Z 1	230	15
143	postojowo. ładunkowy	S 206	K. o.	613	U 206	przejazd	30	2
					przejazd	S 273	161	11
					P.zd-od.	Z 1	230	15
144	postojowo. ładunkowy	S 182	K. o.	770	U 206	przejazd	30	2
					przejazd	S 275	186	12
					P.zd-od.	Z 1	230	15

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:
Z1 - sygnał Z1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa
S - styk przediglicowy rozjazdu
U - ukres rozjazdu
Pp - początek przejazdu
Kp - koniec przejazdu
P.zd-od. - punkt zdawczo odbiorczy

Każdy z torów położonych na nabrzeżu Gliwickim, ze względów funkcjonalnych, konstrukcyjnych i budowlanych podzielony został na części, służące do postoju taboru oczekującego na rozładunek i po rozładunku, oraz część torów zdawczo - odbiorczo - ładunkową.

6.5. Pojemność torów nabrzeża.

	Ilość wagonów serii Ea
Maksymalna pojemność torów (Mp)	129
Normalna pojemność torów (Np=0,6 Mp)	77

6.6. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu.

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rozdaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
193	Rz.S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 202	wyznaczony pracownik bocznicy
196	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 141	wyznaczony pracownik bocznicy
202	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 144	wyznaczony pracownik bocznicy
206	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 143	wyznaczony pracownik bocznicy
273	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 274	wyznaczony pracownik bocznicy
274	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 142	wyznaczony pracownik bocznicy
275	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 142	wyznaczony pracownik bocznicy
276	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 143	wyznaczony pracownik bocznicy

6.7. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu.

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk - 182	nałożona na tor nr 144	ręcznie drużyna manewrowa	-

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.
Dla ochrony toru nr 143„a", wyciągowego dla manewrów wykonywanych przy pomocy lokomotywy manewrowej przed wjazdem taboru przewoźnika zwrotnica jest zamknięta na zamek trzpieniowy w położeniu kierującym na tor nr 144„a". Klucz przechowywany jest przez dysponenta nabrzeża.

6.8. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu.
Na nabrzeżu Gliwickie usytuowany jest przejazd;
- w km 0,160 toru 141,
- w km 0,123 toru 142,
- w km 0,083 toru 143,
- w km 0,239 toru 144,

Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.
Przejazdy i przejścia dla pieszych wyżej wymienione osygnalizowane są z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3.

6.9. Sygnały i wskaźniki.
Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory.
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.

6.10. Place składowe.
Do składowania towarów służą magazyn M11 o powierzchni 1000 m2 i dwie grupy boksów przedzielonych drogą pożarową oraz dwa place składowe. Boksy usytuowane są z prawej strony toru ładunkowego 144 „b" (patrząc w kierunku kozła oporowego).

6.11. Urządzenia przeładunkowe
6.11.1. Wyładunek ładunków z wagonów na statki lub zasobnie oraz załadunek wagonów dokonywany jest

przy pomocy 3 żurawi stacjonarnych elektrycznych, usytuowanych nad torami ładunkowymi nr 141-144.

6.11.2. Na torze 141 znajduje się zsyp służący do rozładunku towarów sypkich z wagonów kolejowych.

7. Kolejowe Warunki Techniczne Nabrzeża **BYTOMSKIE.**

7.1. Nabrzeże Bytomskie położone jest na terenie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo Port Szczecin Sp. z o.o.
Tory nabrzeża Bytomskiego odgałęziają się na rozjeździe nr 182 od torów stacji Szczecin Port Centralny, 193 od toru dojazdowego do nabrzeża Gliwickiego i 192 od toru 161 nabrzeża Taśmowiec.

7.2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.
Punkt zdawczo – odbiorczy" na nabrzeżu Bytomskie usytuowany jest ;
- w km 0,520 toru nr 151,
- w km 0,481 toru nr 152,
- w km 0,485 toru nr 153,
- w km 0,557 toru nr 154,

Ponadto dla przesyłek węgla Węglokoksu wagony mogą być przekazywane na odrębnych zasadach umownych (pomiędzy Przewoźnikiem i Bulk Cargo Port Szczecin Sp. z o.o. Węglokoksem) na torach wyznaczonych w umowie z przewoźnikiem torach stacji Szczecin Port Centralny oraz odstawiane na postój i sortowane na torach stacyjnych.
Wykorzystanie torów postojowych i zasady jazd manewrowych przy pomocy lokomotyw dzierżawionych przez Bulk Cargo Port Szczecin Sp. z o.o. po torach stacji Szczecin Port Centralny odbywa się na zasadach umowy na świadczenie usług dodatkowych (wg cennika PLK) zawartej z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie.

7.3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.
Tory nabrzeża położone są w poziomie i na niewielkich pochyleniach do 2,5‰ w kierunku stacji. Maksymalne pochylenia występują na głowicy rozjazdowej położonej bezpośrednio przed torami ładunkowymi nr 151, 152 i 153. Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 190 m i występuje w rozjazdach.

7.4. Wykaz Torów.

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wag. 4 osiowych
		od	do	metrów	od	do	metrów	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
151	postojowo-ładunkowy	S 201	K.o	765	U 201	przejazd	70	5
					przejazd	S 290	250	14
					P.zd-od.	Z1	240	14
152	postojowo-ładunkowy	S 203	K.o	709	U 203	przejazd	40	3
					przejazd	S 289	200	13
					P.zd-od.	Z1	241	15
153	postojowo-ładunkowy	S 203	K.o	693	U 203	przejazd	40	3
					przejazd	S 286	160	11
					P.zd-od.	Z1	230	15
154	postojowo-ładunkowy	S 187	K.o	756	U 187	przejazd	130	9
					przejazd	S 285	137	9
					P.zd-od.	Z1	198	13
155	dojazdowy	Wk 188	S 283	315	S 188	przejazd	110	9
					przejazd	S 283	91	6
156	dojazdowy	S 191	K.o	440	U 191	przejazd	135	9
					przejazd	S 282	70	5
					U 284	Z1	93	6
157	komunikacyjny	S 284	K.o	138	U 284	Z1	93	6

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:
Z1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa
S - styk przediglicowy rozjazdu
U - ukres rozjazdu
Pp - początek przejazdu
Kp - koniec przejazdu
Wk - wykolejnica
W - wjazd dla pojazdów kołowych
Każdy z torów położonych na nabrzeżu Bytomskim (za wyjątkiem toru nr 157), ze względów funkcjonalnych podzielony na odcinki o różnym przeznaczeniu.

7.5. Pojemność torów nabrzeża.

	Ilość wagonów
Maksymalna pojemność torów (Mp)	360
Normalna pojemność torów (Np=0,6 Mp)	216

7.6. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu.

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rozdaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
182	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 187	wyznaczony pracownik bocznicy
187	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 154	wyznaczony pracownik bocznicy
188	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 187	wyznaczony pracownik bocznicy
192	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 156	wyznaczony pracownik bocznicy
196	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 141	wyznaczony pracownik bocznicy
201	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 151	wyznaczony pracownik bocznicy
203	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 152	wyznaczony pracownik bocznicy
282	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 156	wyznaczony pracownik bocznicy
283	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 155	wyznaczony pracownik bocznicy
284	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 156	wyznaczony pracownik bocznicy
285a/b	Rkpd. 49E1 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 287	wyznaczony pracownik bocznicy
285c/d	Rkpd. 49E1 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 154	wyznaczony pracownik bocznicy

286	Rz. 49E1 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 288	wyznaczony pracownik bocznicy
287	Rz. 49E1 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 285	wyznaczony pracownik bocznicy
288a/b	Rkpd. S42 1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 292	wyznaczony pracownik bocznicy
288c/d	Rkpd. S42 1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 286	wyznaczony pracownik bocznicy
289	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 291	wyznaczony pracownik bocznicy
290	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 295	wyznaczony pracownik bocznicy
291	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 289	wyznaczony pracownik bocznicy
292	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 288	wyznaczony pracownik bocznicy
294a/b	Rkpd. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 152	wyznaczony pracownik bocznicy
294c/d	Rkpd. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 291	wyznaczony pracownik bocznicy

7.7. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu.

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk - 185	nałożona na tor nr 155	ręcznie drużyna manewrowa	-
Wk - 182	nałożona na tor nr 154	ręcznie drużyna manewrowa	-
Wk - 188	nałożona na tor nr 156	ręcznie drużyna manewrowa	-

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.
Zwrotnica rozjazdu nr 282 wyposażona jest w zamek trzpieniowy. Przed rozpoczęciem naprawy wagonów kierujący pracą punktu naprawy nastawia zwrotnicę rozjazdu nr 282 w położenie ochronne kierujące na rozjazd nr 283 i zamyka ją w tym położeniu na zamek. Klucz od zamka przechowuje przez cały czas trwania prac przy naprawie wagonów.

7.8. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu
- w km 0,125; 0,416 toru 151,
- w km 0,095; 0,387 toru 152,
- w km 0,098; 0,389 toru 153,
- w km 0,190; 0,482 toru 154,
- w km 0,190 toru 155,
- w km 0,190 toru 156,

Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione. Przejazdy i przejścia dla pieszych wyżej wymienione osygnalizowane są z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3.

7.9. Sygnały i wskaźniki.
Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory.
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.

7.10. Place składowe.

Do składowania towarów służy 6 zasobni zgrupowanych po 3 w dwóch grupach przedzielonych drogą pożarową. Zasobnie usytuowane są z lewej strony toru ładunkowego nr 154 (patrząc w kierunku kozła oporowego). Numeracja zasobni liczona jest od nabrzeża Południowego.

7.11. Urządzenia przeładunkowe

Wyładunek ładunków z wagonów na statki lub zasobnie oraz załadunek wagonów dokonywany jest przy pomocy 2 żurawi stacjonarnych elektrycznych, usytuowanych nad torami ładunkowymi nr 151 i 152.

8. Kolejowe Warunki Techniczne Nabrzeża TAŚMOWIEC.

8.1. Nabrzeże Taśmowiec położone jest na terenie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo Port Szczecin Sp. z o.o.
Tory nabrzeża Taśmowiec odgałęziają się na rozjeździe nr 185 (rozjazd PLK) w okręgu torów stacji Szczecin Port Centralny, i rozjazdu nr 191 od toru nr 156 nabrzeża Bytomskiego i 361, 363 od toru 171 nabrzeża Wałbrzyskiego.

8.2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.
Punkt zdawczo-odbiorczy na nabrzeżu Taśmowiec znajduje się na:
- w km 0,155 toru nr 161,
- w km 0,145 toru nr 162,
- w km 0,110 toru nr 163,

które oprócz funkcji torów zdawczo - odbiorczych pełnią funkcję torów postojowych dla wagonów ładownych przeznaczonych do rozładunku na wywrotnicy wagonowej. Ponadto dla przesyłek węgla Węglokoksu wagony mogą być przekazywane na odrębnych zasadach umownych (pomiędzy Przewoźnikiem i Bulk Cargo Port Szczecin Spółkę z o.o.(Węglokoksem) na torach wyznaczonych w umowie z przewoźnikiem torach stacji Szczecin Port Centralny oraz odstawiane na postój i sortowane na torach stacyjnych.
Zdawanie próżnych węglarek dla przewoźnika odbywa się na torach nr 166 - 169 lub na torach stacji (w zależności od zawartych umów z Przewoźnikiem i PLK).
Wykorzystanie torów postojowych i zasady jazd manewrowych przy pomocy lokomotyw dzierżawionych przez Bulk Cargo Port Szczecin Spółkę z o.o. po torach stacji Szczecin Port Centralny odbywa się na zasadach umowy na świadczenie usług dodatkowych (wg cennika PLK) zawartej przez Bulk Cargo Port Szczecin Sp. z o.o. z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie.

8.3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Na torach nabrzeża występują następujące pochylenia:

- Tory nr 161-164 na odcinku od ukresów rozjazdów leżących w głowicy rozjazdowej SPA do przejazdu kolejowego w km 0,209 ułożone są na wzniesieniu w kierunku nabrzeża. Na odcinku, od tego przejazdu do rozjazdów leżących w głowicy rozjazdowej przed Taśmowcem tory nr 161-169 położone są w poziomie.
- Tor nr 163 na odcinku podawczym na wywrotnicę położony jest na długości 80 metrów na wzniesieniu 43,3 ‰, natomiast na odcinku pochylniowym za wywrotnicą położony jest na długości 66 metrów położony jest na spadku 23 ‰ i dalej na wzniesieniu 56 ‰.
- Odcinek toru nr 169 położony między rozjazdami nr 1127 i 1128 leży na spadku 20 ‰ w kierunku torów rozrządowych nr 166 -169.

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 190 m i występuje w rozjazdach.

8.4. Wykaz Torów.

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Poj. użyteczna w wag. Ea
		od	do	metrów	od	do	metrów	
161	Zdawczo - odbiorczy, postojowy	S 191	S 1120	645	U 191	przejazd	51	3
					p.zd.-odb.	U 1120	430	28
162	Zdawczo - odbiorczy, postojowy	S 186	S 1115	600	U 192	przejazd	25	1
					p.zd.-odb.	U 1115	407	27
163	zdawczo - odbiorczy, postojowy	S 192	K.o.	848	U 192	przejazd	25	1
					p.zd.-odb.	U 1120	414	27
164	Zdawczo - odbiorczy, postojowy	S 188	K. o.	642	U 190	przejazd	20	1
					p.zd.-odb.	U 1120	460	30
167	odstawczy	S 190	S 1127	639	U 190	przejazd	20	1
					U 367	U 1118	330	22
168	odstawczy	S 368	S 1118	354	U 368	U 1118	264	17
169	odstawczy	S 367	S 1128	636	U 368	U 1127	320	21

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:
Z1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa
S - styk przediglicowy rozjazdu
U - ukres rozjazdu
K - koniec toru
p.zd.-odb. - punkt zdawczo - odbiorczy
K. o. - kozioł oporowy

8.5. Pojemność torów nabrzeża.

	Ilość wagonów serji Ea
Maksymalna pojemność torów (Mp)	235
Normalna pojemność torów (Np=0,6 Mp)	178

8.6. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu.

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rozdaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
185	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 186	wyznaczony pracownik bocznicy
186	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 192	
190	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 164	
191	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 161	
192	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 162	
361	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 364	
367	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 167	
368	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 168	
1115	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 163	
1118	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 167	
1127	Rz. S42 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 169	
1119	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 1115	
1120	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 1119	wyznaczony pracownik bocznicy
1128	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 1127	

Zwrotnica rozjazdu nr 1128 jest zwrotnicą rozpruwaną, z bezpośrednim połączeniem iglic, przystosowaną do samoczynnego nastawiania przez koła wagonu wypychanego z wywrotnicy. Powrót zwrotnicy do położenia zasadniczego wymusza urządzenie ustalające, w które wyposażona jest ta zwrotnica.
Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie przez drużynę manewrową.

8.7. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu.

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk - 186	nałożona na tor nr 162	ręcznie drużyna manewrowa	-

8.8. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu.
w rejonie nabrzeża Taśmowiec usytuowany jest przejazd;
- w km 0,115 toru 161,
- w km 0,135 toru 162,
- w km 0,077 toru 163, ▪ w km 0,104 toru 164,
- w km 0,076 toru 167,

Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.
Przejazdy i przejścia dla pieszych wyżej wymienione osygnalizowane są z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3.

8.9. Sygnały i wskaźniki.
Sygnał Z1 zabraniający dalszej jazdy ustawione jest z prawej strony toru nr 170 przed kozłem oporowym, którym zakończony jest ten tor. 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.

8.10. Wyrzutnie płozów hamulcowych.
Wyrzutnie płozów służą do samoczynnego usuwania płozów spod kół wagonów po wykonaniu hamowania.
Na nabrzeżu znajdują się dwie wyrzutnie płozów hamulcowych zabudowane w torze nr 169 na odcinku między rozjazdami nr 1127 i 1128 po jednej na każdym toku szynowym tego toru.

8.11. Place składowe.
Węgiel wyładowany z wagonów przesyłany jest taśmociągami bezpośrednio na statki lub na place składowe nabrzeża Wałbrzyskiego.

8.12. Urządzenia przeładunkowe.
Wyładunek węgla z wagonów oraz jego załadunek na statki lub place składowe nabrzeża Wałbrzyskiego dokonywany jest przy pomocy wywrotnicy wagonowej oraz systemu taśmociągów.

8.13. Charakterystyka wywrotnicy wagonowej.

1	Oś obrotu, sposób rozładunku	wzdłuż osi toru, boczny
2	Maksymalny ciężar brutto	85 ton
3	Zasobniki, typ, liczba	3 zasobniki bębnowe, znajdujące się jeden za drugim pod koszem
4	Pojemność zasobników	150 ton
5	Rodzaje wagonów	Eanos, Eans, Eaos, Eaos-w, Eas
6	Max szerokość wagonu	3104 mm
7	Max wysokość wagonu	3335 mm
8	Max długość wagonu	15740 mm
9	Sposób zatrzymywania i utrzymywania wagonów	elektrohydrauliczny hamulec szynowy obsługiwany przez operatora
10	Mechanizm obrotu wywrotnicy	Trójfazowy silnik klatkowy 2X37 kW 1.450 min^{-1},
11	Wydajność	około 21 wagonów na godz.

8.14. Urządzenia Trakcyjne nabrzeża.
Praca manewrowa na nabrzeżu wykonywana siłami własnymi użytkownika nabrzeża realizowana jest przy pomocy wciągarki (tzw. konia elektrycznego) zabudowanego na torze podawczym nr 163 oraz przeciągarek z liną obiegową oraz przeciągarek z liną nawijaną na bęben. Doraźnie do prac manewrowych na nabrzeżach wykorzystywana jest lokomotywa manewrowa.
Prace manewrowe związane z wagonami z przesyłkami węgla Węglokoksu mogą być wykonywane lokomotywą wynajętą przez gestora ładunku (manewry w zakresie podstawiania i zabierania wagonów, których przyjęcie dokonywane może być na torach stacji).

9. Kolejowe Warunki Techniczne Nabrzeża **Wałbrzyskie.**

9.1. Nabrzeże Wałbrzyskie położone jest na terenie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo Port Szczecin Sp. z o.o..
Tory nabrzeża odgałęziają się na rozjeździe nr 185 (rozjazd PLK) a następnie rozjazdami nr 186, 190, 361 i 363 oraz rozjazdem nr 363 a/b z torem nieczynnej bocznicy Nordkalk Sp. z o.o.

9.2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.
Punkt zdawczo – odbiorczy" na nabrzeżu Wałbrzyskie usytuowany jest ;
- w km 0,050 toru nr 175,
- w km 0,075 toru nr 176,
- w km 0,075 toru nr 177,

które oprócz funkcji torów zdawczo - odbiorczych pełnią funkcję torów ładunkowych.
Ponadto dla przesyłek węgla Węglokoksu wagony mogą być przekazywane na odrębnych zasadach umownych (pomiędzy Przewoźnikiem Bulk Cargo Port Szczecin Sp. z o. o. i Węglokoksem) na torach wyznaczonych w umowie z przewoźnikiem torach stacji Szczecin Port Centralny oraz odstawiane na postój i sortowane na torach stacyjnych.Wykorzystanie torów postojowych i zasady jazd manewrowych przy pomocy lokomotyw dzierżawionych przez Bulk Cargo Port Szczecin Sp. z o.o po torach stacji Szczecin Port Centralny odbywa się na zasadach umowy na świadczenie usług dodatkowych (wg cennika PLK) zawartej przez Bulk Cargo Port Szczecin Sp. z o.o z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie.

9.3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.
Tory nabrzeża położone są w poziomie i na niewielkich pochyleniach do 0,5‰ w kierunku stacji.
Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 190 m i występuje w rozjazdach.

9.4. Wykaz Torów.

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru stałe i awaryjne	Długość rzeczywista			Długość użyteczna			Pojemność użyteczna w wag. Ea
		od	do	metrów	od	do	metrów	
171	zdawczo-odbiorczy Komunikacyjno,	K.o.	S 374	805	p.zd.od	U 374	205	13
172	komunikacyjny	U 372	U 374	327	p.zd.od	U 374	209	13
173	komunikacyjny	U 371	U 375	371	p.zd.od	U 375	292	18
175	ładunkowy zdawczo-odbiorczy	U376	Z1	385	p.zd.od	Z1	335	22
176	ładunkowy zdawczo-odbiorczy	U 376	Z1	408	p.zd.od	Z1	333	22
177	ładunkowy zdawczo-odbiorczy	U 375	Z1	409	p.zd.od	Z1	334	22

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:
Z1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa
U - ukres rozjazdu
Pp - początek przejazdu
K - koniec toru
p.zd.od.- punkt zdawczo-odbiorczy

9.5. Pojemność torów nabrzeża.

	Ilość wagonów czteroosiowych (15 m
Maksymalna pojemność torów (Mp)	110
Normalna pojemność torów (Np=0,6 Mp)	70

9.6. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu.

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rozdaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
363	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 171	wyznaczony pracownik bocznicy
371	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 372	
372	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 371	
374	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 172	wyznaczony pracownik bocznicy
375a/b	Rkpd. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 376	
375c/d	Rkpd. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na zwr nr 374	
376	Rz. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 176	

Zwrotnica rozjazdu nr 375 a/b wyposażona jest w stały zamek trzpieniowy zabudowany na lewej wewnętrznej opornicy. Zamek służy do zamykania zwrotnicy tego rozjazdu w położeniu ochronnym, kierującym na tor 176 na czas podgrzewania wagonów ze smołą oraz ich rozładunku. Klucz od zamka zamkniętej zwrotnicy przechowuje dysponent nabrzeża. W położeniu zasadniczym zamek trzpieniowy jest otwarty. Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

9.7. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu.

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk - 185	nałożona na tor nr 162	ręcznie drużyna manewrowa	-

9.8. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu.
- w km 0,120 toru 171,
- w km 0,019 toru 176,
- w km 0,019 toru 177,

Zajmowanie przejazdu taborem odstawionym na postój jest zabronione.
Przejazdy i przejścia dla pieszych wyżej wymienione osygnalizowane są z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3.

9.9. Sygnały i wskaźniki.
Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr 175, 176 i 177 przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory. 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.

9.10. Place składowe.
Do składowania towarów służy sześć zasobników i dwa zbiorniki płynnego paku. Ponadto na nabrzeżu znajduje się place składowe węgla połączone systemem taśmociągów i przesypów z Taśmowcem węglowym. Zasobniki, zbiorniki i plac składowy usytuowane są z lewej strony toru nabrzeżnego ładunkowego nr 177 (patrząc w kierunku kozła oporowego).

9.11. Urządzenia przeładunkowe.

Wyładunek ładunków z wagonów na statki lub zasobnie oraz załadunek wagonów dokonywany jest przy pomocy 3 żurawi stacjonarnych elektrycznych, usytuowanych nad torami ładunkowymi nr 175-157.

§ 4

Warunki eksploatacji nabrzeży

1. **BC-PS** użytkuje nabrzeża inne obiekty infrastruktury portowej dla własnych potrzeb oraz dla potrzeb kontrahentów odbierając, przekazując, ładując i rozładowując wagony przewożone transportem kolejowym.

2. Sposób prowadzenia ruchu na nabrzeżach określa „REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ - ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON PRZEŁADUNKÓW MASOWYCH uzgodniony z zarządcą infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

3. Do wykonywania czynności za i wyładunkowych wagonów **BC-PS** stosuje sprzęt portowy i własne brygady przeładunkowe.

4. Bocznica pracuje w dni robocze. Praca rozpoczyna się w niedzielę lub ostatnim dniu świątecznym o godzinie 22:00 i kończy się w piątek lub ostatni dzień roboczy przed dniem świątecznym o godzinie 22:00. Wyjątek stanowią 24 grudnia i 31 grudnia, w których to dniach bocznica kończy pracę o godz.14:00. Zmiany robocze trwają: I - 22 -6, II - 6 - 14, III - 14 - 22.

5. Praca bocznicy w dniach wolnych od pracy (soboty, niedziele, święta, święta uroczyste) wymaga każdorazowego uzgodnienia w planie dobowo - zmianowym.
Święta uroczyste, o których mowa powyżej to : 01 stycznia, pierwszy i drugi dzień Wielkiej Nocy, 1 i 3 maja, 01 i 11 listopada, 24 grudnia od 14:00, 25 i 26 grudnia, 31 grudnia od godz. 14:00. Praca w święta uroczyste musi być zamawiana ze znacznym wyprzedzeniem i podlega 200% dodatkowi. Zlecenie przyjmowane jest jedynie w sytuacji dostępności pracowników do pracy.

6. 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
Ruch kolejowy pomiędzy stacją kolejową Szczecin Port Centralny a bocznicą "Rejon Przeładunków

Masowych" i w drodze powrotnej prowadzony jest na zasadach jazd manewrowych określonych w Regulaminie technicznym stacji Szczecin Port Centralny SIA i SIB w działkach 71 opracowanych osobno dla każdego z nabrzeży.

6.1. Procedura wjazdowa:

1. Przewoźnik kolejowy awizuje przybycie przesyłki na stację Szczecin Port Centralny,
2. Ustawiacz przewoźnika, po zgłoszeniu gotowości transportu kolejowego do wjazdu delegowanemu pracownikowi Bulk Cargo - Port Szczecin Spółka z o. o. i uzyskaniu jego zgody na wjazd doprowadza skład do bocznicy,
3. Ustawiacz przewoźnika pobiera klucz od właściwej wykolejnicy znajdujący się w szafce z kluczami na posterunku ochrony przy bramie nr 2,
4. Pobranie klucza od wykolejnicy ustawiacz kwituje w "Książce pobrania kluczy". Ustawiacz przewoźnika wpisuje do "Książki pobrania kluczy" imię i nazwisko, godzinę pobrania klucza, nazwę przewoźnika podpisując się czytelnie.
5. Po otwarciu wykolejnicy i przejeździe transportu kolejowego ustawiacz zamyka wykolejnicę i zwraca klucz do szafki, wraz z potwierdzeniem tego faktu stosownym wpisem i podpisem w " Książce pobrania kluczy".

6.2. Procedura wyjazdowa :

1. Ustawiacz przewoźnika, po zgłoszeniu transportu kolejowego do wyjazdu do delegowanego pracownika Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o. o. i po uzyskaniu jego zgody na opuszczenie bocznicy doprowadza skład do wyjazdu z bocznicy,
2. Ustawiacz przewoźnika pobiera klucz od właściwej wykolejnicy znajdujący się w szafce z kluczami na posterunku ochrony przy bramie nr 2,
3. Pobranie klucza od wykolejnicy ustawiacz kwituje w "Książce pobrania kluczy". Ustawiacz przewoźnika wpisuje do "Książki pobrania kluczy" imię i nazwisko, godzinę pobrania klucza, nazwę przewoźnika podpisując się czytelnie.
4. Po otwarciu wykolejnicy i przejeździe transportu kolejowego ustawiacz zamyka wykolejnicę i zwraca klucz do szafki, wraz z potwierdzeniem tego faktu stosownym wpisem i podpisem w " Książce pobrania kluczy".

§ 5

Obsługa Nabrzeży

1. **PRZEWOŹNIK** obsługuje nabrzeża lokomotywą manewrową (patrz regulamin) w godzinach ustalonych z dysponentami nabrzeży **BC-PS** lub działem Głównego Dyspozytora **BC-PS** z możliwością opóźnienia maksymalnie do 1 godziny. Opóźnienie podstawienia wagonów powyżej 1 godziny musi być zgłoszone w formie pisemnej, na 2 godziny przed uzgodnioną godziną podstawienia. Takie opóźnienie podstawienia wagonów przedstawiciel **BC-PS** odnotuje w dokumencie R-25/26 lub R-7/8.

2. Wagony ładowne i próżne, gotowe do zabrania lub wstawienia, **PRZEWOŹNIK** zabiera „z" lub wstawia „na" torów/y ładunkowych/e nabrzeży.

3. Wzajemne przekazanie i odbieranie wagonów pod względem technicznym następuje pomiędzy **PRZEWOŹNIKIEM** i **BC-PS** Przekazanie wagonów **BC-PS** odbywa się na podstawie dokumentów R25/26 lub wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu (R7/8). Odbieranie wagonów od **BC-PS** odbywa się na podstawie dokumentów R27/28 (przy rozliczeniach numerycznych) lub wygłoszenia wagonów (przy rozliczeniach ilościowych), na których obowiązkowo przedstawiciele **BC-PS** i **PRZEWOŹNIKA** każdorazowo wpisują datę i godzinę przekazania/odbioru wagonów.

4. Wzajemne przekazanie/odbieranie wagonów pod względem handlowym następuje pomiędzy przewoźnikiem, a odbiorcą/nadawcą lub osobą działającą w jego imieniu. Odbiór przesyłki/wagonów pod względem handlowym powinien się odbyć natychmiast po przyjęciu wagonów pod względem technicznym. Brak przedstawiciela Odbiorcy/Nadawcy do wykonania czynności odbioru pod względem handlowym w czasie do 1 godziny po wykonanym odbiorze technicznym oznacza przyjęcie przesyłki/wagonów pod względem handlowym.

5. **PRZEWOŻNIK** zobowiązany jest do zabrania wagonów z nabrzeża niezwłocznie, ale zawsze po uzgodnieniu z dysponentem terminalu **BC-PS** lub z działem Głównego Dyspozytora **BC-PS**.

6. O gotowości wagonów do zabrania **BC-PS** lub kontrahent przewoźnika zawiadamia dyspozytora **PRZEWOŻNIKA** telefonicznie co najmniej na 3 (trzy) godziny przed ukończeniem czynności ładunkowych, oraz pisemnie, w momencie ukończenia załadunku/rozładunku, wysyłając informację w formie e-mail na lub faksem.

7. W przypadku nie zabrania wagonów z nabrzeża – po uzgodnieniu z dysponentami nabrzeży **BC-PS** lub działem Głównego Dyspozytora **BC-PS** nr tel. 91-4307310 lub 697888647 oraz pod warunkiem ich zgłoszenia do zabrania przez **BC-PS** zgodnie z ust. 6, **BC-PS** zażąda ich zabrania w ciągu 1 godziny, kierując żądanie pisemnie w formie e-mail lub faksem.

8. Jeżeli fakt nie zabrania wagonów z nabrzeża przez **PRZEWOŹNIKA** będzie uniemożliwiał, bądź utrudniał wykonywanie pracy na nabrzeżu i spowoduje powstanie z tego tytułu jakichkolwiek kosztów **BC-PS** zobowiązane jest poinformować o tym **PRZEWOŹNIKA** wraz z podaniem szacunkowych kosztów. **BC-PS** ma prawo obciążyć **PRZEWOŹNIKA** kosztami na podstawie faktur wystawionych przez poszkodowane strony.

9. Podstawianie, zabieranie wagonów i jazda manewrowa na terenie nabrzeża i torów dojazdowych do nich wymaga, zgodnie z Regulaminem Pracy Bocznicy Kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. „Rejon Przeładunków Masowych" uzgodnienia warunków technicznych wykonywania pracy manewrowej z właściwym dysponentem nabrzeża.

   Kontakt do dysponentów nabrzeży jak niżej:

   Terminal MASPORT
   - Dysponent Katowice / Chorzowskie / Regalica Tel. 91-4307200, 697888648

   Terminal COALPORT
   - Dysponent Bytomskie / Gliwickie Tel. 91-4307213, 695888954
   - Dysponent Wałbrzyskie / Pirs w dni wolne i w nocy Tel. 91-4307213, 695888954
   - Dysponent Wałbrzyskie / Pirs w dni powszednie Tel. 91-4307299, 697888639

   Terminal CARGOPORT
   - Dysponent Górnośląskie / Noteckie / Parnica Tel. 91-4307130, 697888601

10. W przypadku braku możliwości skontaktowania się z dysponentem nabrzeża należy skontaktować się z działem głównego dyspozytora **BC-PS** tel. 91-4307310 lub 697888647.

§ 6

Specjalne warunki i zastrzeżenia

1. Z chwilą uruchomienia pociągu ze stacji początkowej **PRZEWOŹNIK** awizuje do Działu Głównego Dyspozytora **BC-PS** telefonicznie na numer 0914307310 lub 697888647 planowany termin przybycia przesyłki do stacji Szczecin Port Centralny. Przed awizacja musi zawierać: nr nadania, ilość wagonów, masa przesyłki i rodzaj ładunku.

2. Przybycie pociągu do stacji Szczecin Port Centralny musi zostać zaawizowane przez przewoźnika do Działu Głównego Dyspozytora **BC-PS** elektronicznie na adres e-mail: dyspozytor@bulkcargo.com.pl lub fax (91)4624297. Pisemna awizacja musi zawierać: nr nadania, ilość wagonów, masę przesyłki i rodzaj ładunku, nr kontraktu jeżeli naniesiono go na liście przewozowym.

3. **BC-PS** zaplanuje do rozładunku zgłoszone do planu dobowo-zmianowego przesyłki wg schematu jak niżej :

   dla przesyłek przybyłych do stacji SPC w godzinach 16:01 – 24:00 od godziny 06:00
   dla przesyłek przybyłych do stacji SPC w godzinach 00:01 – 08:00 od godziny 14:00
   dla przesyłek przybyłych do stacji SPC w godzinach 08:01 – 16:00 od godziny 22:00

4. Przesyłki dostarczone do stacji Szczecin Port Centralny i zaawizowane do działu Głównego Dyspozytora **BC-PS** w dni wolne od pracy, przyjmowane będą do rozładunku od godziny 06:00 dnia roboczego następującego po dniu wolnym. Przesyłki rozładowywane będą w kolejności przybycia, chyba że **BC-PS** ustali inaczej. Przesyłki przybywające do stacji Szczecin Port Centralny w dni robocze w trakcie rozładunku wagonów zaawizowanych wcześniej w dniach wolnych od pracy, oczekiwać będą na zaplanowanie, wprowadzenie i rozładunek do czasu zakończenia obsługi ładunków będących już pod rozładunkiem, chyba że **BC-PS** ustali inaczej. Czas oczekiwania na kolejkę w ww. przypadkach nie dolicza się do czasu obsługi.

5. W przypadku skumulowania przesyłek przez przewoźnika, obsługiwane one będą w kolejności przybycia z zachowaniem co najmniej 8-godzinnego odstępu czasowego i z zastrzeżeniem, że przesyłka ujęta była

w planie dobowo-zmianowym. Odstęp czasowy może się wydłużyć, jeżeli **BC-PS** zaplanowało prace przeładunkowe na nabrzeżu, na które kierowane są przesyłki **PRZEWOŹNIKA**. Czas obsługi przesyłek skumulowanych ulegnie wydłużeniu, w przypadku dostarczenia do portu ładunków w stanie niehandlowym (zamarzniętym, zalanym, upłynnionym, itp.). Kumulacja przesyłek oznacza podejście przynajmniej dwóch przesyłek na bocznicę na ten sam PZO dla tego samego nadawcy / odbiorcy, a z ich awizacji wynika, że musiałyby zostać zaplanowane do rozładunku lub załadunku na tą samą zmianę.

6. W przypadku, gdy z powodu przeszkody w podstawieniu wagonów na nabrzeża ze względu na brak miejsca na torach ładunkowych lub z innej przyczyny zależnej od **BC-PS**, podstawienie na tory ładunkowe nabrzeży nie jest możliwe **BC-PS**:

   a) udostępni najbliższe tory, na których zapewnione będą odpowiednie warunki dla właściwego przekazywania przesyłek i wagonów. Przestawienia wagonów na tory ładunkowe dokona **BC-PS**;

   lub

   b) uzgodni z **PRZEWOŹNIKIEM,** pozostawienie wagonów na torach stacyjnych. Czas ich oczekiwania na podstawienie na tory ładunkowe dolicza się do czasu pozostawania wagonów w dyspozycji pod czynnościami ładunkowymi.

7. Dział Głównego Dyspozytora **BC-PS** w porozumieniu z kontrahentami kieruje awizowane wagony na nabrzeża lub tory stacyjne w ciągu maksymalnie 3 (trzech) godzin od chwili awizowania zgodnie z § 5 ust. 2.

8. Udzielone pisemnie w odpowiedzi na awiza wskazówki stanowią dla **PRZEWOŹNIKA** dyspozycje na :

   a) podstawiane wagonów na uzgodnione i wskazane w awizach nabrzeża oraz zaplanowane godziny obsług;

   lub

   b) pozostawienie wagonów na torach stacyjnych.

9. Zawiadomienie o odwołaniu przesyłki z torów stacyjnych **BC-PS** składa **PRZEWOŹNIKOWI** e-mailem lub faksem nie później niż 4 (cztery) godziny przed ustaloną obsługą, na którą przesyłkę odwołuje. W przypadku późniejszego odwołania **PRZEWOŹNIK** ma prawo nie przyjąć odwołania.

10. **BC-PS** może zmienić uprzednio udzielone wskazówki, dotyczące miejsca podstawienia przybyłych przesyłek lub próżnych wagonów pod załadunek lecz wymaga to uzgodnienia pisemnego/telefonicznego dyspozytur **PRZEWOŹNIKA** i **BC-PS**, pod warunkiem zgłoszenia żądania na piśmie co najmniej na 4 (cztery) godziny przed planową obsługą na którą wagony miały być podstawione.

11. W uzasadnionych przypadkach (brak miejsca na nabrzeżu, obsługa dwóch grup ładunkowych na nabrzeżu, nie zabrane przez **PRZEWOŹNIKA** wagony) **BC-PS** zastrzega sobie prawo do dzielenia przesyłek na dwie podstawki. W tej sytuacji **PRZEWOŹNIK** zobowiązany jest do wprowadzenia przesyłki na PZO bez dodatkowych opłat.

12. Przybycie wagonów z ładunkiem w stanie zamarzniętym **BC-PS** zgłasza **PRZEWOŹNIKOWI** e-mailem lub faksem, celem protokolarnego stwierdzenia zamarznięcia w obecności przedstawiciela przewoźnika.

§ 7

Pobyt wagonów pod czynnościami ładunkowymi

1. Czas obsługi wagonów na bocznicy pod czynnościami ładunkowymi wynosi maksymalnie 24 godziny. Za okres ten **PRZEWOŹNIK** nie nalicza kosztów dyspozycji wagonowej dla wagonów będących na bocznicy. Sposób naliczania opłat za dyspozycję wagonową regulują zapisy umów przewozowych. Opłaty za dyspozycję wagonową rozliczane będą pomiędzy **PRZEWOŹNIKIEM** a nadawcą lub odbiorcą. Wysokość opłat za dyspozycję wagonową reguluje taryfa **PRZEWOŹNIKA**.

2. Do czasu pobytu wagonu należącego do **PRZEWOŹNIKA** w dyspozycji nadawcy/odbiorcy, nie dolicza się czasu, w którym rozpoczęcie wykonywania czynności ładunkowych lub zwrócenie wagonu było niemożliwe z przyczyn występujących po stronie **PRZEWOŹNIKA**.

3. Do czasu pobytu wagonu należącego do **PRZEWOŹNIKA** w dyspozycji nadawcy/odbiorcy, nie dolicza się czasu oczekiwania na wjazd na PZO (punkt zdawczo-odbiorczy) przesyłek skumulowanych przez **PRZEWOŹNIKA**.

4. W przypadku protokolarnego stwierdzenia przez **PRZEWOŹNIKA** i przedstawiciela **BC-PS** przybycia przesyłek z ładunkiem zamarzniętym, czas pobytu wagonu w dyspozycji klienta zostaje wydłużony o dodatkowe 48 godzin. W przypadku konieczności dalszego postoju pod czynnościami ładunkowymi wszystkie strony związane z przesyłką uzgodnią dalszy sposób postępowania.

5. Rozliczania pobytu wagonów na nabrzeżach dokonuje się według zasad ewidencji numerycznej lub ilościowej, jeżeli **PRZEWOŹNIK** wyraził taką wolę pisemnie. Rozliczeniu podlega przesyłka w całości lub jej część jeżeli częściowe wprowadzenie zostało uzgodnione pomiędzy stronami.

6. Rozpoczęcie liczenia czasu pobytu wagonów w dyspozycji nadawcy / odbiorcy następuje po upływie 1 godziny od momentu przyjęcia przesyłki pod wyładunek lub wagonów próżnych pod załadunek pod względem technicznym i handlowym na podstawie zapisów w dokumentach wymienionych w §4 ust 3.

7. Pozostawanie wagonu należącego do **PRZEWOŹNIKA** w dyspozycji kontrahenta zawiesza się na czas przerw w rozładunku i załadunku, spowodowanych złymi warunkami atmosferycznymi, uniemożliwiającymi wykonanie tych czynności z uwagi na wymagania ładunku, bądź pracę urządzeń portowych (np. sztorm, mgła, opady deszczu, śniegu, wyłączenia energii elektrycznej, itp. niezależne od **BC-PS**) - na pisemne wystąpienie kontrahenta.

§ 8

Szczególne zobowiązania

1. Zgodnie z „Regulaminem Pracy Bocznicy Kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Przeładunków Masowych" właściciel (ZMPSiŚ S.A.) infrastruktury utrzymuje w sprawności technicznej tory i rozjazdy stanowiące jego własność zgodnie z Ustawą z dnia 28 marca 2003r, o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2003r. Nr 86 poz.789) i Ustawą z dnia 07 lipca 1994r. Prawo Budowlane (tekst jednolity z 2006 r. Dz. U. nr 156 poz. 1118 z późniejszymi zmianami). Utrzymanie torów, rozjazdów i innych elementów infrastruktury kolejowej w sprawności technicznej i dostępności w imieniu właściciela ZMPSiŚ SA wykonuje firma zewnętrzna.

2. **BC-PS** zobowiązuje się do:

   a) zachowania wolnej przestrzeni wzdłuż torów nabrzeży o szer. 1,5 m licząc od zewnętrznego toku szyny; w obrębie tej przestrzeni obowiązuje zakaz składowania wszelkich przedmiotów czy ładunków;
   b) przygotowania nabrzeży do pracy w okresie zimowym poprzez:
      - osłonę (w razie potrzeby) torów nabrzeży zasłonami odśnieżnymi, odśnieżanie torów nabrzeży w okresie obfitych opadów śnieżnych;
      - właściwe przygotowanie urządzeń, sprzętu ładunkowego i ludzi do wykonywania pracy ładunkowej;
   c) zawiadomienia właściciela infrastruktury kolejowej – dojazdy do nabrzeży – o konieczności przygotowania torów do wjazdu (odśnieżanie, usuwanie wody) jeżeli jazda na terenie bocznicy nie będzie możliwa;
   d) umożliwienia dostępu na nabrzeża pracownikom **PRZEWOŹNIKA** obsługującym nabrzeża oraz organom nadzoru i kontroli **PRZEWOŹNIKA** dla wykonania czynności służbowych (wykonywanie tych czynności wymaga każdorazowego uzgodnienia z **BC-PS**).

3. W odniesieniu do wagonów użytych w przewozach realizowanych przez **PRZEWOŹNIKA** na wagony załadowane posiadające plombowane zamknięcia plomby nakłada **PRZEWOŹNIK** lub kontrahent przewoźnika

4. O każdym wypadku kolejowym (w rozumieniu definicji wypadku zawartej w art. 17 ust. 3 Ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym), jaki wydarzy się na bocznicy Szczecin Rejon Przeładunków Masowych, **BC-PS** zobowiązane jest niezwłocznie powiadomić służby ZMPSiŚ i pracowników PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych Szczecin stacji Szczecin Port Centralny. Obowiązek ten dotyczy także przypadku wykolejenia taboru nawet, gdy tabor ten lub tor nabrzeża, tor dojazdowy, bądź inne urządzenie kolejowe nie zostało uszkodzone.

5. Jeżeli **BC-PS**, za zgodą **PRZEWOŹNIKA**, naprawia we własnym zakresie lub zleca naprawę innemu wykonawcy, do chwili zwrócenia, naprawionego wagonu, **PRZEWOŹNIK** traktuje go jako niegotowy do zabrania i pobiera opłatę za pozostawanie tego wagonu w dyspozycji kontrahenta wg stawki uzgodnionej pomiędzy stronami. Jeżeli strony nie uzgodnią stawki wówczas zastosowanie mają stawki z TT **PRZEWOŹNIKA** do czasu zgłoszenia gotowości wagonu do zabrania po naprawie.

6. W przypadku, gdy rejon bocznicy / nabrzeże na bocznicy „Rejon Przeładunków Masowych", w który PRZEWOŹNIK prowadzi wagony, będzie zablokowany przez wagony innego przewoźnika (bez możliwości

ich wytoczenia, np. brak lub uszkodzenie lokomotywy manewrowej, itp.) wówczas - na pisemne żądanie **BC-PS**, **PRZEWOŹNIK** prowadzący wagony zobowiązany jest w pierwszej kolejności do odpłatnego wykonania prac manewrowych na bocznicy na rzecz wagonów innego **PRZEWOŹNIKA** i przestawienia ich w inne miejsce. Wykonane prace manewrowe należy rozliczyć z **BC-PS**.

7. **PRZEWOŹNIK** – na pisemne żądanie dyspozytora **BC-PS** - zobowiązany jest do pomocy innemu **PRZEWOŹNIKOWI**, który wykonując prace manewrowe na bocznicy zgłosił trudności z ich wykonywaniem, a które to trudności będą następstwem złych warunków atmosferycznych (oblodzenie torów), awarii lokomotywy manewrowej zakłócając pracę nabrzeża bądź rejonu bocznicy. Odpłatność za wykonanie manewrów „pomocowych" należy rozliczyć z **BC-PS**.

8. **PRZEWOŹNIK** oświadcza, że zapoznał się postanowieniami poniższego regulaminu i dokumentów:

   1. „Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Przeładunków Masowych" położonej w Szczecinie przy stacji kolejowej Szczecin Port Centralny;
   2. Instrukcji obsługi przekaźnikowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.;
   3. Instrukcji sygnalizacji kolejowej na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.;
   4. Instrukcji utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.;
   5. Instrukcji o technice pracy manewrowej na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

   BC-PS zobowiązane jest udostępnić **PRZEWOŹNIKOWI** wersje elektroniczne lub papierowe regulaminu i instrukcji, o których mowa w ust. 8. przed.

§ 9

Ograniczenie obsługi nabrzeży

PRZEWOŹNIK może, po uprzednim zawiadomieniu **BC-PS** – wstrzymać obsługę bocznicy bądź nabrzeża w przypadku stwierdzenia:

a) zagrożenia bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego;
b) na okres remontu lub przebudowy torów prowadzących do nabrzeży;
c) w razie okoliczności przewidzianych postanowieniami art. 8 ustawy Prawo przewozowe.

§ 10

Postanowienia końcowe

W zakresie nieuregulowanym poniższym Regulaminem, obowiązują ustawy i inne akty prawne mające związek z odprawą i przewozem przesyłek towarowych, a zwłaszcza:

1. Ustawa o Transporcie Kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity Dz.U.2016.1727);
2. Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz.U. MI.2010.03.08 z dnia 26 lutego 2010 r.).
3. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. „Prawo Przewozowe" (tekst jednolity Dz.U.2015.915);
4. Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. „Prawo budowlane" (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r. poz.1332)
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. (tekst jednolity Dz. U z 2015 r. poz.360).
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.(Dz.U.2014 poz. 46).
7. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. nr 151, poz. 987 z 1998 r. z późniejszymi zmianami).
8. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. z 2010 r. nr 123 poz. 840).
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 30 października 2015 r. poz. 1744).

10. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 7 czerwca 2006 r. w sprawie rodzajów i warunków przewozu rzeczy, mogących powodować trudności transportowe przy przewozie koleją (Dz. U. nr 108, poz. 746).przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID).
11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz.U.2014.212 z późn. zm.); 12)
12. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej Dziennik Ustaw, rok 2017 pozycja 755.
13. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 25 września 2015 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz.U.2015, poz. 1548)
14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadów, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U 2016 poz. 369),
15. Przepisów dla międzynarodowego przewozu koleją towarów niebezpiecznych (RID), stanowiących załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF);
16. Przepisów wewnętrznych ZMPSIŚ S.A.
    a) Instrukcja Utrzymania Infrastruktury Kolejowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy
    b) Instrukcja Sygnalizacji Kolejowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy
    c) Instrukcja o Technice Pracy Manewrowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy
    d) Instrukcja Utrzymania Urządzeń Sterowania Ruchem Kolejowym Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy
    e) Instrukcja Obsługi Przekaźnikowych Urządzeń Sterowania Ruchem Kolejowym Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy.
    f) Instrukcja Zasady i Wymagania Organizacyjne Związane z Powiadomieniem o Poważnych Wypadkach, Wypadkach i Incydentach Oraz Działalnością Komisji Kolejowej na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. - opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika
    g) Instrukcja o postępowaniu z towarami niebezpiecznymi na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez użytkownika bocznicy.