



PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE

ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN  
I ŚWINOUJŚCIE S.A.

1/11

**Załącznik nr 7 a**

Do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej  
REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH  
Regulamin pracy manewrowej rejonu manewrowego  
Nr 7 Ostrów Grabowski

# REGULAMIN OBSŁUGI WAGI KOLEJOWO – SAMOCHODOWEJ

---

Szczecin  
2024

---

**„Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście” S.A.**

---

**Załącznik nr 7a do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH**  
Rejon manewrowy nr 7

## **Spis treści**

§ 1.	Nazwa, miejsce odgałęzienia rejonu	4
§ 2.	Wykaz torów	5
§ 3.	Wykaz rozjazdów, wykolejnic, sygnalizatorów i wskaźników	6
§ 4.	Miejsce zabudowy wagi kolejowo – samochodowej	7
§ 5.	Rodzaj, typ wagi kolejowo – samochodowej	8
§ 6.	Procedura ważenia wagonów kolejowych	8
§ 7.	Procedura ważenia samochodów ciężarowych	10
§ 8.	Zasady zachowania ostrożności przy ważeniu wagonów kolejowych i samochodów ciężarowych	11
§ 9.	Inne postanowienia	12
	Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu	13

Plan schematyczny boczniczy kolejowej „ZMPSiŚ S.A” Rejon przeładunków drobnicowych Rejon manewrowy nr 7

**§ 1.**

**Nazwa, miejsce odgałęzienia rejonu**

1) Miejsca odgałęzienia rejonu.

- a) Rejon manewrowy nr 7 Ostrów Grabowski położony jest na terenie bocznic kolejowej Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon eksploatowany jest przez DB Port Szczecin;
- b) Tory rejonu rozpoczynają się torem nr 1207b w okręgu SPD stacji Szczecin Port Centralny;
- c) Granica gruntów PKP PLK S.A. i terenu ZMPSiŚ znajduje się w km 0,353 toru 1207b.

## § 2. Wykaz torów

Numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
Na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.								
1207b	Dojazdowo-wyciągowy	S 808	G PLK	214	-	-	-	-
Na terenie boczniczy								
1207b	Dojazdowo-wyciągowy	G PLK	S 1251	152	-	-	-	-
1201	Ładunkowy	S 1253	S 1303	994	X1201	przejazd	678	39
					przejazd	lo t1201-z1301	126	7
					Z1201	przejazd	99	-
					przejazd	lo z1253-t1201	698	-
1203	Ładunkowy	S 1251	S 1301	1035	X1203	przejazd	678	39
					przejazd	lo t1203-z1301	126	7
					Z1203	przejazd	99	-
					przejazd	lo z1253-t1203	698	-
1205	Zdawczo-odbiorczy	S 1252	S 1302	971	X1205	przejazd	704	41
					przejazd	lo t1205-z1302	126	7
					Z1205	przejazd	94	-
					przejazd	lo z1252-t1205	724	-
1207	Zdawczo-odbiorczy	S 1251	S 1303	1099	X1207	przejazd	704	41
					przejazd	lo t1207-z1302	126	7
					Z1207	przejazd	94	-
					przejazd	lo z1252-t1207	724	-
1207e	Ochronny	S 1303	K.o.	65	-	-	-	-

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

- S - styk przediglicowy rozjazdu  
 K.o. - koniec toru zakończony kozłem oporowym  
 G PLK - granica terenu zarządzanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
 Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa (początek zasyпки)

Pojemność torów nabrzeża liczona w wagonach czteroosiowych (przy założeniu długości wagonu czteroosiowego wynoszącej 17 metrów):

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	188
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	112

### § 3.

#### Wykaz rozjazdów, wykolejnic, sygnalizatorów i wskaźników

##### 1) Wykaz zwrotnic

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 ogłędzin rozjazdów
1251	Rz. 49E1 1:9 300 lewy zamknięcie suwakowe	Elektrycznie nastawniczy SPD	uzależniona na zwr. nr 1252	wyznaczony pracownik operatora
1252	Rz. 49E1 1:9 300 lewy zamknięcie suwakowe		uzależniona na tor nr 1207	
1253	Rz. 49E1 1:9 300 lewy zamknięcie suwakowe		uzależniona na tor nr 1203	
1301	Rz. 49E1 1:9-300 lewy zamknięcie suwakowe		uzależniona na tor nr 1201	
1302	Rz. 49E1 1:9-300 prawy zamknięcie suwakowe		uzależniona na tor nr 1207	
1303	Rz. 49E1 1:9 300 prawy zamknięcie suwakowe		uzależniona na zwr. nr 1302	

##### 2) Wykaz wykolejnic

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Nie ma wykolejnic			

##### 3) Obsługa zwrotnic

Rejon stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych elektrycznie przez nastawniczego stacji Szczecin Port Centralny – rejon SPD

4) Sygnały i wskaźniki

- a) W granicach rejonu Ostrów Grabowski znajdują się semafony czterokomorowe X1200<sup>2m</sup>, X1201<sup>2m</sup>, X1203<sup>2m</sup>, X1205<sup>2m</sup>, X1207<sup>2m</sup>, powtarzacz semafora X1202<sup>m</sup> –ISp X1200, dwie tarcze manewrowe Tm 813 i Tm 850, cztery tarcze zaporowe Z1201<sup>m</sup>, Z1203<sup>m</sup>, Z1205<sup>m</sup>, Z1207<sup>m</sup>
- b) na terenie rejonu znajdują się cztery sygnalizatory drogowy przejazdu kat C w km 0,366 - S1, S2, S3, S4
- c) Sygnał Z 1 zabraniający dalszej jazdy ustawiony jest z prawej strony toru nr 1207e, w km 1,671 na początku poduszki piaskowej przed kozłem oporowym. Sygnał Z 1 w porze ciemnej nie jest oświetlany;
- d) na międzytorzach znajdują się wskaźniki W 17 „Wskaźnik ukresu” oznacza miejsce przy zbiegających się torach do którego wolno tor zająć taborem kolejowym

**§ 4.**

**Miejsce zabudowy wagi kolejowo – samochodowej**

- 1) Waga kolejowo – samochodowa zabudowana jest w torze nr 1203 w km 0,828 w odległości 213 m od początku rozjazdu nr 1253
- 2) Tory kolejowe nr 1201 i 1203 w km 0,693 do 1,098 oraz międzytorze tych torów zabudowane są płytami betonowymi, umożliwiającymi swobodny przejazd samochodami ciężarowymi oraz samojezdnymi kołowymi urządzeniami za i wyładunkowymi
- 3) Po stronie lewej toru 1201 zlokalizowany jest zapłytywany plac ładunkowy umożliwiający dojazd dla samochodów ciężarowych oraz dla samojezdnymi kołowymi urządzeniami za i wyładunkowych do toru nr 1201 i toru nr 1203
- 4) Długość frontu ładunkowego dla torów nr 1201 i nr 1203 wynosi 405 m

## **§ 5.**

### **Rodzaj, typ wagi kolejowo – samochodowej**

- 1) Statyczna elektroniczna waga kolejowo – samochodowa, 3 pomostowa typu WKSAS01 o nośności 100 ton, całkowitej długości równej 21,06 m i szerokości 3,0 m. W skład wagi wchodzi fundament oraz pomosty ważące
- 2) Lokalizacja – Identyfikator działek 326201\_1.1084.20, 21/17  
Dz. nr 20, 21/17 Obręb Śródmieście 84
- 3) Pomosty statycznej wagi kolejowo – samochodowej o łącznej długości 21 m, umożliwiają ważenie wagonów dwu, trzy i czteroosiowych oraz samochodów ciężarowych z naczepą długości do 21 m.
- 4) Szyny na pomostach i najazdach wagi są całkowicie odylatowane od pozostałych odcinków. Długości szyn na pomostach wynoszą:
  - pomost Nr 1 – 9,080 m
  - pomost Nr 2 – 6,590 m
  - pomost Nr 3 – 5,590 m

Szyny ułożone są na belkach głównych pomostów i rusztów najazdowych

- 5) Szafka z miernikiem wagowym i wyświetlacz cyfrowy wyników ważenia jest zamocowana do składanego słupa stalowego ustawionego na międzytorzu torów 1201 a toru 1203 w którym to torze jest zabudowana waga w pobliżu północnego końca wagi

## **§ 6.**

### **Procedura ważenia wagonów kolejowych**

- 1) Wszystkie jazdy na terenie boczniczy ZMPSiŚ S.A. – Rejon Przeładunków Drobnicowych dla rejonu manewrowego nr 7 Ostrów Grabowski, odbywają się na zasadzie jazd manewrowych.
- 2) O każdej jeździe manewrowej nastawniczy nastawni MCS Szczecin Port Centralny dla okręgu SPD kom. 662 279 301, powiadamia (za odpisem w dzienniku telefonicznym) Operatora boczniczy Rejon Przeładunków Drobnicowych dla rejonu manewrowego nr 7 Ostrów Grabowski. Wyznaczonym do przyjmowania tych powiadomień jest Specjalista ds. wagonowych tel. 726 980 186 bądź Dyspozytor DB Port Szczecin Sp. z o.o. tel. 91 430 73 10, kom 693 888 601. Wydanie zgody na wjazd Specjalista ds. wagonowych bądź Dyspozytor DB Port Szczecin odnotowuje w prowadzonym dzienniku telefonicznym.

- 3) Dyspozytor DB Port Szczecin pracuje 24h przez cały tydzień, a Specjalista ds. wagonowych od poniedziałku do piątku w godzinach 06.00 - 14.00. Osobą decyzyjną jest Specjalista ds. wagonowych w swoich godzinach pracy. Poza nimi obowiązki przejmuje Dyspozytor DB Port Szczecin
- 4) Praca manewrowa w rejonie manewrowym wykonywana jest przy pomocy pojazdów trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych.
- 5) Po wjechaniu składu manewrowego na tory zdawczo odbiorcze nr 1205 lub nr 1207 Specjalista ds. wagonowych bądź Dyspozytor DB Port Szczecin zleca kierownikowi manewrów ważenie wagonów
- 6) Kierownik manewrów po otrzymaniu polecenia od Specjalisty ds. wagonowych lub Dyspozytora DB Port Szczecin przygotowuje skład do ważenia. W tym celu wydaje polecenie manewrowemu lub sam poluzowuje skręcenie wagonów na sprzęgach. Po przygotowaniu składu do ważenia zgłasza Specjaliście ds. wagonowych bądź Dyspozytorowi DB Port Szczecin gotowość do ważenia wagonów na wadze zlokalizowanej w torze nr 1203.
- 7) Kierownik manewrów przez radiotelefon, zgłasza do nastawniczego SPD o konieczności ułożenia wymaganej drogi przebiegu w zależności z którego toru będą zabierane wagony do ważenia. Po ułożeniu wymaganej drogi przebiegu przez nastawniczego SPD, kierownik manewrów wyciąga skład a następnie spycha w kierunku wagi kolejowo – samochodowej, usytuowanej w torze nr 1203. Rozpoczyna się ważenie wagonów kolejowych
- 8) Konstrukcja wagi umożliwia ważenie sprzęgniętych wagonów. Rozpoczęcie ważenia może nastąpić po upewnieniu się przez drużynę manewrową o braku przeszkód do ważenia
- 9) Z uwagi na przejazd kolejowo – drogowy kat C, w km 0,353 jednorazowo można ważyć 25 wagonów czteroosiowych w składzie
- 10) W czasie ważenia statycznego wagonów, wagon ważony na wadze, powinien być ustawiony równomiernie na pomoście wagowym, a zderzaki wagonu nie powinny się stykać z innym wagonem. Jednorazowo na wadze może być ważony jeden wagon. Po zważeniu każdego pojedynczego wagonu, pomiarowy odpowiedzialny za ważenie wagonu słowem „zważony” informuje kierownika manewrów o zważeniu wagonu. Kierownik manewrów podaje maszyniście sygnał nakazujący zepchnięcie zważonego wagonu z pomostu wagi i podstawienie

następnego. Ponadto kierownik manewrów przez cały czas ważenia dozoruje operację ważenia wagonów.

- 11) Po zważeniu wszystkich wagonów kierownik manewrów zgłasza Specjaliście ds. wagonowych bądź Dyspozytorowi DB Port Szczecin oraz nastawniczemu SPD zakończenie ważenia.

## **§ 7.**

### **Procedura ważenia samochodów ciężarowych**

- 1) Pomiarowy odpowiedzialny za ważenie samochodów ciężarowych zgłasza do Specjalisty ds. wagonowych bądź do Dyspozytora DB Port Szczecin gotowość do ważenia samochodów ciężarowych na wadze zlokalizowanej w torze 1203.
- 2) Specjalista ds. wagonowych bądź Dyspozytor DB Port Szczecin uzgadnia z nastawniczym SPD ważenie samochodów na wadze kolejowo – samochodowej w torze 1203. Nastawniczy SPD wydając zgodę, a Specjalista ds. wagonowych bądź Dyspozytor DB Port Szczecin otrzymując zgodę odpisują to w prowadzonych dziennikach telefonicznych.
- 3) Specjalista ds. wagonowych bądź Dyspozytor DB Port Szczecin poleca kierownikowi manewrów ewentualne przestawienie wagonów kolejowych z torów 1201 i 1203 poza zapłytywany plac ładunkowy tj za km 1,098 w celu swobodnego dojazdu do wagi samochodom ciężarowym. Z chwilą wyrażenia zgody na ważenie samochodów ciężarowych, zabrania się wykonywania manewrów w rejonie ważenia.
- 4) Pomiarowy z osobami odpowiedzialnymi za kierowanie samochodów ciężarowych na wagę, rozpoczyna ważenie samochodów ciężarowych.
- 5) Samochody ciężarowe wjeżdżają na wagę od strony placu ładunkowego przy torze 1201. Przejeżdżają przez tor 1201 jadąc w kierunku wagi w torze 1203.
- 6) Zakończenie ważenia samochodów ciężarowych pomiarowy zgłasza do Specjalisty ds. wagonowych bądź Dyspozytora DB Port Szczecin
- 7) Specjalista ds. wagonowych bądź Dyspozytor DB Port Szczecin powiadamia nastawniczego SPD o zakończeniu ważenia samochodów ciężarowych. Obaj odpisują to w prowadzonych dziennikach telefonicznych

**§ 8.**

**Zasady zachowania ostrożności przy ważeniu wagonów kolejowych i samochodów ciężarowych**

- 1) Wchodzenie w lukę między wagonami w czasie toczenia się taboru jest zabronione. Kierownik manewrów w czasie ważenia wagonów musi zajmować takie miejsce, aby widział manewrowych, pomiarowego dokonującego odczyt zważonego wagonu i aby był z nimi w stałym kontakcie. Ponadto o ile jest to możliwe mógł widzieć maszynistę lokomotywy i odwrotnie, aby manewrowi i gdy to jest możliwe maszynista widział kierownika manewrów i podawane przez niego sygnały.
- 2) Ważenie wagonów kolejowych może się odbywać przez drużynę manewrową składającej się z Kierownika manewrów (ustawiacz) oraz min. 1 manewrowy.
- 3) Kierownik manewrów odpowiada za bezpieczeństwo manewrów przy ważeniu wagonów.
- 4) W czasie popychania wagonów na wagę, prędkość jazdy nie może przekraczać 3 km/h.
- 5) W czasie złej widoczności (mgła, deszcz, śnieżycy) należy zachować szczególną ostrożność.
- 6) W przypadku braku oświetlenia zabrania się dokonywania ważenia wagonów.
- 7) Wykorzystanie pojazdu drogowego do prowadzenia prac manewrowych przy ważeniu wagonów jest zabronione.
- 8) W czasie gdy trwa ważenie samochodów ciężarowych na wadze kolejowo – samochodowej zlokalizowanej w torze nr 1203 w km 0,828, wagony kolejowe mogą stać na torach 1201 i 1203 poza zabudową torów płytami betonowymi tj. za km 1,098 w kierunku do rozjazdu 1301. Umożliwia to swobodny dojazd i manewrowanie samochodom ciężarowym od strony placu ładunkowego.
- 9) Wagony kolejowe na tych torach muszą być zabezpieczone przed zbiegnięciem tj. zakręcony 1 hamulec ręczny i podłożone płozy hamulcowe w wagonie od strony spadku tj. za km 1,098.
- 10) Pomiarowy dokonujący ważenia samochodów ciężarowych jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo w trakcie ważenia

**§ 9.**  
**Inne postanowienia**

- 1) Niniejszy Regulamin stanowi integralną część Regulaminu pracy boczniczy kolejowej REJON PRZEŁADUNKÓW DROBNICOWYCH.

