

**Regulamin świadczenia usług przez OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A.  
w zakresie obsługi wagonów na bocznicy kolejowej OT Port Świnoujście SA,  
położonej w Świnoujściu przy stacji kolejowej Świnoujście SiA  
Regulamin obowiązujący od 01.01.2018 r.**

*Tekst jednolity obowiązujący po zmianach wprowadzonych uchwałą Zarządu  
OTPŚ nr 98 z dniem 15-05-2019 r.*

Definicje:

**Bocznica** – bocznica kolejowa OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A., położona w Świnoujściu przy stacji kolejowej Świnoujście SiA;

**Regulamin** – niniejszy Regulamin świadczenia usług w zakresie obsługi i eksploatacji wagonów na bocznicy kolejowej OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A., położonej w Świnoujściu przy stacji kolejowej Świnoujście SiA, zawierający ogólne warunki świadczenia usług;

**Operator** – OT PORT ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA, z siedzibą w Świnoujściu, ul. Bunkrowa 1, 72-602 Świnoujście, wpisana do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego pod nr KRS 0000700026 przez Sąd Rejonowy Szczecin-Centrum w Szczecinie, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, NIP: 8550003580, REGON: 810515378, kapitał zakładowy w wysokości 17 557 050,00 zł;

**Przewoźnik** – przedsiębiorca, który na podstawie stosownej licencji, wykonuje przewozy kolejowe na terenie Rzeczypospolitej Polskiej zgodnie z obowiązującymi przepisami, który korzysta z Bocznicy;

**Zlecający** – podmiot, na rzecz którego Operator dokonuje załadunku lub rozładunku towarów przewożonych przez Przewoźnika, działający samodzielnie lub przez swojego pełnomocnika lub spedytora;

**Okna obsługi** – ustalone między zainteresowanymi stronami (Operatorem, Przewoźnikiem i Zlecającym) i uzależnione od wielkości wolumenu godziny planowych obsług, w ramach których odbywa się przekazywanie i zwrot wagonów - przed i po wykonaniu usług przeładunkowych na Bocznicy;

**Dyspozytura** - zespół Dyspozytorów Zmianowych Operatora, działający pod nadzorem Głównego Dyspozytora Portu.

## § 1

Zasady i wymagania dla bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego ze stacji obsługującej na Bocznicy i odwrotnie, określające wymogi w zakresie obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz wskazujące sposoby bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicy, z uwzględnieniem obostrzeń techniczno – ruchowych wynikających z warunków miejscowych na danej bocznicy kolejowej oraz postanowień przepisów wewnętrznych, określa użytkownik bocznicy – OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A. w aktualnie obowiązującym

„Regulaminie pracy boczniczy kolejowej OT PORT ŚWINOUJŚCIE SA” przy stacji kolejowej Świnoujście SiA”.

## § 2

1. Celem Regulaminu jest określenie warunków współpracy pomiędzy Zlecającym, Przewoźnikiem i Operatorem przy wykonywaniu przez Operatora czynności związanych z obsługą wagonów podstawianych przez Przewoźnika na zlecenie Zlecającego. Operator w żadnym przypadku nie jest i nie może być stroną umowy przewozu, czy też innej umowy związanej z przewozem, zawieranej pomiędzy Przewoźnikiem i Zlecającym, czy też na zlecenie Zlecającego. Wszelkie opłaty na rzecz Przewoźnika uiszcza Zlecający. Operator ponosi odpowiedzialność za nieterminowe wykonanie usług ładunkowych wyłącznie w stosunku do Zlecającego i wyłącznie na zasadach określonych w Regulaminie. Przeładunki towarów odbywają się wyłącznie na i zgodnie ze zleceniem Zlecającego.
2. W sprawach nieuregulowanych niniejszym Regulaminem, który ma zawsze pierwszeństwo, zastosowanie znajdują, wg podanej hierarchii, postanowienia: (1) TARYFA za Usługi OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A., zwaną dalej „Taryfą Operatora”, (2) Ogólne Warunki Współpracy z Kontrahentami Zlecającymi Usługi Terminalowi Przeładunkowemu OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A. (w zakresie nie uregulowanym Taryfą Operatora).

## § 3

1. Przewoźnik korzystający z usług przeładunkowych na Boczniczy posiada okna obsługi uzgodnione z Dyspozyturą bezpośrednio lub za pośrednictwem Zlecającego. Operator zobowiązuje się do przyjmowania w jednym oknie obsługi przyznanym Przewoźnikowi, składów wagonów o ustalonej długości (liczonej wraz z lokomotywą) nieprzekraczającej długości torów zdawczo-odbiorczych i ładunkowych w danym rejonie Boczniczy. Operator nie ponosi odpowiedzialności za opóźnienia w obsłudze nadliczbowych wagonów.
2. Na Boczniczy wyznaczone są punkty zdawczo-odbiorcze, usytuowane na niżej określonych torach ładunkowych oraz postojowych:
  - a) dla wagonów kierowanych na nabrzeża Chemików, Górników, Hutników i Portowców - na torze ładunkowym nr 609 i na torze postojowym nr 615,
  - b) dla wagonów kierowanych w rejon Wywrotnicy na torach postojowych nr: 663, 664 i 665, na które podstawiane są wagony ładowne, oraz na torach nr: 660,661,667 i 668, z których zabierane są wagony próżne,
  - c) dla wagonów kierowanych w rejon Drobnicy - na torze ładunkowym nr 611.
3. Łączne długości składów wagonów (wraz z lokomotywą), które jednorazowo mogą być obsłużone na poszczególnych punktach zdawczo-odbiorczych i ładunkowych Boczniczy, określa tabela stanowiąca załącznik nr 1 do Regulaminu.
4. Poszczególne punkty ładunkowe obsługują następujące place i magazyny:
  - a) Nabrzeże Portowców– Magazyn BTP, zasobnie nr od 1 do 8 na Nabrzeżu Portowców, stanowisko statkowe;
  - b) Nabrzeże Górników – place składowe od nr 1 do 9;
  - c) Nabrzeże Hutników – plac składowy nr 10;
  - d) Nabrzeże Chemików – plac składowy nr 16, magazyn nr 3;
  - e) Punkt ładunkowy Drobnica – place składowe od nr 11 do 15, magazyn nr 1 i 2;

- f) Punkt ładunkowy Wywrotnica – place składowe od nr 1 do 9.
5. Operator może obsłużyć jednorazowo w danym punkcie ładunkowym wagony w ilości nie większej niż wynika to z ograniczenia wskazanego w punkcie 3. W przypadku gdy długość składu wagonów jest większa niż długość użyteczna toru w danym punkcie ładunkowym (przy uwzględnieniu długości składu już obsługiwanego na tym punkcie), liczenie czasu obsługi składu rozpoczyna się wyłącznie dla wagonów z danego składu, które zostały przyjęte przez Operatora do obsługi.
  6. Jeżeli spodziewane jest przybycie składu wagonowego danego Przewoźnika o długości większej niż ustalona do obsługi w ramach jednego okna obsługi, Operator ustala priorytety podstawień, o których powiadamia bezpośrednio Przewoźnika lub za pośrednictwem Zlecającego, a Przewoźnik zobowiązany jest do przestrzegania ustalonego przez Operatora programu podstawień.
  7. W przypadku, gdy skład wagonowy spodziewany jest poza przyznanym oknem obsługi, Operator może przydzielić inny termin obsługi wagonów, niekolidujący z obsługą planowych składów innych Przewoźników, jednak w takim przypadku decyzja Operatora jest ostateczna.
  8. Operator zastrzega, że przyjmie wagony do obsługi pozaplanowej tylko pod warunkiem, że posiada odpowiednie zdolności operacyjne.
  9. Operator wyznacza następujące okna obsługi: 22:00 – 23:00, 6:00– 7:00, 12:00 – 13:00, 18:00 – 19:00. Dodatkowo, po uzgodnieniu, mogą być wyznaczone inne okna obsługi. Okna obsługi przydzielone Przewoźnikowi działającego na rzecz Zlecającego są określone w umowie, o której mowa w punkcie 1.

#### § 4

1. Planowaniem, obrotem wagonowym, godzinami podstawień, organizacją przeładunków i jazd koordynuje Dyspozytura.
2. Koordynacja przeładunków oraz obrotu wagonowego u Operatora i na Bocznicę odbywa się za wiedzą Zlecającego.
3. Dyspozytura, na podstawie miesięcznych harmonogramów wstępnych, oraz w oparciu o warunki zawartej umowy, potwierdza ze Zlecającym dni podstawień poszczególnych składów pod załadunek lub wyładunek. Dopuszcza się planowanie harmonogramów tygodniowych lub innych potwierdzonych przez obie strony.
4. W każdy poniedziałek do godziny 9:00 Zlecający ma obowiązek dostarczyć Operatorowi drogą elektroniczną wstępny tygodniowy plan przyjazdów na Bocznicę.
5. Na tej podstawie ustalany jest wstępny plan obsług na poszczególne dni tygodnia. Harmonogram obsługi dobowej potwierdzany jest do godz. 9:00 dnia poprzedzającego dzień wykonania obsługi lub w ostatnim dniu roboczym poprzedzającym dzień wykonania obsługi. Dyspozytura ustala godzinę podstawienia składu przez przewoźnika wraz ze Zlecającym.
6. Szczegółowe dane na temat poszczególnych składów (wykaz wagonów, długość składu wraz z lokomotywą wprowadzającą skład na Bocznicę, masa brutto, rodzaj przewożonego towaru, usterki techniczne wagonów) powinny być wysłane do Operatora min. na 3 godziny przed rozpoczęciem przydzielonego okna obsługi, a wykaz wagonów powinien być podany zgodnie z kolejnością zestawienia wagonów w składzie. Niedotrzymanie tego warunku może spowodować opóźnienia w obsłudze składu na Bocznicę, za które pełną odpowiedzialność ponosi Zlecający.

Anulowanie zamówienia należy dokonać zgodnie z Taryfą Operatora - Rozdział II pkt. I ppkt. 3. Za nieodwołanie, lub zbyt późne odwołanie zlecenia usługi przeładunkowej, Zleceniodawca zostanie obciążony kosztami wyczekiwania zamówionych brygad roboczych zgodnie z Taryfą Operatora – Rozdział III, pkt. IV.

7. Przewoźnik jest zobowiązany powiadomić Operatora o gotowości do podstawienia składu na Bocznicę – na 1 godzinę przed rozpoczęciem przydzielonego okna obsługi. Po podstawieniu wagonów na Bocznicę dokonywane jest przejście składu od Przewoźnika przez Operatora. Podstawienie wagonów i wydanie przesyłki dokonywane jest za wykazem zdawczym, w którym wpisywana jest data i godzina faktycznego podstawienia wagonów. Podczas podstawiania i wydawania przesyłki Operator ma prawo żądać wpisania do wykazu zdawczego wszelkich stwierdzonych przez siebie nieprawidłowości w jej stanie lub stanie wagonów. Jeżeli stwierdzone usterki stanowiące będą przeszkodę dla właściwego przyjęcia przesyłki, Przewoźnika obowiązek przystąpienia do ich usunięcia, co wstrzymuje obsługę. W przypadku braku podstaw do odmowy przyjęcia wagonów oraz przesyłki, z chwilą podpisania wykazu zdawczego Operator przejmuje odpowiedzialność za stan wagonów i przesyłki.
8. Nie później niż 1 godzinę przed ukończeniem obsługi składu, Operator powiadamia Przewoźnika o terminie gotowości składu do odstawienia.
- 8a. W sytuacji pozostawiania składu wagonów na Bocznicy OTPŚ, powyżej pierwszych 24 godzin rozpoczynających się z chwilą wjazdu pierwszego wagonu danego składu na Bocznicę OTPŚ, za każde kolejne rozpoczęte 24 godziny, OTPŚ naliczał będzie Przewoźnikowi opłatę przestojową - odrębnie za każdy skład wagonów.
9. Bieg czasu obsługi składu ulega przerwaniu, a w odniesieniu do nierozpoczętej obsługi nie rozpoczyna się:
  - a) w przypadku wystąpienia siły wyższej – w okresie występowania siły wyższej,
  - b) w przypadku konieczności wstrzymania eksploatacji urządzeń przeładunkowych Operatora, spowodowanego warunkami atmosferycznymi uniemożliwiającymi eksploatację tych urządzeń – w okresie występowania niesprzyjających warunków atmosferycznych,
  - c) w przypadku konieczności usunięcia awarii urządzeń przeładunkowych Operatora, spowodowanej okolicznościami niezależnymi od Operatora (np. wystąpienie awarii urządzenia pomimo, iż urządzenie przechodziło wymagane badania i przeglądy, które nie wskazywały na możliwość wystąpienia awarii (np. uszkodzenie urządzenia w wyniku występowania ciał obcych w ładunku, lub niehandlowego stanu towaru) – w czasie niezbędnym do usunięcia awarii,
  - d) na czas wystąpienia okoliczności niezależnych od Operatora, powodujących brak możliwości terminowego przyjęcia wagonów – w czasie występowania tych okoliczności,
  - e) w przypadku wystąpienia zwłoki w wykonaniu usługi przeładunkowej w terminie, gdy zwłoka nie powstała z wyłącznej winy Operatora – w czasie trwania zwłoki, w odniesieniu do wszystkich składów, na których obsługę zwłoka taka ma wpływ,
  - f) na czas trwania dodatkowych zleconych czynności (np. rozmrażanie, kucie towaru, uszczelnianie wagonów).

O każdym z powyższych przypadków Operator będzie informował niezwłocznie Zlecającego oraz Przewoźnika.

10. Po przerwaniu, czas obsługi składów będzie liczony od początku przy uwzględnieniu przesunięcia kolejki obsługi na poszczególnych punktach ładunkowych, o czas trwania przyczyny powodującej przerwanie.
11. Operator może, po uprzednim zawiadomieniu Przewoźnika i Zlecającego wstrzymać obsługę Bocznic w przypadku stwierdzenia:
  - a) zagrożenia bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego,
  - b) na okres remontu lub przebudowy torów prowadzących do Bocznic,
  - c) w razie okoliczności przewidzianych postanowieniami art. 8 ustawy Prawo przewozowe.
12. Operator ponosi odpowiedzialność za niewykonanie usługi przeładunkowej w terminie (o ile takowy został ustalony w umowie ze Zlecającym) wyłącznie w przypadku gdy zwłoka powstała z wyłącznej winy Operatora. W takim przypadku przerywa się bieg czasu obsługi dla wszystkich składów na który takie opóźnienie miało wpływ. Ponowne uruchomienie liczenia czasu odbywa się po przesunięciu kolejki obsługi na poszczególnych punktach ładunkowych o czas wynikający z opóźnienia. Wysokość odpowiedzialności Operatora wobec Zlecającego z tytułu nieterminowego wykonania usługi przeładunkowej zostaje ograniczona do wysokości obowiązującej w Taryfie Operatora.

## § 5

1. Operator odpowiada wobec Przewoźnika za stan techniczny wagonów w czasie, w którym znajdują się one w jego faktycznym posiadaniu, na zasadach ogólnych.
2. Wagony ładowne i próżne przekazywane są Operatorowi przez Przewoźnika na punktach zdawczo – odbiorczych Bocznic na podstawie wykazów zdawczych na wagony zdane za pokwitowaniem przez Zleceniodawcę, który dokonuje odbioru wagonów pod względem technicznym.
3. Wagony ładowne i próżne gotowe do zabrania Przewoźnik zobowiązany jest przyjąć na punktach zdawczo – odbiorczych Bocznic na podstawie zawiadomień o wagonach gotowych do zabrania.
4. Wagony próżne powinny być zwracane przez Operatora czyste, przy założeniu że pozostałości ładunkowe (związane z deklarowanym ładunkiem) czyszczone będą przy pomocy narzędzi ręcznych (np. łopaty).
5. Wagony ładowne powinny być zdawane przez Operatora z ładunkiem rozmieszczonym równomiernie, w sposób nie powodujących przekroczenia dopuszczalnych nacisków na oś oraz zważone jeśli Zlecający zlecił taką czynność. Okoliczność zdania wagonów ładownych i ich przyjęcia przez Zlecającego (bądź jego przedstawiciela) lub Przewoźnika, o ile nie zgłosili pisemnych uwag w tym zakresie do Operatora, skutkuje przyjęciem, że Operator wykonał czynności określone w zdaniu poprzedzającym w sposób prawidłowy, skutkiem czego, z chwilą zdania wagonów ładownych, wygasają wszelkie zarzuty i roszczenia Zlecającego i Przewoźnika w tym zakresie wobec Operatora.
6. O ile nie uzgodniono z Przewoźnikiem odrębnie, wykazy zdawcze na wagony zdane oraz zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania sporządza się na drukach stosowanych przez Zleceniodawcę.

## § 6

1. W ramach dostępu do Bocznicy, oraz z zastrzeżeniem opłaty określonej w § 8 ust. 2 Regulaminu, Operator zapewnia:
  - 1) zachowanie wolnej przestrzeni wzdłuż torów bocznicowych o szerokości 1,5 m licząc od zewnętrznego toku szyny, w obrębie tej przestrzeni obowiązuje zakaz składowania wszelkich przedmiotów, materiałów i ładunków,
  - 2) przygotowanie Bocznicy do pracy w okresie zimowym poprzez:
    - a) osłonę (w razie potrzeby) torów Bocznicy zastonami odśnieżnymi oraz odśnieżanie torów w okresie obfitych opadów śnieżnych,
    - b) właściwe przygotowanie urządzeń i sprzętu ładunkowego oraz ludzi do wykonywania pracy ładunkowej,
  - 3) umożliwienie dostępu na Bocznicę pracownikom Przewoźnika dla wykonania czynności służbowych (wykonywanie tych czynności wymaga każdorazowego uzgodnienia z Operatorem),
  - 4) utrzymanie infrastruktury Bocznicy w stanie zdatnym do prawidłowego funkcjonowania, poza utrzymaniem w sprawności technicznej torów i rozjazdów, co leży w zakresie obowiązków Operatora Bocznicy.
  - 5) Operator zobowiązuje się ustawić i stale utrzymywać tablice i wskaźniki na Bocznicy, wskazujące gdzie usytuowany jest punkt zdawczo – odbiorczy. Ponadto tablica z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy” powinna być oświetlona w porze nocnej, a w razie gęstej mgły i słabej widoczności, również w porze dziennej.
2. W miarę posiadanych możliwości Operator umożliwi obsługę bocznic kolejowych odgałęziających się od Bocznicy na zasadach określonych w odrębnych porozumieniach.
3. Z zastrzeżeniem opłaty określonej w § 8 ust. 1 Regulaminu, Operator świadczy usługi manewrowe, polegające na wprowadzeniu na Bocznicę wagonów dostarczonych przez Przewoźnika do Stacji Świnoujście Przytór – Towarowa rejon SiA oraz ich odstawieniu na stację po zakończeniu czynności ładunkowych. Obsługa ta świadczona jest na podstawie zlecenia dostarczonego przez Przewoźnika. Zlecenie takie realizowane będzie każdorazowo w godzinie bezpośrednio poprzedzającej planowaną obsługę wagonów ustaloną ze Zlecającym. Usługa wykonywana jest zgodnie z obowiązującymi przepisami PKP PLK oraz Regulaminem Bocznicy. Zlecający, na podstawie listy numerycznej wagonów, wskazuje Operatorowi, który skład ma zostać wprowadzony na Bocznicę.

## § 7

1. Zlecający jest zobowiązany do wykonania czynności spedycyjnych związanych z przyjęciem i przekazaniem wagonów Operatorowi, a następnie zdaniem ich Przewoźnikowi, zgodnie z odrębną umową zawartą pomiędzy Zlecającym i Przewoźnikiem,
2. Zlecający zobowiązany jest zapewnić, aby wagony próżne były czyste i gotowe do załadunku.
3. Zlecający zobowiązany jest do przedstawienia Operatorowi listy numerycznej wagonów przeznaczonych do obsługi oraz, w przypadku załadunku, określenia maksymalnej masy załadunku na poszczególne wagony pod warunkiem, że Operator otrzymał zlecenie na ważenie.

4. W przypadku braku wagonów uzgodnionych do obsługi na daną godzinę, Zlecający zobowiązany jest pokryć koszty wyczekiwania brygad roboczych Operatora, zaplanowanych do obsługi.
5. Opóźnienie w podstawieniu wagonów ponad 0,5 godziny od planowanej obsługi skutkuje wyłączeniem składu z planu. Nowy termin obsługi w takim przypadku zostanie uzgodniony pomiędzy Dyspozyturą i Zlecającym w najbliższym możliwym terminie.

#### **§ 8**

1. Za świadczenie usług manewrowych na terenie bocznic Operator pobiera od Zlecającego opłatę w wysokości określonej w Taryfie Operatora lub odrębnej umowie pomiędzy Operatorem a Zlecającym.
2. Przewoźnik zobowiązany jest zapłacić na rzecz Operatora opłatę eksploatacyjną za dostęp do Bocznic oraz opłatę przestojową w wysokości określonej w Taryfie Operatora lub odrębnej umowie pomiędzy Operatorem a Przewoźnikiem.
3. Opłaty, o których mowa w ust. 1 i 2 powyżej, naliczane są w wysokości określonej w Taryfie Operatora, aktualnej w momencie wykonania danej usługi lub odrębnej umowie. Aktualna Taryfa Operatora dostępna jest na stronie [www.otport.swinoujscie.pl](http://www.otport.swinoujscie.pl).

#### **§ 9**

1. Regulamin stanowi wzorzec umowy w rozumieniu art. 384 kodeksu cywilnego i jest dostępny w formie elektronicznej na stronie internetowej Operatora w taki sposób, aby Zlecający i Przewoźnik mogli się z nim zapoznać, jak również zachować i przechowywać w zwykłym toku czynności.

**Załącznik nr 1 do Regulaminu świadczenia usług  
przez OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A.  
w zakresie obsługi i eksploatacji wagonów korzystających z bocznic kolejowej OT Port Świnoujście  
S.A., położonej w Świnoujściu  
przy stacji kolejowej Świnoujście SiA**

<b>Zestawienie torów na bocznicach OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A., długość ogólna oraz długość użyteczna torów</b>												
<b>PRZEZNACZENIE TORU</b>	<b>DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU</b>					<b>DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU</b>						
	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m
<b>NA TERENIE PKP PLK S.A.</b>												
Dojazdowy	505	S	71	GRANICA	140	505	—	—	—	—	—	—
Dojazdowy	601	S	221	GRANICA	138	601	—	—	—	—	—	—
Dojazdowy	602	S	223	GRANICA	48	602	—	—	—	—	—	—
	604	S	606	GRANICA	80	604	—	—	—	—	—	—
Dojazdowy	606	S	606	GRANICA	54	606	—	—	—	—	—	—
<b>NA TERENIE ORLEN</b>												
	604	GRANICA	K	—	39	604	U	607	Z1	—	20	
Dojazdowy	607	GRANICA	GRANICA	137		607						
Dojazdowy	609	GRANICA	GRANICA	75		609	—	—	—	—	—	—
Dojazdowy	619	GRANICA	GRANICA	77		619	—	—	—	—	—	—
<b>NA TERENIE ZMPSiŚ S.A.</b>												
<b>TORY DOJAZDOWE</b>												
Dojazdowy	505	GRANICA	S	72	55	505	—	—	—	—	—	—
Dojazdowy	601	GRANICA	S	605	456	601	—	—	—	—	—	—
Dojazdowy	602	GRANICA	S	603	372	602	—	—	—	—	—	—
	606	S	606	S	72	923						
Dojazdowy	606	GRANICA	S	72	868	606	—	—	—	—	—	—
	607	S	72	S	611	325						
Dojazdowy	607	S	72	GRANICA	58	607	—	—	—	—	—	—
Dojazdowy	607	GRANICA	S	611	130	607	—	—	—	—	—	—
<b>NABRZEŻE GÓRNIKÓW</b>												
Postojowy dla lokomotyw	608	S	612/613	K	—	240	608	U	612/613	Z1	—	197
	609	S	611	S	614	650						
Dojazdowy	609	S	611	GRANICA	16	609	—	—	—	—	—	—
Dojazdowy	609	GRANICA	S		18	609	—	—	—	—	—	—
Ładunkowy (zdawczo-odbiorczy)	609	S	612/613	S	614	541	609	P. ZD-OD	U	614	416	
Komunikacyjny	610	S	612/613	S	621	712	610	—	—	—	—	—

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU						DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU					
	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m
<b>NABRZEŻE PORTOWCÓW</b>												
	615	S	611	S	627	560						
Dojazdowy	615	S	611	S	626	225	615	—	—	—	—	—
Zdawczo-odbiorczy	615	S	626	S	627	335	615	P. ZD-OD	S	627	280	
Zdawczo-odbiorczy	616	S	626	S	629	550	616	P. ZD-OD	U	629	450	
Żeberko ochronne	616a	S	629	K	—	20	616a	S	629	Z1	—	16
Ładunkowy	617	S	627	K	—	235	617	U	627	Z1	—	181
Zdawczo-odbiorczy	618	S	627	S	629	223	618	U	627	U	629	134
	619	S	623	K	—	540						
Dojazdowy	619	S	623	GRANICA CPN		214	619	—	—	—	—	—
Ładunkowy	619	GRANICA CPN		K	—	326	619	P. ZD-OD	Z1	—	308	
<b>NABRZEŻE HUTNIKÓW</b>												
	611	S	650	S	620	878						
Dojazdowy	611	S	650	S	615	364	611	—	—	—	—	—
Ładunkowy	611	S	615	S	620	514	611	P. ZD-OD	U	620	418	
Ładunkowy	612	S	615	S	620	180	612	P. ZD-OD	S	616	130	
Ładunkowy	614	S	616	K	—	130	614	U	616	Z1	—	75
Ładunkowy	621	S	618	K	—	312	621	U	618	Z1	—	260
Dojazdowy	622	S	616	S	620	375	622	—	—	—	—	—
Ładunkowy	624	S	619	K	—	270	624	U	619	Z1	—	219
<b>NABRZEŻE CHEMIKÓW</b>												
Dojazdow-ładunkowy	625	S	621	S	622	374	625	—	—	—	—	—
Ładunkowy	626	S	622	K	—	341	626	U	622	Z1	—	286
Ładunkowy	627	S	622	K	—	341	627	U	622	Z1	—	286
<b>WYWROTNICA</b>												
Dojazdowy	651	S	603	S	651	320	651	—	—	—	—	—
Dojazdowy	652	S	605	S	653	404	652	—	—	—	—	—
Dojazdowy	653	S	605	S	652	238	653	—	—	—	—	—
Dojazdowy	654	S	651	S	650	156	654	—	—	—	—	—
Dojazdowy	655	S	651	S	655	207	655	—	—	—	—	—
Żeberko ochronne	656	S	658	K	—	119	656	Tm	656	Z1	—	20
Żeberko ochronne	657	S	659	K	—	119	657	Tm	657	Z1	—	20
Dojazdowy	658	S	652	S	656	205	658	—	—	—	—	—
Dojazdowy	659	S	652	S	657	195	659	—	—	—	—	—
Postojowy	660	S	654	S	667	840	660	PKT. OD.	U	667	717	

PRZEZNACZENIE TORU	DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORU						DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORU					
	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m	Nr	od	rozj.	do	rozj.	m
Postojowy	661	S	650	S	667	881	661	PKT. OD.	U	666	674	
Postojowy	662	S	666	K	—	265	662	U	666	Z1	—	213
Postojowy	663	S	660	S	672	603	663	PKT. ZD.	Iz	664	381	
							663	Iz	660	Tm	669	399
	664	S	658	S	674	834						
Postojowy	664	S	658	Śr	664	532	664	PKT. ZD.	Iz	664	377	
							664	Iz	660	Tm	670	397
Tor rozmrażalni	664	Śr	664	S	674	302	664	Tm	671	U	674	212
							664	U	674	Iz	664	214
Postojowy	665	S	659	S	665	796	665	PKT. ZD.	Iz	672	466	
							665	Iz	661	Tm	672	488
Postojowy	666	S	661	S	665	766	666	PKT. ZD.	Iz	665	628	
							666	Iz	661	Tm	673	648
Postojowy	667	S	657	S	669	839	667	PKT. OD.	U	669	715	
Postojowy	668	S	657	S	669	839	668	PKT. OD.	U	669	715	
Łącznikowy z hamulcem	670	S	667	S	670	197	670	—	—	—	—	—
Łącznikowy z hamulcem	671	S	669	S	671	198	671	—	—	—	—	—
Tor wywrotnicy	672	S	674	K	—	220	672	—	—	—	—	—
Tor wywrotnicy	673	S	665	K	—	258	673	—	—	—	—	—
Połączenie rozjazdowe		S	601	S	602	78						
Połączenie rozjazdowe		S	603	S	604	78						
Połączenie rozjazdowe		S	653	S	658	72						
Połączenie rozjazdowe		S	653	S	659	72						
Połączenie rozjazdowe		S	673	S	674	102						

**OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW**

S	Styk przediglicowy
U	Ukres rozjazdu
Z1	Sygnal Z 1 (pocz.zasypki)
K	Kozioł oporowy
Iz	Styk izolowany
Tm	Tarcza manewrowa
P.Z.-O.	Punkt Zdawczo-Odbiorczy
PKT.OD.	Punkt Odbiorczy
PKT.ZD.	Punkt Zdawczy

