

71. Regulamin obsługi bocznicy stacyjnej.

1. **Nazwa bocznicy** - Bocznic normalnotorowa Przedsiębiorstwa Górniczego „SILESIA” Sp. z o.o. 43-502 Czechowice – Dzierżyc ul. Nad Białką 3.

2. Położenie bocznicy:

- 1) bocznic odgałęzia się:
 - na km 45.902 linii Nr 093 od toru stacyjnego nr 35 rozjazdem nr 105;
- 2) profil toru dojazdowego do bocznicy wynosi 0,0-12,0 ‰ z największym spadkiem w kierunku bocznicy, w kierunku stacji^{*)} wynoszącym – 12,0 ‰;
Tory zdawczo odbiorcze leżą na pochyleniu^{*)} wynoszącym – 2,5 ‰;
- 3) odległość punktu zdawczo-odbiorczego od zwrotnicy odgałęziającej bocznice wynosi – 2 675m;
- 4) klucz od zwrotnicy odgałęziającej znajduje się – zwrotnica 105ab/cd nastawiana jest elektrycznie z nastawni CD1;
- 5) dozwolony nacisk osi na szynę wynosi – 20t.

3. Tory i urządzenia na bocznicy:

- 1) wykaz i przeznaczenie torów:

Nr toru	Przeznaczenie	Długość w metrach		Uwagi
		ogólna	użyteczna	
1	2	3	4	5
-	dojazdowy do bocznicy	2 395	-	
1	zestawczy	566,72	394,59	
2	odbiorczy dla PKP	751,72	692,11	
3	zestawczy	504,20	394,59	
4	zdawczy	770,55	679,42	
5	załadowczy	500,43	298,20	
6	zdawczy	844,97	693,76	
7	załadowczy	357,81	298,20	
9	załadowczy	376,82	317,21	
11	załadowczy	433,09	323,48	
13	załadowczy	458,50	349,89	
15	postojowy	135,20	75,59	
17	komunikacyjny	144,11	102,23	
19	komunikacyjny	233,70	138,16	
101	dojazdowy	256,00	188,00	
201	gospodarczy	257,33	215,72	
204	gospodarczy	111,18	51,57	
302	wyładowczy	311,12	251,51	
303	wyładowczy	578,50	112,05	
303a	wyładowczy	183,00	123,39	
304	trakcyjny	121,72	62,11	
305	trakcyjny	142,30	82,69	

- 2) całkowita pojemność bocznicy wynosi 226 wagonów
na bocznicy może znajdować się nie więcej niż 136 wagonów dwuosioowych;

3) przejazdy, przejścia dla pieszych, skrzyżowania na terenie bocznic:

Na torze dojazdowym :

- w km 0.315 – przejazd niestrzeżony kat. „D”
- w km 0.588 – przejazd niestrzeżony kat. „D”
- w km 1.822 – przejazd niestrzeżony kat. „D”
- w km 2.085 obok Zespołu Szkół Silesia znajduje się przejście dla pieszych zabezpieczone barierkami i sygnalizowane tablicami informacyjnymi.

Powyższe przejazdy sygnalizowane są z obu stron krzyżami św. Andrzeja oraz znakami drogowymi „Stop”. Przejazdy są oświetlone elektrycznie.

Na dworcu kopalnianym :

- w km 2.364 – przejazd strzeżony kat. „A” obsługiwany z nastawni manewrowej przez dyżurnego ruchu bocznic.
- w km 0.120 – przejazd niestrzeżony kat. „D”
- w km 0.160 – dwa niestrzeżone przejścia dla pieszych.
- w km 0.160 toru nr 302 – przejazd niestrzeżony , osygnalizowany krzyżami św. Andrzeja.
- w km 0.355 toru nr 303 – przejazd niestrzeżony, osygnalizowany krzyżami św. Andrzeja.
- w km 0.460 toru nr 303 (przez tory 303, 303a) – przejazd niestrzeżony, osygnalizowany krzyżami św. Andrzeja.
- w km 0.110 – przejazd kat. „D” – osygnalizowany znakami „Stop” i krzyżami św. Andrzeja.
- w odległości 90 m od w/w przejazdu – przejazd niestrzeżony , osygnalizowany znakami „Stop” i krzyżami św. Andrzeja.

4. Zdawanie wagonów odbywa się na torach nr 2, 4 6 a przyjmowanie wagonów na torze nr 1, 2 ,3.

5. Urządzenia srk na bocznic

1) wykaz rozjazdów, wykojeń:

Nr rozjazdu wykojeń	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Czy jest oświetlona (tak/nie)	Sposób obsługi i kto obsługuje	Inne ustalenia wynikające z warunków miejscowych	
1	2	3	4	5	
1ab	na zwr. Nr 2	tak	mechanicznie - dyżurny ruchu- „KS”	-	
1cd	na tor dojazdowy	tak		-	
2	na tor Nr 4	tak		-	
3	na zwr. Nr 8	tak		-	
4	na tor Nr 2	tak		-	
5	na tor Nr 19	tak		-	
Wk-1	nałożona	tak		-	
Wk-101	nałożona	tak		-	
301	na zwr Nr 302	nie		ręcznie - drużyna manewrowa	
302	na zwr .Nr 304	nie			uzależniona z Wk-303
303	na tor Nr 303	nie	-		
304	na tor Nr 305	nie	-		
305	na tor Nr 303a	nie	-		
Wk-303	zdejta	nie	uzależniona ze zwr. 302		
7	na zwr. Nr 9	nie	-		
8	na tor Nr 6	nie	uzależniona z Wk-201		
9	na tor Nr 1	nie	-		
11ab	na zwr. Nr 13	nie	-		
11cd	na zwr. Nr 10	nie	-		
12	na tor Nr 13	nie	-		
13	na tor Nr 11	nie	-		

Nr rozjazdu wykolejnicy	Zasadnicze położenie zwrótnicy	Czy jest oświetlona (tak/nie)	Sposób obsługi i kto obsługuje	Inne ustalenia wynikające z warunków miejscowych
1	2	3	4	5
14	na tor Nr 9	nie	ręcznie - drużyna manewrowa	-
15	na tor Nr 7	nie		-
16	na zwr. Nr 17	nie		uzależniona z Wk-2
17	na tor Nr 4	nie		-
18	na tor Nr 6	nie		-
204	na zwr. Nr 18	nie		uzależniona z Wk-204
Wk-2	nałożona	nie		uzależniona ze zwr. 16
Wk-201	nałożona	nie		uzależniona ze zwr. 8
Wk-401	nałożona	nie		uzależniona ze zwr. 10
Wk-402	nałożona	nie		-
Wk-204	nałożona	nie		uzależniona ze zwr. 204

- 2) łączność z bocznica istnieje, ~~nie istnieje~~ *) za pomocą urządzeń łączności - łączy zapowiadawczego znajdujących się na posterunku ruchu „CD” u dyżurnego ruchu dysponującego; na bocznicy u dyżurnego ruchu Przedsiębiorstwa Górniczego „SILESIA”.
- 3) bocznica jest w czasie obsługi w nocy oświetlona, ~~nieoświetlona~~ *).

6. Warunki techniczne obsługi bocznicy:

- 1) bocznica obsługiwana przez drużynę manewrową lub pociągową przewoźnika;
- 2) do obsługi bocznicy nie można używać lokomotyw serii – „E”
jednorazowo można podstawić do 60 wagonów o długości 370 m;
- 3) obsługa bocznicy dokonywana jest bez ograniczeń w okresie doby, ~~może odbywać się tylko w porze dziennej~~ *);
- 4) dopuszczalna prędkość jazdy po torach bocznicy wynosi:
 - po torze dojazdowym i przy wyjeździe z kopalni nie może przekraczać 15 km/godz., natomiast przy wjeździe na dworzec kopalni i przy jazdach po torach kopalni do 10 km/godz. z wyjątkiem następujących przypadków :
 - 3 km/godz. – podczas jazdy z wagonami w rejonie płuczki(wagi wagonowe) i jazdy po torach nr 302, 303, 303a, na torze dojazdowym do bocznicy „Marbet” i w czasie obsługi tej bocznicy oraz w czasie złych warunków atmosferycznych.
 - 2,1 km/godz. (0,35 m/s) – przy przetaczaniu wagonów kołowrotami na wszystkich torach zakładu przerobczego.
- 5) wagony podstawiane na bocznica są ciągnięte, ~~pehane~~ *);
- 6) wymagany procent masy hamującej przy podstawianiu i zabieraniu wagonów z bocznicy wynosi 12 %;
- 7) odrzucanie wagonów na wszystkie tory bocznicy jest zabronione, ~~dozwolone~~ *);
- 8) środki ostrożności przy manewrach na przejazdach na terenie bocznicy – nie dotyczy;
- 9) sposób zabezpieczenia wagonów pozostawionych na torach zdawczo-odbiorczych bocznicy - wagony należy zabezpieczyć poprzez sprzęgnięcie i zahamowanie hamulcem ręcznym. W przypadku niemożności zahamowania hamulcem ręcznym przewoźnik zabezpiecza własnymi płozami hamulcowymi skrajne wagony
Wagony na torze Nr 101, dyżurny ruchu Przedsiębiorstwa Górniczego „SILESIA” dodatkowo zabezpiecza wykolejnicą Wk-101

7. Sposób podstawiania i zabierania wagonów na/z bocznicy:

- 1) czynności pracowników przy obsłudze bocznicy:
po zestawieniu składu na bocznica, kierujący manewrami przeprowadza próbę hamulca zespolonego, po czym o gotowości do jazdy na bocznica drogą radiową zgłasza dyżurnemu ruchowi dysponującemu „CD”
Próba hamulca zespolonego polega na: doprowadzeniu powietrza do końca składu manewrowego zabieranego na lub z bocznicy oraz na sprawdzeniu hamowania dwóch ostatnich wagonów składu manewrowego.

Dyżurny ruchu dysponujący „CD”, po otrzymaniu zgłoszenia o gotowości do jazdy od kierującego manewrami, porozumiewa się telefonem zapowiadawczym z dyżurnym ruchu Przedsiębiorstwa Górniczego „SILESIA” formułką „czy droga dla KS1 (KS3, KS5.....) dla obsługi bocznic jest wolna?”, na co dyżurny ruchu bocznic zgłasza gotowość przyjęcia obsługi formułką - „dla KS1 (KS2, KS3.....) dla obsługi bocznic droga jest wolna”. Po wymianie w/w telefonogramów dyżurny ruchu dysponujący „CD” i dyżurny ruchu Przedsiębiorstwa Górniczego „SILESIA” w dzienniku ruchu R146 w rubryce 4 odnotowują czas otrzymania i dania drogi wolnej dla obsługi bocznic. Obsługa bocznic „Przedsiębiorstwa Górniczego „SILESIA” odbywa się na zasadach jazd manewrowych. Po otrzymaniu od dyżurnego ruchu bocznic zgody, dyżurny ruchu dysponujący poleca nastawniczemu „CD1” ustawić drogę przebiegu dla jazdy do obsługi bocznic i podania sygnału ręcznego „Do mnie”.

Po przygotowaniu drogi przebiegu nastawniczy „CD1” podaje sygnał ręczny „Do mnie”.

Dyżurny ruchu dysponujący „CD” wyprawia trację manewrową i zgłasza dyżurnemu ruchu bocznic czas jej odjazdu odnotowując godzinę odjazdu w rubryce 5 dziennika ruchu R146 .

Jazdy manewrowe na bocznicę Przedsiębiorstwa Górniczego Silesia należy numerować kolejnymi numerami nieparzystymi: KS-1, KS-3, KS-5 itd., a jazdy powrotne kolejnymi numerami parzystymi : KS-2, KS-4, KS-6 itd./tj. według kolejności wyprawienia/. Po przybyciu obsługi na bocznicę, dyżurny ruchu bocznic zgłasza dyżurnemu ruchu dysponującemu „CD” godzinę przybycia obsługi wraz z odnotowaniem tego faktu w rubryce 6 dziennika ruchu R146.

Z chwilą otrzymania radiotelefonicznego polecenia od dyżurnego ruchu dysponującego „CD”, kierujący manewrami wyznacza manewrowym miejsca w składzie manewrowym. Kierujący manewrami po stwierdzeniu, że droga przebiegu jest ustawiona i otrzymaniu z nastawni „CD1” radiotelefonicznej informacji o wyjeździe na bocznicę oraz sygnału „Do mnie”, podaje maszyniście sygnał do jazdy na bocznicę i wsiada na pojazd trakcyjny. W czasie jazdy kierujący manewrami obserwuje szlak, a manewrowi uważają na sygnały podawane przez maszynistę oraz obserwują wagony.

Maszynista obowiązany jest podawać sygnały „Bacność” przed każdym przejazdem.

Po wyświetleniu się sygnału „Jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej Tm-10, tracja manewrowa wjeżdża na tor zdawczy Nr 4 i zatrzymuje się przed wskaźnikiem W4.

Kierujący manewrami po otrzymaniu ustnego zgłoszenia od końcowego manewrowego o zahamowaniu ostatniego wagonu i zabezpieczeniu go płozem hamulcowym poleca odczepić pojazd trakcyjny od składu. Manewrowy odczepia pojazd trakcyjny, następnie obsługuje zwrotnicę Nr 17 i 18 i przepuszcza ją z toru Nr 4 na tor Nr 6 /tor objazdowy/, po uprzednim sprawdzeniu czy nie ma przeszkód do dalszej jazdy.

Kierujący manewrami w tym czasie wspólnie z przedstawicielem bocznic /dyżurny ruchu bocznic/ dokonują przekazania składu pod względem technicznym i handlowym.

Dalszego przepuszczenia pojazdu trakcyjnego dokonuje dyżurny ruchu bocznic po uprzednim zamknięciu rogatki, przygotowaniu drogi przebiegu dla jazdy i wyświetleniu sygnału „Jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej Tm-3. Pojazd trakcyjny zjeżdża na przygotowany (sformowany) na torze Nr 2 (a w, czasie trudności również na torach Nr 1 i 3 – marszruty węglowe) skład wagonów do zabrania.

- 2) o zamierzonej obsłudze należy zawiadomić: dyżurnego ruchu dysponującego „CD” nastawniczego „CD1” i dyżurnego ruchu bocznic;
- 3) podczas obsługi torów zdawczo odbiorczych, pojazd trakcyjny użytkownika bocznic powinien być zamknięty, odstawiony na torze - 17, 19, - przy zamkniętej Wk; Pracę tego pojazdu przed obsługą torów zdawczo-odbiorczych powinien wstrzymać dyżurny ruchu bocznic;
- 4) wjazd pojazdu trakcyjnego użytkownika bocznic na tory stacyjne jest ~~niedozwolony~~, dozwolony ^{*)}. Warunkiem wjazdu jest – uzyskanie zgody od dyżurnego ruchu dysponującego „CD”.

- 5) postępowanie przed wyjazdem z bocznicy na tor stacyjny:

Wyjazd z bocznicy:

Manewrowy dokonuje połączenia pojazdu trakcyjnego ze składem a następnie luzuje pierwszy wagon od pojazdu trakcyjnego i usuwa płóz hamulcowy. Po dokonaniu tych czynności kierujący manewrami sprawdza czy wszystkie wagony są należycie połączone sprzęgami śrubowymi i hamulcowymi tj. przeprowadza oględziny techniczne i handlowe przy udziale przedstawiciela bocznicy.

Po tych czynnościach kierujący manewrami dokonuje próby hamulca zespolonego oraz wyznacza manewrowym miejsce na składzie jak uprzednio. Przy obsłudze bocznicy na dwa pojazdy trakcyjne, drugi pojazd trakcyjny musi jechać jako pojazd trakcyjny popychający.

Po stwierdzeniu, że nie ma przeszkód do jazdy do stacji Czechowice Dziedzice kierujący manewrami zgłasza gotowość odjazdu dyżurnemu ruchu bocznicy. Dyżurny ruchu bocznicy po wymianie telefonogramów z dyżurnym ruchu dysponującym „CD” – „czy droga dla KS2 z bocznicy jest wolna?”, na co dyżurny ruchu dysponujący zgłasza gotowość przyjęcia obsługi formułką - „dla KS2 (KS4, KS6.....) z bocznicy droga jest wolna”. Po wymianie w/w telefonogramów dyżurny ruchu dysponujący „CD” i dyżurny ruchu Przedsiębiorstwa Górniczego „SILESIA” w dzienniku ruchu R146 w rubryce 4 odnotowują czas otrzymania i dania wolnej drogi dla jazdy z bocznicy. Po zamknięciu rogatki i przygotowaniu drogi przebiegu, wyświetla sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej Tm-6 przy wyjeździe z toru Nr 2 i Tm-4 przy wyjeździe z torów Nr 1 i 3, i wyprawia trąbę manewrową do stacji Czechowice Dziedzice. Przy wyjeździe z torów Nr 1 i 3, oprócz wyświetlenia sygnału „Jazda manewrowa dozwolona” dyżurny ruchu z nastawni „KS” przekazuje dodatkowo informację ustną: „ skład manewrowy z toru Nr 1 (lub 3) odjazd” /tarcza Tm- 4 jest tarczą grupową/. Dyżurny ruchu bocznicy wyprawia obsługę do stacji i zgłasza dyżurnemu ruchu dysponującemu czas jej odjazdu odnotowując godzinę odjazdu w rubryce 5 dziennika ruchu R146 .

Dyżurny ruchu dysponujący poleca nastawniczemu nastawni „CD1” przygotować drogę przebiegu na wjazd trąbki manewrowej z bocznicy do stacji a następnie wyświetlić sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej Tm-32.

Przybycie trąbki manewrowej w całości do stacji, nastawniczy „CD1” zgłasza dyżurnemu ruchu dysponującemu „CD”, który potwierdza dyżurnemu ruchu Przedsiębiorstwa Górniczego „Silesia” wpisując czas przybycia w rubryce 6 dziennika ruchu R146. Wszystkie telefonogramy wymieniane w czasie obsługi winny odpowiadać wymaganiom instrukcji Ir-1 i powyższym ustaleniom oraz powinny być odnotowywane w dziennikach ruchu R146 przez dyżurnego ruchu bocznicy oraz dyżurnego ruchu dysponującego w stacji Czechowice Dziedzice.

Po zatrzymaniu się trąbki manewrowej na torze stacyjnym, przed odłączeniem pojazdu trakcyjnego, drużyna manewrowa zabezpiecza pozostawione wagony na torze przed zbiegnięciem zgodnie z „Działką nr 42 RTS st. Czechowice-Dziedzice”.

- 6) klucz od zwrotnicy odgałęziającej kierownik manewrów powinien zwrócić – nie dotyczy. Zwrotnica Nr 105 nastawiana jest elektrycznie z nastawni „CD1”.

8. Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych:

- 1) prawidłowość załadowania wagonów zabieranych z bocznicy należy do przewoźnika.

Postanowienia regulaminu obsługi bocznicy obowiązują wszystkich przewoźników w takim samym zakresie, podstawianie i zabieranie wagonów odbywa się na tych samych zasadach, obowiązki kierującego manewrami przejmuje uprawniony pracownik przewoźnika.

*) niepotrzebne skreślić

71. Regulamin obsługi bocznicy stacyjnej.

1. **Nazwa bocznicy** - Lotos Kolej Sp. z o.o. ul. Michałki 25, 80-716 Gdańsk.

2. **Położenie bocznicy:**

- 1) bocznicą odgałęzia się:
 - na km 45.768 linii Nr 093 od toru stacyjnego nr 12 rozjazdem nr 16;
- 2) profil toru dojazdowego do bocznicy wynosi 7,32 ‰ z największym spadkiem w kierunku bocznicy, w kierunku stacji*) wynoszącym – 7,32 ‰;
Tory zdawczo odbiorcze leżą na pochyleniu*) wynoszącym – 2,3-2,8 ‰;
- 3) odległość punktu zdawczo-odbiorczego od zwrotnicy odgałęziającej bocznicę wynosi – 385m;
- 4) klucz od zwrotnicy odgałęziającej znajduje się – zwrotnica 16 nastawiana jest elektrycznie z nastawni CD1;
- 5) dozwolony nacisk osi na szynę wynosi – 20t.

3. **Tory i urządzenia na bocznicy:**

- 1) wykaz i przeznaczenie torów:

Nr toru	Przeznaczenie	Długość w metrach		Uwagi
		ogólna	użyteczna	
1	2	3	4	5
-	dojazdowy do bocznicy	291	-	
4	komunikacyjny	240	129	
5	objazdowy /zdawczo - odbiorczy/	751	630	
6	zdawczo - odbiorczy	710	600	
7	zdawczo - odbiorczy	705	605	
8	wagowy	675	469	
8a	komunikacyjny	105	35	
8b	dojazdowy do Fabryki Zapalek	142	90	
9	rozządowy	390	311	
10	rozządowy	492	314	
10a	wyciągowy	313	242	
10b	żeberkowy - ochronny	36	30	
11	rozządowy	414	307	
12	rozządowy	460	336	
12a	komunikacyjny	70	-	
12b	komunikacyjny	156	-	
13	wagowy	332	173	
14	komunikacyjny	94	22	
15	żeberkowy - wyładunkowy	372	330	
16	żeberkowy - załadunkowy	225	145	
17	żeberkowy - załadunkowy	195	148	
18	żeberkowy - załadunkowy	89	51	
19	komunikacyjny	292	232	
20	wyładunkowy	306	226	
20a	komunikacyjny	59	-	
21	postojowy	336	224	
22	postojowy	336	256	
23	komunikacyjny	207	174	

Nr toru	Przeznaczenie	Długość w metrach		Uwagi
		ogólna	użyteczna	
1	2	3	4	5
24	komunikacyjny	230	192	
25	załadunkowy	284	156	
25a	komunikacyjny	66	-	
26	załadunkowy	266	176	
27	zeberkowy - załadunkowy	203	173	
28	zeberkowy - załadunkowy	264	164	
29	trakcyjny	210	167	
30	zeberkowy - wyładunkowy	347	261	
31	zeberkowy - wyładunkowy	147	104	
32	zeberkowy - wyładunkowy	163	126	
33	komunikacyjny	412	255	
34	komunikacyjny	281	231	
34a	postojowy lokomotyw	200	150	
35	wyładunkowy	525	437	
36	dojazdowy do lokomotyw.	158	116	
37	zeberkowy - załadunkowy	198	145	
38	zeberkowy - wyładunkowy	404	318	
39	zeberkowy - wyładunkowy	404	359	
40	zeberkowy - wyładunkowy	491	421	
41	zeberkowy - ładunkowy	207	165	
42	zeberkowy - załadunkowy	106	63	
43	zeberkowy - ładunkowy	748	497	
44	ładunkowy	420	336	
45	ładunkowy	142	95	
46	ładunkowy	406	330	
47	komunikacyjny	142	-	
48	ładunkowy	566	446	
49	zeberkowy- ładunkowy	246	147	
50	komunikacyjny	264	182	
50a	dojazdowy do lokomotyw.	107	70	
51	zeberkowy - ładunkowy	100	80	
52	zeberkowy - wyciągowy	154	118	
52a	załadunkowy	340	304	
53	zeberkowy- postojowy	491	451	
100	napraw DEC	96	51	
101	napraw DEC	103	70	

- 2) całkowita pojemność bocznic wynosi 960 wagonów;
- 3) przejazdy, przejścia dla pieszych, skrzyżowania na terenie bocznic:
 - w km 0.086 przejazd kat „A” obsługiwany z nastawni „RN”,
 - na bocznicy drogi przejazdowe Nr-2, 2A, 2 B, 4, 7, 8, 8B, 8C, 12 i 12B

**4. Zdawanie wagonów odbywa się na torach nr 5, 6, 7
a przyjmowanie wagonów na torze nr 5, 6, 7.**

5. Urządzenia srk na bocznicy

1) wykaz rozjazdów, kolejnic:

Nr rozjazdu wykolejnicy	Zasadnicze położenie zwrótnicy	Czy jest oświetlona (tak/nie)	Sposób obsługi i kto obsługuje	Inne ustalenia wynikające z warunków miejscowych
1	2	3	4	5
1	na zwr. Nr 2	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
2	na tor Nr 4	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
3	na zwr. Nr 1	tak	elektrycznie nastawnia „RN”	zamyk. draż. przebiegowym
4	na zwr. Nr 5	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	zamyk. draż. przebiegowym
5	na zwr. Nr 6	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	zamyk. draż. przebiegowym
6	na tor Nr 7	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	zamyk. draż. przebiegowym
7 ab	na tor Nr 8a	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
7 cd	na tor Nr 4	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
44	na tor Nr 8	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
48	na zwr. Nr 44	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
49	na tor Nr 6	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
50 ab	na zwr. Nr 54	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
50 cd	na tor Nr 7	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
51	na zwr. Nr 48	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
52 ab	na zwr. Nr 55	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
52 cd	na zwr. Nr 51	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
54 ab		tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
55	na zwr. 52 cd	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
63	na tor Nr 50	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
64	na zwr. Nr 65	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
Wk-1	nałożona	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
51	na zwr. Nr 48	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
9 ab	na zwr. Nr 10	tak	mechanicznie - nastawnia „RN”	nie zamykana
9 cd	na tor Nr 10a	tak	mechanicznie - nastawnia „RN”	nie zamykana
10	na zwr. Nr 12	tak	mechanicznie - nastawnia „RN”	nie zamykana
11	na tor Nr 19	tak	mechanicznie - nastawnia „RN”	nie zamykana
12	na zwr. Nr 14	tak	mechanicznie - nastawnia „RN”	nie zamykana
13	na zwr. Nr 15	tak	mechanicznie - nastawnia „RN”	nie zamykana
14	na zwr. N 19	tak	mechanicznie - nastawnia „RN”	nie zamykana
15	na zwr. Nr 16	tak	mechanicznie - nastawnia „RN”	nie zamykana
16	na tor Nr 34	tak	mechanicznie - nastawnia „RN”	nie zamykana
19	na zwr. Nr 24	tak	mechanicznie - nastawnia „RN”	nie zamykana
22	na tor Nr 12	tak	mechanicznie - nastawnia „RN”	nie zamykana
24	na tor Nr 13	tak	mechanicznie - nastawnia „RN”	nie zamykana
25	na tor Nr 40	tak	mechanicznie - nastawnia „RN”	nie zamykana
28	na tor Nr 16	nie	ręcznie - drużyna manewrowa I	nie zamykana
29	na tor Nr 18	nie	ręcznie - drużyna manewrowa I	nie zamykana
30	na zwr. Nr 29	nie	ręcznie - drużyna manewrowa I	nie zamykana
31	na tor Nr 21	nie	ręcznie - drużyna manewrowa I	nie zamykana
32	na zwr. Nr 33	nie	ręcznie - drużyna manewrowa I	nie zamykana
33	na tor Nr 25	nie	ręcznie - drużyna manewrowa I	nie zamykana
34	na zwr. Nr 33	nie	ręcznie - drużyna manewrowa I	nie zamykana
35	na tor Nr 25	nie	ręcznie - drużyna manewrowa I	nie zamykana
36	na tor Nr 20	nie	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
37 ab	na zwr. Nr 38	nie	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
37 cd	na tor Nr 23	nie	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana

Nr rozjazdu wykolejniczy	Zasadnicze położenie zwrótnicy	Czy jest oświetlona (tak/nie)	Sposób obsługi i kto obsługuje	Inne ustalenia wynikające z warunków miejscowych
1	2	3	4	5
36	na tor Nr 20	nie	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
37 ab	na zwr. Nr 38	nie	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
37 cd	na tor Nr 23	nie	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
38	na zwr. Nr 37 ab	nie	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
39	na zwr. Nr 40	nie	ręcznie - drużyna manewrowa	zamyk. zamek trzpieniowy
40	na tor Nr 30	nie	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
41	na tor Nr 30	nie	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
68	na tor Nr 35	nie	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
69	na zwr. Nr 70	nie	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
70	na zwr. Nr 72	nie	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
71	na tor Nr 39	nie	ręcznie - drużyna manewrowa	zamyk. zamek trzpieniowy
72	na tor Nr 38	nie	ręcznie - drużyna manewrowa	zamyk. zamek trzpieniowy
Wk 2	nałożona	nie	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
27	na tor Nr 12	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	zamykana
43 ab	na zwr. Nr 46	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
43 cd	na tor Nr 13	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	zamyk. zamek trzpieniowy
45	na zwr. Nr 53	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
46	na zwr. Nr 56	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
47	na tor Nr 48	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
57	na tor Nr 45	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
58	na tor Nr 44	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
59	na zwr. Nr 60	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
60	na tor Nr 48	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
61	na tor Nr 43	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
73	na tor Nr 48	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
74	na zwr. Nr 75	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
75	na tor Nr 43	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
65	na tor Nr 52	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
66	na tor Nr 53	tak	ręcznie - drużyna manewrowa	nie zamykana
54 cd		tak	ręcznie - drużyna manewrowa	zamyk. zamek trzpieniowy
62		tak	ręcznie - drużyna manewrowa	zamyk. zamek trzpieniowy

- 2) łączność z bocznicą istnieje, ~~nie istnieje~~ *) za pomocą urządzeń łączności - łączy zapowiadawczego znajdujących się na posterunku ruchu „CD” u dyżurnego ruchu dysponującego; na bocznicy u dyżurnego ruchu.
- 3) bocznica jest w czasie obsługi w nocy oświetlona, ~~nieoświetlona~~ *).

6. Warunki techniczne obsługi bocznicy:

- 1) bocznice obsługuje drużyna manewrowa lub pociągowa przewoźnika;
- 2) do obsługi bocznicy nie można używać lokomotyw serii – „E” jednorazowo można postawić do 60 wagonów o długości 600 m;
- 3) obsługa bocznicy dokonywana jest bez ograniczeń w okresie doby, ~~może odbywać się tylko w porze dziennej~~ *);
- 4) dopuszczalna prędkość jazdy po torach bocznicy wynosi: 15 km/godz.
- 5) wagony podstawiane na bocznice są ciągnięte, pchane*),

W przypadku pchania wagonów na bocznice, drużyna manewrowa z uwagi na położenie torów w łukach, rozmieszcza się po wewnętrznej stronie łuków, z tym, że na czole pchanego składu musi znajdować się pracownik drużyny manewrowej ze sprawnym radiotelefonem przystosowanym do obowiązującej częstotliwości manewrowej.

W przypadku gdy pracownik kierujący manewrami nie może przekazać osobiście sygnałów maszyniście, lub poprzez manewrowych, dopuszcza się możliwość przekazywania poleceń maszyniście za pomocą radiotelefonu.;

- 6) wymagany procent masy hamującej przy podstawianiu i zabieraniu wagonów z bocznic wynosi 7 %;
- 7) odrzucanie wagonów na wszystkie tory bocznic jest zabronione, ~~dozwolone~~^{*)};
- 8) środki ostrożności przy manewrach na przejazdach na terenie bocznic – podczas zbliżania się do przejazdów maszynista winien podawać sygnał „Baczność”;
- 9) sposób zabezpieczenia wagonów pozostawionych na torach zdawczo-odbiorczych bocznic – składy wagonów sprzęgnięte, zahamowane i zabezpieczone płozami hamulcowymi, zwrotnica nr 3 ustawiona w położeniu zasadniczym kierująca na tor nr 10b zakończony koźłem oporowym.

7. Sposób podstawiania i zabierania wagonów na/z bocznicę:

- 1) czynności pracowników przy obsłudze bocznic:
na 15 minut przed zamierzoną jazdą na bocznicę „Lotos ” pracownik kierujący manewrami zgłasza dyżurnemu ruchu dysponującemu gotowość trakcji manewrowej do jazdy na bocznicę. Dyżurny ruchu dysponujący o zamierzonej jeździe trakcji manewrowej powiadamia dyżurnego ruchu bocznic.

Przed wyprawieniem trakcji manewrowej do obsługi bocznic dyżurny ruchu dysponujący „CD” żąda zgody na wyprawienie trakcji manewrowej na bocznicę przy pomocy odpowiednich telefonogramów /zgodnie z instrukcją Ir1/.

Telefonogramy odpisują: dyżurny ruchu dysponujący „CD” i dyżurny ruchu bocznic w dziennikach ruchu R146.

Dyżurny ruchu bocznic po wykonaniu w/w czynności, po przygotowaniu drogi przebiegu, wyraża zgodę na wyprawienie ze stacji trakcji manewrowej do obsługi bocznic.

Po otrzymaniu zgody od dyżurnego ruchu z bocznic na wyprawienie trakcji manewrowej, dyżurny ruchu dysponujący poleca starszemu nastawnicemu „CD1” przygotować drogę przebiegu i wyświetlić sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej G12^m lub G10^m w zależności z którego toru trakcja manewrowa pojedzie.

Pracownik kierujący manewrami po stwierdzeniu, że droga przebiegu jest ustawiona i sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” Ms-2” został podany, poleca manewrowym zająć miejsca na ostatnim wagonie, a w przypadku pchania wagonów na pierwszym wagonie trakcji manewrowej, sam zaś zajmuje miejsce w takiej części składu aby był widziany przez maszynistę i manewrowych. Po obsadzeniu trakcji manewrowej podaje maszyniście sygnał do odjazdu na bocznicę.

W czasie jazdy drużyna manewrowa obserwuje drogę przebiegu, wagony oraz czy nie są podawane sygnały do zatrzymania trakcji. Po wyświetleniu się sygnału zezwalającego na semaforze A^m na bocznic, trakcja manewrowa wjeżdża na teren bocznic na tor Nr 6 lub 7 /tj. według przygotowanej drogi przebiegu/. Po zatrzymaniu się trakcji manewrowej, manewrowy jadący na końcu składu zabezpiecza wagony przed zbiegnięciem przez zahamowanie ostatniego czynnego hamulca ręcznego i wyłożenie płozu hamulcowego.

Pracownik kierujący manewrami lub z jego polecenia manewrowy odczepiają pojazd trakcyjny od składu, w celu przepuszczenia jej na tor Nr 6 lub 7 po wagony gotowe do zabrania.;

- 2) o zamierzonej obsłudze należy zawiadomić: dyżurnego ruchu dysponującego „CD”, starszego nastawniczego „CD1” i dyżurnego ruchu bocznic;
- 3) podczas obsługi torów zdawczo odbiorczych, pojazd trakcyjny użytkownika bocznic powinien być zamknięty, odstawiony na torze - 12a, 24, 52;
Pracę tego pojazdu przed obsługą torów zdawczo-odbiorczych powinien wstrzymać dyżurny ruchu bocznic;
- 4) wjazd pojazdu trakcyjnego użytkownika bocznicą na tory stacyjne jest ~~niedozwolony~~, dozwolony^{*)}. Warunkiem wjazdu jest – uzyskanie zgody od dyżurnego ruchu dysponującego „CD”.

- 5) postępowanie przed wyjazdem z bocznicy na tor stacyjny:

Wyjazd z bocznicy:

Z chwilą zjechania trakcji manewrowej na tor odbiorczy na wagony przygotowane do zabrania z bocznicy, manewrowi usuwają płozy hamulcowe z pod kół wagonów i odhamowują hamulec ręczny. Po dokonaniu w/w czynności kierujący manewrami wraz z manewrowymi, przy współudziale maszynisty trakcji manewrowej dokonują próby hamulca zespolonego. Po dokonaniu w/w czynności kierujący manewrami zgłasza dyżurnemu ruchu na bocznicy gotowość powrotu trakcji manewrowej na stację. Dyżurny ruchu bocznicy po otrzymaniu zgłoszenia gotowości powrotu trakcji manewrowej na stację, żąda zgody od dyżurny ruchu dysponującego „CD”. Po otrzymaniu zgody blokiem dania zgody z nastawni dysponującej „CD” i po wymianie telefonogramów, poleca przygotować drogę przebiegu, zamyka rogatkę a następnie wyświetla sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej z toru, z którego ma się odbywać jazda manewrowa.

Dyżurny ruchu stacji Czechowice-Dziedzice po otrzymaniu odjazdu z bocznicy „Lotos Kolej” , poleca starszemu nastawniczemu nastawni „CD1” przygotować drogę przebiegu i wyświetlić sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej Tm-34. Kierujący manewrami po ukazaniu się sygnału zezwalającego na jazdę manewrową na tarczy manewrowej, poleca manewrowym zająć miejsca na końcu składu manewrowego, a sam zajmuje miejsce w przedniej części składu i po stwierdzeniu, że nie ma przeszkód do jazdy podaje maszyniście sygnał do jazdy.

W czasie jazdy maszynista, kierujący manewrami i manewrowi obserwują wagony oraz zwracają uwagę na podawane sygnały.

Dyżurny ruchu dysponujący „CD” po otrzymaniu potwierdzenia telefonicznego od st. nastawniczego „CD1” o wjeździe trakcji manewrowej w całości na tor stacyjny, potwierdza przybycie trakcji dyżurnemu ruchu bocznicy telefonicznie z odnotowaniem w dziennikach ruchu obu posterunków.

Dyżurny ruchu bocznicy po otrzymaniu potwierdzenia przybycia w całości trakcji manewrowej do stacji, zwraca otrzymany uprzednio blok dania zgody na nastawnię dysponującą „CD”.

Po zatrzymaniu się trakcji manewrowej na torze stacyjnym, przed odłączeniem pojazdu trakcyjnego, drużyna manewrowa zabezpiecza pozostawione wagony na torze przed zbiegnięciem zgodnie z „Działką nr 42 RTS st. Czechowice-Dziedzice”.

- 6) klucz od zwrotnicy odgałęziającej kierownik manewrów powinien zwrócić – nie dotyczy Zwrotnica Nr 16 nastawiana jest elektrycznie z nastawni „CD1”.

8. Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych:

- 1) prawidłowość załadowania wagonów zabieranych z bocznicy należy do przewoźnika;

Postanowienia regulaminu obsługi bocznicy obowiązują wszystkich przewoźników w takim samym zakresie, podstawianie i zabieranie wagonów odbywa się na tych samych zasadach, obowiązki kierującego manewrami przejmuje uprawniony pracownik przewoźnika.

*) niepotrzebne skreślić

71. Regulamin obsługi bocznicy stacyjnej.

1. **Nazwa bocznicy** - tor boczny nr 41 - ogólny za- i wyładunkowy.

2. Położenie bocznicy:

- 1) bocznica odgałęzia się:
 - na km 46.910 linii Nr 093 od toru stacyjnego nr 8b rozjazdem nr 85;
- 2) profil toru dojazdowego do bocznicy wynosi 2,76 ‰ z największym spadkiem w kierunku bocznicy, ~~w kierunku stacji*)~~ wynoszącym – 5,3 ‰;
Tory zdawczo odbiorcze leżą na pochyleniu^{*)} wynoszącym – 2,76-5,3 ‰;
- 3) odległość punktu zdawczo-odbiorczego od zwrotnicy odgałęziającej bocznice wynosi – 10m;
- 4) klucz od zwrotnicy odgałęziającej znajduje się – nie dotyczy;
- 5) dozwolony nacisk osi na szynę wynosi – 20t.

3. Tory i urządzenia na bocznicy:

- 1) wykaz i przeznaczenie torów:

Nr toru	Przeznaczenie	Długość w metrach		Uwagi
		ogólna	użyteczna	
1	2	3	4	5
41	boczny ogólny za- i wyładunkowy	410	370	rampa boczna – długość 168 m, powierzchnia 1600 m ² żeberkowy

- 2) całkowita pojemność bocznicy wynosi 17 wagonów;
- 3) przejazdy, przejścia dla pieszych, skrzyżowania na terenie bocznicy:
 - brak.

4. Zdawanie wagonów odbywa się na torze nr 41 a przyjmowanie wagonów na torze nr 41.

5. Urządzenia srk na bocznicy

- 1) wykaz rozjazdów, wykolejnic:

Nr rozjazdu wykolejnicy	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Czy jest oświetlona (tak/nie)	Sposób obsługi i kto obsługuje	Inne ustalenia wynikające z warunków miejscowych
1	2	3	4	5
Wk 5	zdjęta z toru	tak	elektrycznie – nastawniczy „CD”	uzależniona z rozj. nr 85 a/b

- 2) łączność z bocznica ~~istnieje~~, nie istnieje *) za pomocą urządzeń łączności
znajdujących się na posterunku ruchu
na bocznicy
- 3) bocznica jest w czasie obsługi w nocy oświetlona, ~~nieoświetlona~~*)).

6. Warunki techniczne obsługi bocznicy:

- 1) bocznice obsługuje drużyna manewrowa lub pociągowa przewoźnika;
- 2) do obsługi bocznicy nie można używać lokomotyw serii – „E”
jednorazowo można podstawić 17 wagonów o długości 370 m;
- 3) obsługa bocznicy dokonywana jest bez ograniczeń w okresie doby, ~~może odbywać się tylko w porze dziennej~~*)
- 4) dopuszczalna prędkość jazdy po torach bocznicy wynosi 15 km/h;
- 5) wagony podstawiane na bocznice są ~~ciągnięte~~, pchane*)

- 6) wymagany procent masy hamującej przy podstawianiu i zabieraniu wagonów z bocznic wynosi 6 %;
- 7) odrzucanie wagonów na wszystkie tory bocznic jest zabronione, ~~dozwolone~~^{*)};
- 8) środki ostrożności przy manewrach na przejazdach na terenie bocznic – nie dotyczy;
- 9) sposób zabezpieczenia wagonów pozostawionych na torach zdawczo-odbiorczych bocznic - wagony należy zabezpieczyć poprzez sprzęgnięcie i zahamowanie hamulcem ręcznym. W przypadku niemożności zahamowania hamulcem ręcznym przewoźnik zabezpiecza własnymi płozami hamulcowymi skrajnie wagony.

7. Sposób podstawiania i zabierania wagonów na/z bocznicę:

- 1) czynności pracowników przy obsłudze bocznic:

Wjazd na bocznicę:

Po wjeździe pociągu na tor główny zasadniczy lub tor główny dodatkowy kierownik manewrów omawia z dyżurnym ruchu dysponującym „CD” plan pracy manewrowej. Jazdy manewrowe odbywają się po rozjazdach nastawianych elektrycznie przez nastawniczego „CD” na podstawie sygnałów wzrokowych i słuchowych.

- 2) o zamierzonej obsłudze należy zawiadomić: dyżurnego ruchu dysponującego „CD”;
- 3) podczas obsługi torów zdawczo odbiorczych, pojazd trakcyjny użytkownika bocznic powinien być zamknięty, odstawiony na torze - nie dotyczy;
- 4) wjazd pojazdu trakcyjnego użytkownika bocznicą na tory stacyjne jest niedozwolony, ~~dozwolony~~^{*)}. Warunkiem wjazdu jest - nie dotyczy.
- 5) postępowanie przed wyjazdem z bocznic na tor stacyjny:

Wyjazd z bocznic:

Kierownik manewrów zgłasza dyżurnemu ruchu dysponującemu „CD” ustnie lub przez radiotelefon gotowość wyjazdu na tory stacyjne. Po omówieniu planu pracy manewrowej dyżurny ruchu dysponujący „CD” daje polecenie nastawniczemu „CD” przestawienia składu lub lokomotywy manewrowej na tory stacyjne nr 6, 8, 10, 12 lub 14.

- 6) klucz od zwrotnicy odgałęziającej kierownik manewrów powinien zwrócić – nie dotyczy.

8. Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych:

- 1) prawidłowość załadowania wagonów zabieranych z bocznic należy do przewoźnika.

^{*)} niepotrzebne skreślić