

## 71. Regulamin obsługi bocznicy stacyjnej.

1. **Nazwa bocznicy** - Huta „Częstochowa”.

2. **Położenie bocznicy:**

- 1) bocznica odgałęzia się na km 1,920 od toru stacyjnego nr.100 na zwrotnicy nr.2 linii nr 155 Kucelinka - Poraj,
- 2) tory zdawczo-odbiorcze leżą na pochyleniu 2,9 ‰ .
- 3) odległość punktu zdawczo odbiorczego od zwrotnicy odgałęziającej bocznice wynosi 144 m ,
- 4) klucz od zwrotnicy odgałęziającej znajduje się - zwrotnica odgałęziająca nr.2 przestawiana jest mechanicznie z nastawni „CMr”,
- 5) dozwolony nacisk na szynę wynosi 20 t.

3. **Tory i urządzenia na bocznicy:**

1) wykaz i przeznaczenie torów

Numer toru	Przeznaczenie	Długość w metrach		Uwagi: Pojemność użyteczna w w osiach obliczeniowych
		ogólna	użyteczna	
101	zdawczo-odbiorczy	765	750	150
103	zdawczo-odbiorczy	718	710	142
105	zdawczo-odbiorczy	718	710	142
107	zdawczo-odbiorczy	718	710	142
109	zdawczo-odbiorczy	718	710	142
111	zdawczo-odbiorczy	714	706	142
113	zdawczo-odbiorczy	775	770	154
115	zdawczo-odbiorczy	780	770	154
117	zdawczo-wagonowy	826	810	162

2) Całkowita pojemność bocznicy (grupy przyjazdowo – zdawczej PZ) wynosi 665 wagonów dwuosiowych,

3) przejazdy, przejścia dla pieszych, skrzyżowania na terenie bocznicy – w rejonie obsługiwanym przez PKP nie występują.

4. **Zdawanie wagonów odbywa się na torze nr.117**, a przyjmowanie wagonów na torach nr.nr.:101, 103, 105, 107, 109, 111, 113, 115.

## 5. Urządzenia srk na boczniczy:

1) wykaz rozjazdów, wykolejnic:

Nr. rozjazdu i wykolejnicy	Zasadnicze położenie	Czy jest oświetlona (tak, nie)	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzupełniające ustalenia wg potrzeb miejscowych
21	Zwr. 22	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
22a/b	Zwr. 23	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
22c/d	Zwr. 21	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
23	103	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
24	105	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
25	107	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
26	113	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
27	115	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
28	109	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
31	Zwr. 32	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
32	Zwr. 33	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
33	Zwr. 35	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
34	Zwr. 36	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
35	Zwr. 38	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ" "	OE

36	Zwr. 38	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
37	Zwr. 39	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
38a/b	Zwr. 31	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
38c/d	Zwr. 36	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
39	Zwr. 40	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
40a/b	Zwr. 29	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
40c/d	Zwr. 39	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
41a/b	Zwr. 43	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
41c/d	Zwr. 36	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
42	Zwr. 44	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
43	501	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
44	502	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	OE
WK2	zdejta	Nie	e ; nastawianie indywidualne i przebiegowe ; obsługuje dyż. ruchu "PZ"	

2) łączność telefoniczna z bocznica istnieje za pomocą aparatu telefonicznego:  
telefon pocztowy (034)3237151

3) bocznica jest w czasie obsługi w nocy- oświetlona.

## 6. Warunki techniczne obsługi bocznicy :

- 1/ Do obsługi bocznicy nie można użyć lokomotyw elektrycznych  
Jednorazowo można podstawić najwyżej 37 wagonów o długości 740 m  
Podstawienie większej ilości wagonów jest zabronione z uwagi na pojemność toru 117 na którym znajduje się automatyczna waga kolejowa do ważenia wagonów spiętych w ruchu.
- 2/ Obsługa bocznicy dokonywana jest bez ograniczeń w okresie doby.
- 3/ Prędkość jazdy po torach bocznicy wynosi 5 km/h.
- 4/ Wagony podstawiane na bocznice są ciągnięte .
- 5/ Wymagany procent masy hamującej przy podstawianiu i zabieraniu wagonów z bocznicy:

Bez czynnego hamulca można podstawić lub zabrać najwyżej 12 wagonów. Przy większej liczbie wagonów skład powinien być wyposażony w czynny jeden hamulec ręczny lub dwa zespolone na każde rozpoczęte następne 12 wagonów,

- 6/ Odrzucanie wagonów na tor bocznicy jest zabronione.
- 7/ Środki ostrożności przy manewrach na przejazdach -
- 8/ Sposób zabezpieczenia wagonów pozostawionych na torze zdawczo – odbiorczym: podstawowym sposobem zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem na terenie bocznicy jest stosowanie hamulców wagonowych ręcznych oraz płozów hamulcowych. Zabezpieczeniu podlegają wagony i pojazdy szynowe nie będące w ruchu tj. odstawione na torze zdawczo-odbiorczym. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem na terenie bocznicy odpowiedzialny jest pracownik przewoźnika.
- 9/ ochrona przesyłek w czasie przewozu między stacją i punktem zdawczo – odbiorczym należy do obowiązków przewoźnika do obowiązków przewoźnika

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

- 1/ czynności pracowników przy obsłudze bocznicy:  
Pracownik przewoźnika zgłasza dyżurnemu ruchu gotowość wyjazdu do obsługi bocznicy po uprzednim uzgodnieniu wjazdu z przedstawicielem bocznicy. Dyżurny ruchu przygotowuje drogę przebiegu. Na żądanie przedstawiciela bocznicy wagony podstawiane są na tory bocznicy Huta „Częstochowa” w miejsce wskazane przez przedstawiciela bocznicy. W przypadku dużej ilości wagonów do podstawiania lub zabrania nie mieszczącej się na jednym torze obsługa dokonywana jest oddzielnie na zabranie i podstawienie wagonów
- 2/ o zamierzonej obsłudze należy zawiadomić przedstawiciela bocznicy – zawiadomienia dokonuje pracownik przewoźnika.
- 3) podczas obsługi torów zdawczo – odbiorczych pojazd trakcyjny użytkownika bocznicy powinien być zamknięty i odstawiony na torze Nr – pojazd trakcyjny użytkownika powinien znajdować się poza torami zdawczo – odbiorczymi. Pracę tego pojazdu przed obsługą torów zdawczo – odbiorczych powinien wstrzymać pracownik bocznicy
- 4/ Wjazd pojazdu trakcyjnego użytkownika bocznicy na tory PKP PLK S.A. jest niedozwolony.
- 5/ Postępowanie przed wyjazdem z bocznicy na tor stacyjny:  
Po obsłużeniu bocznicy pracownik przewoźnika powiadamia użytkownika bocznicy o zakończonej pracy i oczekuje przed Tm 205m na sygnał zezwalający na wjazd na wyznaczony tor stacyjny.
- 6/ Klucz od zwrotnicy odgałęziającej kierownik manewrów powinien zwrócić :  
Zwrotnica nr 2 nastawiana jest przez dyżurnego ruchu nastawni „CMr”.

#### **10. Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych:**

##### **Prowadzenie manewrów do obsługi bocznicy Huta „Częstochowa”**

1. Obsługa bocznicy odbywa się na zasadach jazd manewrowych zwartych składów pociągowych.
2. Przed przystąpieniem do jazdy dokonywana jest uproszczona próba hamulców.
3. Przebiegi manewrowe utwierdzane są drążkiem przebiegowo-utwierdzającym.

4. Do rejestrowaniajazd manewrowych związanych z obsługą bocznicy służy Książka przebiegów R-142:

- oddzielnie prowadzona przez dyżurnego ruchu nastawni dysponującej „CMr”,
- wspólnie prowadzona przez nastawniczego nastawni wykonawczej „CMr-1” dla jazd pociągowych i manewrowych stacyjnych oraz dla jazd manewrowych między bocznica, a stacją.

5. Wyprawianie składu manewrowego ze stacji na bocznice.

Wyjazdy mogą się odbywać z torów: 1, 2, 4, 6, 8, 10, 12 na sygnał zezwalający „jazda manewrowa dozwolona” na semaforach: E2/m., F2/m., G2/m., C1/m., H2/m., J2/m., K2/m., L2/m.

Wyświetlenie sygnału uzależnione jest urządzeniami s r k. od wcześniejszego nastawienia przez dyżurnego ruchu nastawni „PZ” sygnału Ms2 na tarczy manewrowej Tm13 w rejonie „PZ”.

Przed zamierzonym wyprawieniem składu lub pojazdu trakcyjnego luzem dyżurny ruchu nastawni „CMr” żąda od dyżurnego ruchu nastawni „PZ” zgody na wyprawienie.

Czas odebrania telefonogramu zawierającego danie zgody dyżurny ruchu nastawni „CMr” notuje w Książce przebiegów R-142.

6. Przyjmowanie składu manewrowego z bocznicy do stacji.

Wjazdy mogą się odbywać na tory: 1, 2, 4, 6, 8, 10, 12 na sygnał zezwalający „jazda manewrowa dozwolona” na semaforze M.-205/m.

Wyświetlenie sygnału uzależnione jest od prawidłowego przygotowania drogi przebiegu, zamknięcia drążkiem przebiegowym i zablokowania blokiem przebiegowo-utwierdzającym.

Przed wyświetleniem sygnału zezwalającego na semaforze M.-205/m. dyżurny ruchu nastawni dysponującej „CMr” wydaje nastawniczemu nastawni wykonawczej „CMr-1” telefoniczne polecenie przygotowania drogi przebiegu.