

71. Regulamin obsługi bocznicy stacyjnej

1. Nazwa bocznicy: **Hemarpol Sp. z o.o Spółka Komandytowa, Al. Armii Krajowej 1/3 m 314, 42-202 Częstochowa**

2. **Położenie bocznicy:**

- 1) bocznica odgałęzia się na km 47,677 od toru stacyjnego nr 5 rozjazdem nr 102
- 2) profil toru dojazdowego do bocznicy wynosi 1,6 ‰ z największym spadkiem w kierunku bocznicy, ~~w kierunku stacji*~~ wynoszącym 1,6 ‰, tory zdawczo - odbiorcze leżą na pochyleniu* ~~w poziomie~~ 1,6 ‰
- 3) odległość punktu zdawczo – odbiorczego od rozjazdu odgałęziającego bocznice wynosi 190 m
- 4) klucz od zwrotnicy odgałęziającej znajduje się na nastawni dysponującej Klł
- 5) dozwolony nacisk osi na szynę 196 kN/oś

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
101	Dojazdowy zdawczo-odbiorcy	246	70	Własność bocznicy
102	Ładunkowo - rozładunkowy	249	220	Własność bocznicy

- 2) całkowita pojemność bocznicy wynosi 12 wagonów (14m jeden wagon); granica bocznicy-punkt początkowy stanowi rozjazd 102

- 3) przejazdy, przejścia dla pieszych, skrzyżowania na terenie bocznicy:

Na torze dojazdowym do bocznicy w km 0,103 znajduje się przejazd drogowy kategorii D. Przejazd od strony drogi kołowej jest oznakowany znakiem G4 „, Krzyżem Św. Andrzeja”. Prędkość jazdy przez przejazd nie powinna przekroczyć 5 km/h z podaniem sygnału „Baczność”. W czasie jazdy trakcji manewrowej przez przejazd uprawnieni pracownicy bocznicy powinni osłaniać przejazd na miejscu.

4. Zdawanie wagonów odbywa się na torze nr 101,
a przyjmowanie wagonów na torze nr 102

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
102	kieruje na tor 5	tak	ręczny/drużyna manewrowa	
201	kieruje na tor 101	tak	ręczny/drużyna manewrowa, pracownik bocznicy	
Wk4	nałożona	tak	ręczny/drużyna manewrowa	

- 2) łączność z bocznica istnieje, ~~nie istnieje~~^{*)} za pomocą urządzeń znajdujących się na posterunku Klt telefoniczna - bocznica kierownik złomu tel. 34 357 8808, 785 922 555, 785 903 001
- 3) bocznica jest w czasie obsługi w nocy oświetlona, ~~nie oświetlona~~^{*)}, obsługa bocznicy w porze dziennej

6. Warunki techniczne obsługi bocznicy:

- 1) bocznice obsługuje licencjonowany przewoźnik
- 2) do obsługi bocznicy nie można używać pojazdów trakcyjnych serii trakcji elektrycznej
jednorazowo można podstawić: 4 wagony czteroosiowe o długości 56 m
- 3) obsługa bocznicy dokonywana jest tylko w porze dziennej po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu i Kierownikiem Złomu
- 4) dopuszczalna prędkość jazdy po torach bocznicy wynosi: nie może przekraczać 5 km/h za wyjątkiem do 3km/h przy dojazdach do stojącego taboru, przy podstawianiu na punkty ładunkowe, przez pomost wagi wagonowej
- 5) wagony podstawiane na bocznice są ~~ciągnięte~~, pchane^{*)}, a zabierane ciągnięte
- 6) wymagany procent masy hamującej składu przy obsłudze bocznicy wynosi 50 %, liczba czynnych hamulców zespolonych powinna być zgodna z instrukcji Ir-9
- 7) odrzucanie wagonów na tor bocznicy jest zabronione, ~~dozwolone~~^{*)}
- 8) Środki ostrożności przy manewrach na przejeździe: wyznaczony pracownik bocznicy otwiera bramę, a uprawnieni pracownicy bocznicy wstrzymują ruchu kołowy na przejeździe w km 0,103. Kierownik manewrów upewnia się czy droga przebiegu jest prawidłowo ustawiona i czy ruch kołowy na przejeździe jest wstrzymany oraz czy nie ma innych przeszkód. Podczas zbliżania się do przejazdu maszynista podaje sygnał „Baczność” i ogranicza szybkość do 5 km/h. Manewry należy przerwać natychmiast dla umożliwienia przejazdu uprzywilejowanych pojazdów drogowych będących w akcji.....
- 9) sposób zabezpieczenia wagonów pozostawionych na torach zdawczo-odbiorczych bocznicy :

Podstawowym sposobem zabezpieczenia wagonów przez zbiegnięciem na terenie bocznicy jest stosowanie hamulców wagonowych ręcznych oraz płozów hamulcowych. Zabezpieczeniu podlegają wagony nie będące w ruchu tj. odstawione na torach oraz podstawione do rozładunku. Zasady zabezpieczenia wagonów są następujące:

stojące wagony na każdym torze należy sprzęgnąć ze sobą z wyjątkiem pojedynczych wagonów, które zostały podstawione do rozładunku lub załadunku lub odstawione pojedynczo do rozładunku,

oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym :

- jeden wagon, gdy połączona grupa nie przekracza 10 wagonów
- dwóch skrajnych wagonów, gdy połączona grupa przekracza 10 wagonów.

Przy zabezpieczeniu płozami hamulcowymi oprócz sprzęgnięcia ze sobą wagonów należy podklinować płozami hamulcowymi skrajne koła grupy wagonów sprzęgniętego taboru lub pojedynczego stojącego wagonu.

Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest kierownik manewrów kierujący manewrami. Wagony odstawione na tor zdawczo –odbiorczy do przekazania przewoźnikowi zabezpiecza przed zbiegnięciem drużyna manewrowa (pracownik) bocznicy. Wagony podstawione przez przewoźnika dla bocznicy na torach zdawczo odbiorczych zabezpiecza drużyna manewrowa podstawiająca wagony.

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

- 1) czynności pracowników przy obsłudze bocznicy: sposób postępowania przy wjeździe z torów PKP PLKS.A. na teren bocznicy: ustawiacz przewoźnika licencjonowanego

dokonującego obsługi bocznicy zgłasza się do dyżurnego ruchu stacji Kalety, informując go o obsłudze bocznicy i rodzaju pracy manewrowej. Dyżurny ruchu stacji Kalety powiadamia kierownika Złomu o obsłudze bocznicy, który musi wyrazić zgodę na jej dokonanie. Dyżurny ruchu po otrzymaniu zgody od Kierownika Złomu na obsługę bocznicy wydaje ustawiaczowi klucz od wykolejnicy Wk4 umożliwiający wjazd na bocznicę, co odpisuje w R138. Przed wyrażeniem zgody przez Kierownika Złomu na obsługę bocznicy wyznaczony pracownik bocznicy otwiera bramę, a uprawniony pracownik bocznicy wstrzymuje ruch kołowy na przejeździe w km 0,103. Kierownik manewrów upewnia się czy droga przebiegu jest prawidłowo ustawiona i czy ruch kołowy na przejeździe jest wstrzymany oraz czy nie ma innych przeszkód. Podczas zbliżania się do przejazdu maszynista podaje sygnał „Baczność” i ogranicza szybkość do 5 km/h. Manewry należy przerwać natychmiast dla umożliwienia przejazdu uprzywilejowanych pojazdów drogowych będących w akcji. W czasie manewrów prowadzonych na torach zdawczo – odbiorczych przez trakcję przewoźnika ciągnik spalinowy bocznicy winien znajdować się poza rejonem torów zdawczo – odbiorczych. Sposób postępowania w przypadku wyjazdu trakcji manewrowej z torów bocznicy na tory PKP: o gotowości wyjazdu składu manewrowego z wagonami lub luzem z torów zdawczo odbiorczych kierownik manewrów powiadamia przez radiotelefon lub telefonicznie dyżurnego ruchu dysponującego Kłt. Wyjazd z terenu bocznicy może nastąpić po otrzymaniu zgody od dyżurnego ruchu. Kierownik manewrów po upewnieniu się czy droga przebiegu jest prawidłowo ułożona i czy ruchu kołowy na przejeździe jest wstrzymany podaje maszyniście informacje o możliwości jazdy przez przejazd. Po zakończonej obsłudze bocznicy kierownik manewrów pozostawia w położeniu zasadniczym rozjazd 102 i Wk4, a klucz z Wk4 oddaje dyżurnemu ruchu stacji Kalety, który odnotowuje to w R138

- 2) o zamierzonej obsłudze bocznicy należy zawiadomić: kierownika złomu tel.(34) 357 8808, kom. 785 922 555,785 903 001.....
 - 3) podczas obsługi torów zdawczo-odbiorczych, pojazd trakcyjny użytkownika bocznicy powinien być zamknięty, odstawiony na torze nr ..., bocznicą Hemarpol obsługiwana jest przez lokomotywę przewoźnika
 - 4) wjazd pojazdu trakcyjnego przewoźnika na tory PKP PLK S.A. jest niedozwolony, dozwolony*). Natomiast wjazd ciągnika spalinowego właściciela bocznicy na tory PLK jest niedozwolony.....
 - 5) postępowanie przed wyjazdem z bocznicy na tor stacyjny nr 5: wyjazd z terenu bocznicy może nastąpić po otrzymaniu zgody od dyżurnego ruchu Kłt. Kierownik manewrów po upewnieniu się czy droga przebiegu jest prawidłowo ułożona i czy ruchu kołowy na przejeździe jest wstrzymany podaje maszyniście informacje o możliwości jazdy przez przejazd. Po zakończonej obsłudze bocznicy kierownik manewrów pozostawia w położeniu zasadniczym rozjazd 102 i Wk4, a klucz z Wk4 oddaje dyżurnemu ruchu stacji Kalety, który odnotowuje to w R138.....
 - 6) klucz od zwrotnicy odgałęziającej kierownik manewrów powinien zwrócić dyżurnemu ruchu Kłt
8. Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych
- 1) w przypadku wjazdu lokomotywy przewoźnika na bocznicę złomu, może się odbyć tylko po zapoznaniu się z warunkami „Regulaminu obsługi bocznicy” lub pod nadzorem pracownika znającego warunki techniczne bocznicy złomu.....
 - 2) miejsca dojazdu lokomotyw - do kozła oporowego.....
 - 3) za bieżący nadzór nad utrzymaniem torów i rozjazdów na bocznicy oraz przestrzeganiem cykli oględzin, przeglądów i pomiarów odpowiedzialny jest Kierownik Złomu.....
 - 4) oględzin i konserwacji toru na terenie bocznicy wykonuje raz w tygodniu wyznaczony przez kierownika złomu pracownik posiadający odpowiednie kwalifikacje i dokonuje

odpisu w „dzienniku oględzin rozjazdów na bocznicy kolejowej D831, która znajduje się u Kierownika Złomu.....

- 5) za zimowe utrzymanie toru nr 101, 102 i rozjazdów nr 102, 201, przejazd kat.D jest właściciel bocznicy.....
- 6) za utrzymanie bocznicy w stanie przejezdności odpowiedzialny jest użytkownik bocznicy..
- 7) działka nr 71 została opracowana na podstawie Regulaminu Pracy Bocznicy Kolejowej HEMAPOL Kalety położonej przy stacji kolejowej Kalety. Regulamin został zatwierdzony dnia 10.05.2013 przez IZ Tarnowskie Góry pismo IZES -705-05/2013.....

*)niepotrzebne skreślić