

71. Regulamin obsługi bocznicy stacyjnej

1. Nazwa bocznicy **Spółka z o.o. „ Petrol” Baza paliw w Opolu**

Bocznica eksploatowana jest na podstawie umowy bocznicowej nr

2. Położenie bocznicy:

- 1) bocznica odgałęzia się na km 0.027 od toru bocznicy „ Złomrex” nr 53 zwrotnicą nr 72
- 2) profil toru dojazdowego do bocznicy wynosi 4,40 ‰ z największym spadkiem w kierunku bocznicy, wynoszącym 16,4 ‰ tory zdawczo - odbiorcze leżą na pochyleniu*) 2,40 ‰
- 3) odległość punktu zdawczo – odbiorczego od zwrotnicy odgałęziającej bocznice wynosi 906.5 m.
- 4) klucz od zwrotnicy odgałęziającej znajduje się u dyżurnego ruchu „OpW”
- 5) dozwolony nacisk osi na szynę 20 ton/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
53	dojazdowy	62,11	56	
55	dojazdowy	254,40	210	
65	Dojazdowy zdawczo- odbiorczy, ładunkowy	692,20	670	

- 2) całkowita pojemność bocznicy wynosi 9 wagonów dwuosioowych

- 3) przejazdy, przejścia dla pieszych, skrzyżowania na terenie bocznicy 0,116,25

4. Zdawanie wagonów odbywa się na torze nr 65

a przyjmowanie wagonów na torze nr 65

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	Uzupełniające ustalenia wg potrzeb miejscowych
1	2	3	4	5
72	na tor nr 59 bocznicy Złomrex	nie	ręcznie, drużyna manew. /przewoźnik	nieuzależniona
74	Na tor nr 55	nie	ręcznie, drużyna manew. /przewoźnik/	Nie uzależniona, zamknięta na zamek trzpieniowy
80	Na tor nr 65	nie	ręcznie, drużyna manew. /przewoźnik/	Nie uzależniona, zamknięta na zamek trzpieniowy

- 2) łączność telefoniczna z bocznicą ~~istnieje~~ nie istnieje za pomocą urządzeń znajdujących się na posterunku ruchu
 - 3) bocznica jest w czasie obsługi w nocy oświetlona, ~~nieoświetlona~~
6. Warunki techniczne obsługi bocznicy:

- 1) Bocznicę obsługuje: drużyna manewrowa PKP
- 2) do obsługi bocznicy nie można używać lokomotyw serii ET
jednorazowo można podstawić 9 wagonów o długości 99 m.
- 3) obsługa bocznicy dokonywana jest bez ograniczeń w okresie doby.
- 4) prędkość jazdy po torach bocznicy wynosi 5 km/h.
- 5) wagony podstawiane na bocznicę są ciągnięte.
- 6) wymagany procent masy hamującej składu przy obsłudze bocznicy wynosi 35%
- 7) odrzucanie wagonów na tor bocznicy jest zabronione, ~~dozwolone*~~
- 8) środki ostrożności przy manewrach na przejazdach

kierujący manewrami pobiera od dyżurnego ruchu stacji Opole Wsch. Za pokwitowaniem w książce przebiegu R-142 klucze sterujące sygnalizacją przejazdową na przejazdach w km. 7,143 i 7,571 usytuowanych w torze dojazdowym nr 44. Przed przejazdami w km. 7,143 i 7,571 kierujący manewrami zatrzymuje skład manewrowy i uruchamia sygnalizację przejazdową / świetlno-akustyczną / poprzez włożenie i przekręcenie w prawo klucza sterującego o 180⁰ w zamku na bocznej ścianie szafy sterującej. Po uruchomieniu sygnalizacji i wstrzymaniu ruchu kołowego i pieszego podaje sygnał ręczny RM1 na uruchomienie składu manewrowego. Po przejeździe składu manewrowego, kierujący manewrami wyłącza sygnalizację przejazdową. Podczas powrotu z bocznicy, postępowaniem w zakresie strzeżenia przejazdów analogicznie jak przy jeździe na bocznicę. O usterkach w działaniu sygnalizacji przejazdowej kierujący manewrami powiadamia dyżurnego ruchu stacji Opole Wsch. Po powrocie do stacji kierujący manewrami, zdaje klucze sterujące sygnalizacją przejazdową, dyżurny ruchu nast." OpW" za pokwitowaniem w książce przebiegu R-142.

- 9) sposób zabezpieczenia wagonów pozostawionych na torach zdawczo-odbiorczych bocznicy przez zahamowanie hamulcem ręcznym przez drużynę manewrową przewoźnika dwóch skrajnych wagonów posiadających sprawny hamulec ręczny oraz dodatkowo przez wyłożenie pod koła ostatnich wagonów płozy hamulcowej.

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

- 1) czynności pracowników przy obsłudze bocznicy

Przed dokonaniem obsługi kierujący manewrami (przewoźnik) osobiście ustnie zawiadamia posiadacza bocznicy, który wstrzymuje pracę i zgłasza kierującemu manewrami (przewoźnikowi) o przygotowaniu bocznicy do obsługi.

Przy ułożeniu drogi przebiegu na tor zdawczo odbiorczy upewnieniu się, że nie ma przeszkód do jazdy, kierujący manewrami (przewoźnik) zarządza obsługę bocznicy.

- 2) o zamierzonej obsłudze bocznicy należy zawiadomić przedstawiciela posiadacza bocznicy,
- 3) podczas obsługi torów zdawczo-odbiorczych, pojazd trakcyjny użytkownika bocznicą powinien być zamknięty, odstawiony*⁾ na torze nie posiada
- 4) wjazd pojazdu trakcyjnego, użytkownika bocznicą na tory stacyjne. jest niedozwolony, ~~dozwolony*~~
- 5) postępowanie przed wyjazdem z bocznicy na tor stacyjny
wyjazd z bocznicy zarządza kierujący manewrami (przewoźnikowi) po uprzednim upewnieniu się, że nie ma przeszkód do jazdy, usuwa spod kół płozy i układa je na stojakach, odkręca hamulec

ręczny na skrajnych wagonach, .zatrzymuje ruch kołowy i pieszy na przejeździe kolejowym, po upewnieniu się, że nie ma przeszkód do jazdy uruchamia przetok.

- 6) klucz od zwrotnicy odgałęziającej kierownik manewrów powinien zwrócić po przyjeździe do stacji Opole Wschodnie dyżurnemu . ruchu "OpW" za pokwitowaniem w książce przebiegów R-142,

8. Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych

.Warunki handlowe obsługi bocznic:

- 1) kto, gdzie, kiedy sprawdza prawidłowość załadowania wagonów zabieranych z bocznic kierujący manewrami (przewoźnika) i przedstawiciel posiadacza bocznic na torach zdawczo-odbiorczych w czasie obsługi. Stwierdzone nieprawidłowości odnotowują we wszystkich R25-R28 za podpisem,
- 2) kto powinien być obecny przy czynnościach zdawczo-odbiorczych kierujący manewrami (przewoźnika) i przedstawiciel posiadacza bocznic. Gdy na punkcie zdawczo-odbiorczym przedstawiciel jest nieobecny, kierujący manewrami (przewoźnika) odpisuje "przedstawiciel nieobecny",
- 3) czy użytkownik bocznicą ma obowiązek grupowania wagonów zdawanych na stację i według jakiego porządku
użytkownik bocznicą ma obowiązek grupowania wagonów w dwóch grupach. Jedna grupa to wagony załadowane na bocznicę, a druga to wagony próżne po wyładunku. Wagony na torach zdawczo-odbiorczych powinny być sprzęgnięte na sprzęgi śrubowe by zderzaki stykały się ze sobą i połączone na sprzęgi hamulcowe,
- 4) sposób ochrony przesyłek w czasie przewozu między stacją i punktem zdawczo-odbiorczym
ochrona przesyłek w czasie przewozu między stacją a punktem zdawczo-odbiorczym należy do drużyny manewrowej (przewoźnika), która w czasie jazdy winna zwracać uwagę na przesyłki,

Na torze dojazdowym nr 44 znajdują się dwa przejazdy kat. "A" w km 7.143 i 7.571 obsługiwane przez drużynę manewrową zgodnie z regulaminem obsługi tych przejazdów str 168. Ze względu na profil toru dojazdowego nr 44 należy każdorazowo przed wyjazdem na ten tor ze stacji i bocznic przeprowadzić szczegółową próbę hamulca przy udziale drużyny trakcyjnej.

UWAGA:

1. Na stałej długości toru dojazdowego nr 44 obowiązuje maksymalna prędkość jazd manewrowych do 20 km/h.
2. Skład manewrowy ma obowiązek bezwzględnego zatrzymania się przed rozjazdem nr 301 celem obsłużenia kolejno rozjazdów nr 305 i 301.
Klucz od rozjazdu nr 305 jest również kluczem roboczym od wykolejnicy Wk-401 znajdującej się w okresie rozjazdu 301 na torze dojazdowym nr 44 .
3. Utrzymanie bocznic kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy należy do właściciela bocznic.

^{*}) niepotrzebne skreślić