

71. Regulamin obsługi bocznicy stacyjnej

1. Nazwa bocznicy "TABOR SZYNOWY" Opole S.A

Bocznica eksploatowana jest na podstawie umowy bocznicowej nr

2. Położenie bocznicy:

- a) bocznice odgałęzia się w km 4.909 od toru stacyjnego nr: 6 na zwrotnicy nr: 101
- b) Profil toru dojazdowego do bocznicy wynosi 2,5 ‰ z największym spadkiem w kierunku bocznicy, wynoszącym 2,5 ‰ (tory zdawczo-odbiorcze leżą na pochyleniu*) 2,2 ‰
- c) odległość punktu zdawczo-odbiorczego od zwrotnicy odgałęziającej bocznice wynosi 163 m.
- d) klucz od zwrotnicy odgałęziającej znajduje się
- e) dozwolony nacisk na szynę 20 ton/oś

3. Tory i urządzenia na bocznicy :

- a) wykaz i przeznaczenie torów obsługiwanych przez PKP.

Nr toru	Przeznaczenie	Długość w metrach		Pojemność użyteczna w osiach oblicz.
		ogólna	użyteczna	
1	2	3	4	5
102	zdawczy	403	379	75
103	odbiorczy	403	379	75

- b) pojemność bocznicy wynosi 789 wagonów dwuosioowych.
- c) przejazdy, przejścia dla pieszych, skrzyżowania na terenie bocznicy: nie ma.

4. Zdawanie wagonów odbywa się na torze nr **102** a odbieranie wagonów na torze nr **103**

5. Urządzenia srk na bocznicy

- a) wykaz rozjazdów, wykolejnic

Nr Rozjazdu, wykolejnicy	Zasadnicze położenie zwrotnic	Czy jest oświetlona (tak, nie)	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzupełniające ustalenia wg potrzeb miejscowych
1	2	3	4	5
101	Na tor 101	nie	elektryczny; nastawniczy	
102	do zwr 104	nie	ręczny, drużyna manewrowa	
103	do zwr 102	nie	ręczny, drużyna manewrowa	
104	do zwr 106	nie	ręczny, drużyna manewrowa	

- b) łączność z bocznicą **istnieje za pomocą aparatu telefonicznego znajdującego się na stacji na nastawni "OpW-1" na bocznicy - na portierni**
- c) bocznica jest w czasie obsługi w nocy oświetlana, ~~nieoświetlona*~~

6. Warunki techniczne obsługi bocznicy

Bocznice obsługuje **drużynę manewrową PKP**.

- 1) do obsługi bocznicy nie można użyć pojazdów trakcyjnych serii : lokomotywy elektryczne
jednorazowo można postawić najwyżej **20** wagonów.
- 2) obsługa bocznicy dokonywana jest **bez ograniczeń** w okresie doby.
- 4) dopuszczalna prędkość jazdy po torach bocznicy wynosi **20 km/h**
- 5) wagony podstawiane na bocznice są **pchane pojazdem trakcyjnym manewrową**
- 6) wymagany procent masy hamującego przy podstawianiu i zabieraniu wagonów z bocznicy wynosi: **9%**
- 7) odrzucenie wagonów na tor **102 i 103** jest **zabronione**, ~~dozwolone~~^{*)}
- 8) środki ostrożności przy manewrach na przejazdach - **nie ma przejazdów**.
- 9) sposób zabezpieczania wagonów pozostawionych na torach zdawczo-odbiorczych bocznicy : **poprzez zahamowanie dwóch skrajnych wagonów hamulcem ręcznym i płozem hamulcowym od strony ZNTK przez drużynę manewrową PKP**.

7. Porządek podstawiania i zabierania wagonów na i z bocznicy:

- 1) czynności pracowników przy obsłudze bocznicy :
kierujący manewrami zgłasza nastawniczemu o zamiarze dokonania obsługi, kieruje lokomotywa na wagony, gdzie dokonuje próby hamulca i sprawdza zgodność z R-25. Po otrzymaniu sygnału z nastawni "OpW-1" zarządza spychanie wagonów na bocznice. W czasie obsługi drużyna manewrowa jest rozstawiona.
- 2) o zamierzonej obsłudze bocznicy należy zawiadomić :
telefonicznie przez nastawniczego- przedstawiciela bocznicy.
- 3) podczas obsługi torów zdawczo-odbiorczych przez PKP, pojazd trakcyjny użytkownika bocznicy powinien być zamknięty i odstawiony na torze nr **109**. **Pracę tego pojazdu przed wjazdem lokomotywy PKP na tory zdawczo-odbiorcze powinien natychmiast wstrzymać kierujący manewrami przedstawiciel bocznicy ZNTK.**
- 4) Wjazd pojazdu trakcyjnego, użytkownika bocznice na tory stacyjne jest **niedozwolony**,
~~dozwolony~~^{*)}
- 5) postępowanie przed wyjazdem z bocznicy na tor stacyjny :
wyjazd zarządza kierujący manewrami po sprawdzeniu, że nie ma przeszkód do jazdy przy sygnale Ms2 na tarczy manewrowej Tm101 i Tm1.
- 6) klucz od zwrotnicy odgałęziającej kierownik manewrów powinien zwrócić:
zwrotnica jest nastawiana elektrycznie z nastawni "OpW-1".

8. Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych

Warunki handlowe obsługi bocznic:

- a) kto, gdzie, kiedy sprawdza prawidłowość załadowania wagonów zabieranych z bocznic
Kierujący manewrami na torach zdawczo-odbiorczych i przedstawiciel posiadacza bocznic. Stwierdzone nieprawidłowości odnotowują we wszystkich R-25 i R-27 za obustronnym podpisem.
- b) kto powinien być obecny przy czynnościach zdawczo-odbiorczych :
kierujący manewrami PKP i przedstawiciel posiadacza bocznic.
- c) czy użytkownik bocznic ma obowiązek grupowania wagonów zdawanych na stację i według jakiego porządku:
Użytkownik bocznic ma obowiązek zdawania wagonów w dwóch grupach. Pierwsza grupa to wagony towarowe a druga osobowe po naprawie. Wagony na torach zdawczo-odbiorczych powinny być sprzęgnięte na sprzęgi śrubowe tak by zderzaki stykały się ze sobą i połączone na sprzęgi hamulcowe. Kłapy wagonów osobowych podniesione i zabezpieczone.
- d) sposób ochrony przesyłek w czasie przewozu między stacją i punktem zdawczo-odbiorczym : Ochrona przesyłek w czasie przewozu należy do drużyny manewrowej; która dokonuje obsługi i jest rozstawiona na poszczególnych wagonach przez kierującego manewrami.

Wszystkie rozmowy telefoniczne prowadzone przez pracowników PKP z przedstawicielem bocznic dotyczące obsługi bocznic powinny być notowane w R-142.

Ze względu na brak widoczności z nastawni "OpW-1" rozjazdów 101 i 102 przed każdym przełożeniem nastawnicy "OpW-1" winien sprawdzić ich wolność na gruncie.

Utrzymanie bocznic w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy należy do właściciela.