

Działka 54. Sposób obsługi szlakowej infrastruktury prywatnej (dawniej: boczniczy szlakowej)

1. Nazwa szlakowej infrastruktury prywatnej (dawniej: boczniczy szlakowej):

OLMET w Tarnowskich Górach

2. Położenie szlakowej infrastruktury prywatnej (dawniej: boczniczy szlakowej):

a) szlakowa infrastruktura prywatna (dawniej: bocznicza szlakowa) bocznicza odgałęzia się w km 1.988 od toru nr 1 szlaku jednotorowego między stacjami Tarnowskie Góry - Tworóg linii pierwszorzędnej nr 144 Tarnowskie Góry – Opole

b) profil podłużny toru na szlaku w miejscu odgałęzienia się szlakowej infrastruktury prywatnej (dawniej: boczniczy szlakowej) na długości postoju pociągów obsługujących szlakową infrastrukturę prywatną (dawniej: bocznicę szlakową) wynosi 8 ‰ od strony stacji Tarnowskie Góry.

c) odległość szlakowej infrastruktury prywatnej (dawniej: boczniczy szlakowej) od stacji obsługującej Tarnowskie Góry wynosi 2.038 km

3. Klucz od zwrotnicy odgałęziającej znajduje się na stacji Tarnowskie Góry na nastawni wykonawczej TGA7, który jest utwierdzony w zamku elektromagnetycznym. Klucz zostaje zwolniony po obsłudze przycisku pozwolenia na nastawni Tarnowskie Góry TGA

4. W miejscu odgałęzienia szlakowej infrastruktury prywatnej (dawniej: boczniczy szlakowej) znajduje się ~~posterunek ruchu: bocznicowy/pomocniczy~~, spełniający następujące czynności: nie dotyczy.

5. Sposób prowadzenia ruchu na szlaku: ruch prowadzony jest zgodnie z zasadami prowadzenia ruchu na szlaku jednotorowym z obsługą blokady liniowej Eap (dania pozwolenia). W czasie obsługi szlakowej infrastruktury prywatnej (dawniej: boczniczy szlakowej) ruch pociągów do obsługi szlakowej infrastruktury prywatnej (dawniej: boczniczy szlakowej) prowadzi się jak na szlakowej infrastrukturze prywatnej (dawniej: boczniczy szlakowej) bez posterunku ruchu.

6. Pociągi do obsługi szlakowej infrastruktury prywatnej (dawniej: boczniczy szlakowej) wyprawiane są po torze nr 1S od strony stacji Tarnowskie Góry.

7. Po dokonaniu obsługi pociągi wracają torem nr 1S do stacji Tarnowskie Góry.

8. Warunki techniczne obsługi szlakowej infrastruktury prywatnej (dawniej: boczniczy szlakowej):

a) do obsługi szlakowej infrastruktury prywatnej (dawniej: boczniczy szlakowej) nie można używać pojazdów kolejowych z napędem serii: elektrycznych

b) jednorazowo podstawić można wagony o całkowitej długości 461 m

c) wagony ze stacji Tarnowskie Góry podstawiane na szlakową infrastrukturę prywatną (dawniej: bocznicę szlakową) są pchane.

9. Wagony zabierane z szlakowej infrastruktury prywatnej (dawniej: boczniczy szlakowej) do stacji Tarnowskie Góry są ciągnięte

10. Odrzucanie wagonów na tory szlakowej infrastruktury prywatnej (dawniej: boczniczy szlakowej) jest zabronione.

11. Czynności dyżurnego ruchu stacji obsługującej przy wyprawianiu pociągu na szlakową infrastrukturę prywatną (dawniej: bocznicę szlakową):

Po przybyciu do stacji Tarnowskie Góry pociągu lub lokomotywy w celu obsługi boczniczy OLMET, dyżurny ruchu dysponujący nastawni Tarnowskie Góry TGA informuje telefonicznie o tym fakcie kierownika boczniczy (nr telefonów w pkt 13 niniejszej działki). Gotowość przyjęcia pociągu lub lokomotywy na bocznicę OLMET przekazuje kierownik boczniczy.

Przed wyprawieniem pociągu do obsługi bocznicy dyżurny ruchu pomocniczy TGA żąda pozwolenia na wyprawienia pociągu od stacji Tworóg. Następnie przez obsłużenie przycisku pozwolenia „zwkl” dyżurny ruchu dysponujący TGA zwalnia klucz w zamku elektromagnetycznym do obsługi bocznicy na nastawni wykonawczej TGA7. Przed podaniem sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym dyżurny ruchu dysponujący TGA obsługuje przycisk „Dp.Bocz.”.

12. Postępowanie przy zwrocie kluczy:

Klucz od rozjazdu pracownik przewoźnika zwraca po powrocie na nastawnię wykonawczą Tarnowskie Góry TGA7 za pokwitowaniem w kontrolce zdania i pobrania klucza (data, godzina, nazwisko zdającego). Nastawniczy TGA7 umieszcza klucz w zamku elektromagnetycznym w położeniu przełożonym. Zwrot klucza od rozjazdu i umieszczenie go w zamku elektromagnetycznym jest jednocześnie potwierdzeniem, że pociąg wrócił z bocznicy w całości (tzn. na szlaku nie pozostał tabor) oraz rozjazd nr 103 został przełożony do położenia plus i zabezpieczony zamkiem.

13. Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych:

a) obsługa może odbywać się w porze dziennej w godzinach 9.00 -17,00 od poniedziałku do piątku . Przyczyną ograniczenia pory obsługi jest okresowe zamykanie posterunków na szlaku Tarnowskie Góry – Tworóg,

b) największa dopuszczalna prędkość jazdy po torach szlakowej infrastruktury prywatnej (dawniej: bocznicy szlakowej) wynosi 10 km/h

c) sposób zabezpieczenia wagonów pozostawionych na torach szlakowej infrastruktury prywatnej (dawniej: bocznicy szlakowej):

Zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem dokonuje się poprzez sprzęgnięcie, wyłożenie płóz hamulcowych lub zahamowanie hamulca ręcznego (postojowego), i tak:

- gdy grupa połączonych taboru nie przekracza 10 pojazdów należy:
 - pierwszy wagon patrząc od rozjazdu 104 zahamować hamulcem ręcznym (postojowym) oraz dodatkowo pod pierwszą oś patrząc od rozjazdu 104 podłożyć płóz hamulcowy skierowany podeszwą w kierunku końca toru,
- gdy grupa połączonych taboru przekracza 10 pojazdów należy:
 - dwa skrajne wagony zahamować hamulcem ręcznym (postojowym) oraz dodatkowo pod pierwszą oś patrząc od rozjazdu 104 podłożyć płóz hamulcowy skierowany podeszwą w kierunku końca toru,
- pojazd oddzielnie stojący należy zahamować hamulcem ręcznym (postojowym) oraz dodatkowo pod pierwszą oś patrząc od rozjazdu 104 podłożyć płóz hamulcowy skierowany podeszwą w kierunku końca toru.,

Jeżeli brak jest wymaganych hamulców ręcznych (postojowych), o których mowa w pkt (a), (b) i (c) należy wyłożyć płóz hamulcowy na tym samym toku szynowym, na którym wyłożono płóz po pierwszą oś patrząc od rozjazdu 104.

Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest kierownik manewrów licencjonowanego przewoźnika. Za właściwą gospodarkę płozami odpowiedzialny jest kierownik szlakowej infrastruktury prywatnej (dawniej: bocznicy szlakowej).

d) na torze dojazdowym do szlakowej infrastruktury prywatnej (dawniej: bocznicy szlakowej) znajduje się przejazd kolejowo-drogowy kategorii D w km 1,645, który podczas manewrów zabezpiecza drużyna manewrowa przewoźnika poprzez wstrzymanie ruchu kołowego. Przed przejazdem należy podać sygnał „Baczność”.

e) porządek czynności drużyny przy obsłudze bocznicy

- postępowanie przed wyjazdem na szlakową infrastrukturę prywatną (dawniej: bocznice szlakową) pracownik przewoźnika przed wyjazdem na szlakową infrastrukturę prywatną (dawniej: bocznice szlakową) pobiera klucz z nastawni wykonawczej TGA7, kwitując ten fakt w kontrolce zdania i pobrania klucza. Wyjazd ze stacji Tarnowskie Góry odbywa się na

sygnał zezwalający. Po dojechaniu do rozjazdu nr 103, pracownik przewoźnika otwiera zamek trzpieniowy w rozjeździe 104. Przekłada zwrotnicę w rozjeździe 104 do położenia minus i zamyka zamek trzpieniowy. Z kluczem udaje się do zamka ryglowego w rozjeździe 103, otwiera zamek, przekłada zwrotnicę w położenie minus, zamyka zamek ryglowy. Po wykonaniu powyższych czynności pociąg może wjechać na szlakową infrastrukturę prywatną (dawniej: bocznicę szlakową).

- postępowanie przed wyjazdem ze szlakowej infrastruktury prywatnej (dawniej: bocznicy szlakowej) na tor szlakowy: pracownik przewoźnika sprawdza czy nie ma przeszkód do jazdy (płozy usunięte itp.), czy droga przebiegu jest prawidłowo ustawiona. Po wyjeździe na szlak przekłada rozjazdy do położenia zasadniczego w kolejności odwrotnej do wjazdu na szlakową infrastrukturę prywatną (dawniej: bocznicę szlakową).

- pociąg jadący z powrotem ze szlakowej infrastruktury prywatnej (dawniej: bocznicy szlakowej) po torze szlakowym nr 1S przed wjazdem na stację powinien zatrzymać się na wysokości semafora wjazdowego i po nawiązaniu łączności z nastawnią wykonawczą TGA7 lub nastawnią dysponującą TGA wjechać na sygnał zezwalający na semaforze N1/2. Klucz od rozjazdu pracownik przewoźnika zwraca po powrocie na nastawnię wykonawczą TGA7 za pokwitowaniem w kontrolce zdania i pobrania klucza. Nastawniczy TGA7 umieszcza klucz w zamku elektromagnetycznym w położeniu przełożonym.

- zwrot klucza od rozjazdu i umieszczenie go w zamku elektromagnetycznym jest jednocześnie potwierdzeniem, że pociąg wrócił ze szlakowej infrastruktury prywatnej (dawniej: bocznicy szlakowej) w całości (tzn. na szlaku nie pozostał tabor) oraz rozjazd nr 103 został przełożony do położenia plus i zabezpieczony zamkiem,

- przewoźnik ma obowiązek podania aktualnego wykazu osób upoważnionych do pobrania klucza z nastawni wykonawczej Tarnowskie Góry TGA7,

f) obsługę szlakowej infrastruktury prywatnej (dawniej: bocznicy szlakowej) dokonuje się pociągami: zdawczymi ,bocznicowymi – Olmet1, Olmet2 itd.

g) pojazd drogowy właściciela bocznicy powinien być odstawiony poza torem 2, 1b podczas obsługi torów zdawczo - odbiorczych przez licencjonowanego przewoźnika. Pracę tego pojazdu - przed wjazdem lokomotywy przewoźnika na tory zdawczo - odbiorcze - powinien wstrzymać właściciel bocznicy w rejonie torów zdawczo odbiorczych,

h) o zamierzonej obsłudze należy powiadomić: właściciela bocznicy

kierownik bocznicy OLMET: 509 401 033
 32 249 70 83
 513 140 188
 507 026 045