

71. Regulamin obsługi bocznicy stacyjnej

1. Nazwa bocznicy- Zakłady Koksownicze „Zdzieszowice” w Zdzieszowicach Spółka z o.o. .
2. Położenie bocznicy:
 - 1) bocznica odgałęzia się na km 9.568, od toru stacyjnego nr 9-rozjazdem nr 101
 - 2) profil toru dojazdowego do bocznicy wynosi 0,0 ‰ z największym spadkiem w kierunku bocznicy wynoszącym 1,2 ‰ tory zdawczo - odbiorcze leżą na pochyleniu^{*)} 05 - 2,5 ‰. ‰
 - 3) odległość punktu zdawczo – odbiorczego od zwrotnicy odgałęziającej bocznice wynosi 286 m.
 - 4) klucz od zwrotnicy odgałęziającej znajduje się na nastawni wykonawczej „Zd-1” w stacji Zdzieszowice, zwrotnice rozj. nr 7 i nr 8 w położeniu ochronnym nastawione są na tory żeberkowe ochronne na posterunku odgałęźnym Raszowa „Ra”,
 - 5) dozwolony nacisk osi na szynę 20t.
3. Tory i urządzenia na bocznicy:
 - 1) wykaz i przeznaczenie torów
 - 2)

Nr toru	Przeznaczenie	Długość w metrach		Uwagi poj użyteczna w wag. 2- osiowych
		ogólna	użyteczna	
1	2	3	4	5
101 E	główny dodatkowy – dla wjazdów i wyjazdów pociągów towarowych z/w kierunku podg. „Ra” i z/w kierunku stacji „Zd”. Tor zdawczo-odbiorczy.	1316,5	625	60
101a E	postojowy	484	150	15
101W	postojowy	685,6	558	55
102 E	główny dodatkowy – dla wjazdów i wyjazdów pociągów towarowych z/w kierunku podg. „Ra” i z/w kierunku stacji „Zd”. Tor zdawczo-odbiorczy.	857,5	625	60
102a	łączący – grupę zdawczo-odbiorczą z torów komunikacyjnymi nr 151, 156, 160	160	-	-
102W	wyciągowy	708,2	525	50
103 E	główny zasadniczy – dla wjazdów i wyjazdów pociągów towarowych z/w kierunku podg. „Ra” i z/w kierunku stacji „Zd”. Tor zdawczo-odbiorczy.	980	625	60
103a E	postojowy Tor zdawczo-odbiorczy.	267	160	16
103b E	tor żeberkowy	118	75	15
104 E	główny dodatkowy – dla wjazdów i wyjazdów pociągów towarowych z/w kierunku podg. „Ra” i z/w kierunku stacji „Zd”. Tor zdawczo-odbiorczy.	820	625	60
105 E	główny zasadniczy – dla wjazdów i wyjazdów pociągów towarowych z/w kierunku podg. „Ra” i z/w kierunku stacji „Zd”. Tor zdawczo-odbiorczy.	1020,1	625	60
105a E	postojowy Tor zdawczo-odbiorczy.	431,5	215	20
106 E	główny dodatkowy – dla wjazdów i wyjazdów pociągów towarowych z/w kierunku podg. „Ra” i z/w kierunku stacji „Zd”. Tor zdawczo-odbiorczy.	1316,5	625	60
107 E	główny dodatkowy – dla wjazdów i wyjazdów pociągów towarowych z/w kierunku podg. „Ra” i z/w kierunku stacji „Zd”. Tor zdawczo-odbiorczy.	864,3	625	60

Nr toru	Przeznaczenie	Długość w metrach		Uwagi poj uży- teczna w wag. 2- osiowych
		ogólna	użyteczna	
1	2	3	4	5
108 E	główny dodatkowy – dla wjazdów i wyjazdów pociągów towarowych z/w kierunku podg. „Ra” i z/w kierunku stacji „Zd”. Tor zdawczo-odbiorczy.	797,7	625	60
109 E	główny dodatkowy – dla wjazdów i wyjazdów pociągów towarowych z/w kierunku podg. „Ra” i z/w kierunku stacji „Zd”. Tor zdawczo-odbiorczy.	853,6	630	60
110 E	główny dodatkowy – dla wjazdów i wyjazdów pociągów towarowych z/w kierunku podg. „Ra” i z/w kierunku stacji „Zd”. Tor zdawczo-odbiorczy.	1019,5	625	60
111 E	główny dodatkowy – dla wjazdów i wyjazdów pociągów towarowych z/w kierunku podg. „Ra” i z/w kierunku stacji „Zd”. Tor zdawczo-odbiorczy.	822,6	625	60
112 E	główny dodatkowy – dla wjazdów i wyjazdów pociągów towarowych z/w kierunku podg. „Ra” i z/w kierunku stacji „Zd”. Tor zdawczo-odbiorczy.	1008,5	625	60
114 E	główny dodatkowy – dla wjazdów i wyjazdów tylko lokomotyw z/w kierunku podg. „Ra” i z/w kierunku stacji „Zd”. Awaryjnie dla poc. towarowych.	1020,1	625	60
116	komunikacyjny – dla przejazdu trakcji manewrowych na poszczególne grupy torów	949,1	-	-
126 E	szlakowy odgałęziający – dla wjazdu pociągów towarowych z kierunku podg. „Ra”, awaryjnie w kierunku podg. „Ra”	1605,7	-	-
126a	ochronny – tor zeberkowy	92,7	-	-
127 E	szlakowy odgałęziający – dla wjazdu pociągów towarowych w kierunku podg. „Ra”, awaryjnie z kierunku podg. „Ra”	1553	-	-
127a	ochronny – tor zeberkowy	83,7	-	-
251	postojowy	306,3	188	18
252	postojowy	321,8	188	18
253	postojowy	286,6	186	18
254	postojowy	618,8	186	18
255	wyciągowy	476,8	300	30

3) całkowita pojemność bocznic wynosi 756 wag. 12 pociągów.

4) przejazdy, przejścia dla pieszych, skrzyżowania na terenie bocznic nie ma

4. Zdawanie wagonów odbywa się na torze nr , 101, 102, 103, 103a, 104, 105, 105a, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112.

a przyjmowanie wagonów na torze nr101, 102, 103, 103a, 104, 105, 105a, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112.

5. Urządzenia srk na bocznic

1) wykaz rozjazdów, wykołajnic:

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
Zwrotnice nr 101a – 361, Wk-101, 102, 109-112, 115 i 115 są nastawiane centralnie z nastawni dysponującej „ZK”, zwrotnice nr 121 i 122 są nastawiane ręcznie przez drużynę manewrową.				

2) łączność z bocznica istnieje, za pomocą urządzeń znajdujących się na posterunku ruchu Zdieszowice łączem kolejowym i TP S.A. z poszczególnymi biurami bocznicy, łączność pomiędzy dyżurnym ruchu dysponującym „Zd” i dyżurnym ruchu dysponującym „ZK” prowadzona jest na łączu stacyjno-ruchowym, a z dyżurnym ruchu podg. „Ra” na łączu zapowiadawczym.

3) bocznica jest w czasie obsługi w nocy oświetlona,

6. Warunki techniczne obsługi bocznicy:

1) Bocznice..... ob-
sługuje.....

2) obsługa bocznicy nie można używać pojazdów trakcyjnych serii nie ma ograniczeń, zabroniony jest wjazd lokomotyw przewoźnika dokonującego obsługi poza wyznaczone miejsca torów zdawczo-odbiorczych,

jednorazowo można podstawić 2 pociągi po 60 wagonów dwuosioowych o długości 600m.

3) obsługa bocznicy dokonywana jest bez ograniczeń w okresie doby : pociągami rozkładowymi. Obsługa może być dokonana również pociągami poza rozkładowymi, uruchamianymi na podstawie dodatkowych umów między przewoźnikami.

4) dopuszczalna prędkość jazdy po torach bocznicy wynosi do 15 km/h.

5) wagony podstawiane na bocznice są ciągnięte, pchane*) nie ma ograniczeń

6) wymagany procent masy hamującej składu przy obsłudze bocznicy wynosi wg ustaleń w rozkładzie jazdy pociągów,

7) odrzucanie wagonów na tor bocznicy jest zabronione,

8) środki ostrożności przy manewrach na przejazdach nie ma przejazdów kolejowych na torach zdawczo-odbiorczych,

9) sposób zabezpieczenia wagonów pozostawionych na torach zdawczo-odbiorczych bocznicy:

Przy odstawianiu wagonów i składów pociągów na torach zdawczo-odbiorczych nr 101-112, 114 należy zabezpieczać tabor przed zbiegnięciem w kierunku podg. „Ra”, na torach nr 101a-105a z kierunku stacji Zdieszowice, a na torach postojowych nr 251-254 z obu stron.

Zasadniczo tabor przed zbiegnięciem z torów nr 101-112, 114 należy zabezpieczyć przez zahamowanie pierwszego wagonu czynnym hamulcem ręcznym, oraz dodatkowo przez pod klinowanie płozą hamulcową przez wsunięcie jej pod skrajne koło tego wagonu. W przypadku braku hamulca ręcznego na pierwszym wagonie należy wagon ten podklinować dwoma płozami hamulcowymi przez wsunięcie ich pod skrajne koła tego wagonu i dodatkowo zahamować kolejny wagon czynnym hamulcem ręcznym.

Tabor odstawiony na torach postojowych nr 251-254 należy zabezpieczyć przez zahamowanie czynnych hamulców ręcznych z obu stron skrajnych wagonów oraz dodatkowo przez pod klinowanie płozą hamulcową przez wsunięcie jej pod skrajne koła skrajnych wagonów, a na torach nr 101a-105a tylko z kierunku stacji Zdieszowice przez zahamowanie czynnego hamulca ręcznego (w razie braku czynnego hamulca ręcznego przez pod klinowanie płozą hamulcową).

Zabezpieczenie taboru przez zbiegnięciem na torach nr 101-112, 114 i 101a-105a należy do obowiązków:

- ustawiaczy bocznic „ZK” – którzy zabezpieczają odstawiane wagony przed odłączeniem lokomotywy od składów manewrowych kończących bieg z poszczególnych rejonów manewrowych, również wykonują zabezpieczenie taboru na torach postojowych nr 251-254,
- odprawiacza pociągów Cargo – który zabezpiecza składy pociągowe przed odłączeniem lokomotywy od pociągów kończących bieg z kierunku podg. „Ra” lub stacji Zdzeszowice,
- ustawiacza Cargo – który zabezpiecza wagony przed odłączeniem lokomotywy od składu manewrowego kończącego bieg z kierunku stacji Zdzeszowice /lub pociągu zdawczego/.

Zdejmowanie zabezpieczenia taboru na torach nr 101-112, 114 i 101a-105a (odhamowanie hamulców ręcznych i usunięcie płóz hamulcowych z pod kół wagonów) należy do obowiązków:

- ustawiaczy bocznic „ZK” – po doczepieniu lokomotywy do składów manewrowych zabieranych do poszczególnych rejonów manewrowych, wykują te czynności również na torach postojowych nr 251-254,
- odprawiacza pociągów Cargo – po doczepieniu lokomotywy do pociągów rozpoczynających bieg w kierunku podg. „Ra” lub stacji Zdzeszowice /tylko usuwa płozy hamulcowe/,
- rewident taboru Cargo - po doczepieniu lokomotywy do pociągów rozpoczynających bieg w kierunku podg. „Ra” lub stacji Zdzeszowice /tylko odhamowuje hamulce ręczne/,
- ustawiacza Cargo – po doczepieniu lokomotywy do składu manewrowego zabieranego w kierunku stacji Zdzeszowice /lub pociągu zdawczego/.

Wykonanie i sposób zabezpieczania taboru przed zbiegnięciem oraz zdejmowanie zabezpieczenia na torach nr 101-112, 114 i 101a-105a pracownicy zgłaszają dyżurnemu ruchu „ZK”:

- ustawiaczy bocznic „ZK” – radiotelefonem, (również na torach postojowych nr 251-255),
- odprawiacz pociągów Cargo – telefonicznie,
- ustawiacza Cargo – telefonicznie, względnie za pośrednictwem dyżurnego ruchu „Zd”.

Zgłoszenia sposobu zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem oraz zdejmowania zabezpieczenia na torach zdawczo-odbiorczych nr 101-112, 114 i 101a-105a oraz torach postojowych nr 251-254 dyżurny ruchu pomocniczy „ZK” odnotowuje w Książce zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem. W przypadku braku zgłoszenia zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem lub zdejmowania dyżurny ruchu dysponujący „ZK” nie zezwala na odłączenie lokomotywy od pociągu lub składu manewrowego. Podobnie postępuje w przypadku wyjazd pociągu zdawczego lub składu manewrowego. Zezwolenie na wyjazd pociągu lub składu manewrowego daje po otrzymaniu zgłoszenia o zdjęciu zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem.

Dyżurny ruchu dysponujący „ZK” ma obowiązek każdorazowo dopilnowania, aby na torach tabor został zabezpieczony przez zbiegnięciem, a przy zabieraniu taboru zabezpieczenie zostało zdjęte.

Na polecenie dyżurnego ruchu dysponującego „ZK” zabezpieczanie odstawianych składów pociągów przewoźników z poza holdingu PKP S.A. i zdejmowanie tego zabezpieczenia przed odjazdem pociągu dokonuje obsługa tego pociągu.

Płozy hamulcowe używane do zabezpieczenia taboru przez zbiegnięciem składowane są na stojakach rozmieszczonych na międzytorzach torów nr 101-112, 114 wysokości semaforów wyjazdowych K, nastawni „ZK” i 50 m przed semaforami drogowskazowymi N oraz na międzytorzu 103a-105a i na międzytorzach torów postojowych nr 251-254.

Na polecenie dyżurnego ruchu dysponującego „ZK” sprawdzenie zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem, stanu i ilości płozów hamulcowych w miejscu ich składowania dokonuje drużyna manewrowa rejonu manewrowego nr 1, a odpowiedzialność za ich stan ponosi ustawiacz tego rejonu.

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

1) czynności pracowników przy obsłudze bocznicy :

przyjmowanie i przekazywanie wagonów dokonują pracownicy Sekcji Cargo w obecności rewidenta taboru i przedstawiciela bocznicy,

2) o zamierzonej obsłudze bocznicy należy zawiadomić : dyżurny ruchu dysponujący „ZK” o mających nastąpić wjazdach pociągów towarowych kończących bieg, który następnie informuje wyznaczonych pracowników

3) podczas obsługi torów zdawczo-odbiorczych, pojazd trakcyjny użytkownika bocznicy powinien być zamknięty, odstawiony na torze nr : wyznaczonym przez dyżurnego ruchu dysponującego „ZK”. Pracę tego pojazdu przed wjazdem lokomotywy przewoźnika na tory zdawczo-odbiorcze

powinien natychmiast wstrzymać: ustawiacz rejonu manewrowego 1 na polecenie dyżurnego ruchu dysponującego „ZK”

- 4) wjazd pojazdu użytkownika bocznica na tory stacyjne jest niedozwolony, dozwolony^{*)}. Warunkiem wjazdu jest: niedozwolony,
- 5) postępowanie przed wyjazdem z bocznicy na tor stacyjny:

W prowadzeniu tego ruchu udział biorą: dyżurny ruchu pomocniczy nastawni dysponującej „ZK” w ścisłym porozumieniu z dyżurnym ruchu dysponującym tej nastawni i z dyżurnymi ruchu nastawni posterunku odgałęźnego „Ra” oraz dyżurnym ruchu nastawni dysponującej „Zd” stacji Zdzeszowice.

Posterunki ruchu: nastawnia dysponująca dworca zakładowego bocznicy „ZK”, nastawnia dysponująca „Zd” stacji Zdzeszowice i nastawnia posterunku odgałęźnego „Ra” są czynne stale.

*Telefonogramy dotyczące zapowiadania pociągów po torach szlakowych odgałęziających nr 126 i 127 bieżąco są notowane przez dyżurnego ruchu pomocniczego nastawni dysponującej „ZK” i dyżurnego ruchu posterunku odgałęźnego „Ra” w dziennikach ruchu **R-146**, a telefonogramy dotyczące zamawiania dróg przebiegów pomiędzy bocznica „ZK” a stacją Zdzeszowice są bieżąco notowane przez dyżurnego ruchu pomocniczego nastawni dysponującej „ZK” i dyżurnego ruchu nastawni dysponującej „Zd” w książkach przebiegów **R-142**. Polecenia i zgłoszenia nastawienia dróg przebiegów również bieżąco notuje w książce przebiegów **R-142**, nastawniczy nastawni wykonawczej „Zd-1”.*

W razie obowiązywania dawania telefonicznych poleceń i zgłoszeń nastawienia dróg przebiegu dla pociągów, tak dyżurni ruchu pomocniczego nastawni dysponujących „ZK” i dyżurny ruchu nastawni dysponującej „Zd”, jak i nastawniczy nastawni wykonawczej „Zd-1” notują telefonogramy w książkach przebiegów R-142 w pełnym zakresie.

Ruch manewrowy odbywa się na podstawie telefonicznego porozumienia pomiędzy dyżurnym ruchu pomocniczym nastawni dysponującej „ZK” w ścisłym porozumieniu dyżurnym ruchu dysponującym tej nastawni i z dyżurnym ruchu nastawni dysponującej „Zd” stacji Zdzeszowice, z udziałem nastawni wykonawczej „Zd-1”.

Telefonogramy są notowane bieżąco przez dyżurnego ruchu pomocniczego nastawni dysponującej „ZK” i dyżurnego ruchu nastawni dysponującej „Zd”, jak również przez nastawniczego nastawni wykonawczej „Zd-1” w książkach przebiegu R-142.

- 6) klucz od zwrotnicy odgałęziającej kierownik manewrów powinien zwrócić
nie ma
- 7) Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych: Nie ma.

^{*)} niepotrzebne skreślić