

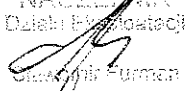
Przedsiębiorstwo Handlowe „BARTEX” Sp. z o.o. Oddział w Bydgoszczy
ul. Grunwaldzka 207, 85-451 Bydgoszcz

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ NORMALNO i SZEROKOTOROWEJ „BARTEX” Sp. z o.o. na stacji Chruściel

UZGODNIŁ

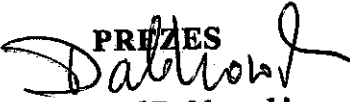

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zakład Linii Kolejowych
10-404 Olsztyn, ul. Lubelska 5
NIP 113-23-16-427 REGON 017316027-00052

NACZELNIK
Działu Eksploatacji


Andrzej Furman

26.10.2017

ZATWIERDZIŁ

PREZES

Krzysztof Dąbkowski

Październik 2017

Spis treści

§	Tytuł	Strona
Rozdział I. Postanowienia ogólne		5
1	Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu	5
2	Podstawy prawne eksploatacji bocznic kolejowej	6
3	Zakres obowiązywania regulaminu	6
4	Postanowienia ogólne dotyczące użytkownika bocznic	6
5	Postanowienia ogólne dot. współużytkowników bocznic	6
6	Przeznaczenie bocznic kolejowej	7
7	Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych, zatwierdzonych przez Prezesa Spółki „BARTEX” Sp. z o.o.	7
8	Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, pozyskanych od zarządców infrastruktury kolejowej z którymi bocznic kolejowa jest połączona lub od przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę	7
Rozdział II. Opis techniczny bocznic kolejowej		7
9	Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej z którą bocznic jest połączona	7
10	Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada	7
11	Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego	8
12	Tory bocznicowe – ich układ, numeracja, przeznaczenie, długość ogólna i użyteczna ze wskazaniem pojemności oraz ich pochylenie podłużne	8
13	Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów	10
14	Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania	11
15	Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic	11
16	Przyporządkowanie rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych	11
17	Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	11
18	Kolejowe obiekty inżynieryjne	11
19	Przejazdy kolejowe i przejścia w poziomie szyn	12
20	Oświetlenie bocznic kolejowej	12
21	Punkty ładunkowe	12
22	Urządzenia ładunkowe	12
23	Wagi wagonowe	13
24	Bramy kolejowe	13
25	Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki	13
26	Lokalizacja budowli lub urządzeń dla których nie jest zachowana skrajnia budowli	13
27	Sygnały, wskaźniki i tablice	13
28	Urządzenia i środki trakcyjne	14
29	Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania	14
30	Środki łączności	14
ROZDZIAŁ III. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznic kolejowa jest połączona.		14
31	Zasady prowadzenia ruchu między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej z którymi bocznic kolejowa jest połączona	14

ROZDZIAŁ IV. Warunki techniczne obsługi bocznic kolejowej		15
32	Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową	15
33	Liczba obsług i czas ich wykonywania	15
34	Masa hamująca składów manewrowych	15
35	Dopuszczalny nacisk osi na szynę	16
36	Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych	16
37	Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznic kolejowej	16
38	Ruch lokomotyw użytkownika bocznic po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznic jest połączona	16
ROZDZIAŁ V. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznic kolejowej		16
39	Podział bocznic kolejowej na rejony manewrowe	16
40	Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznic kolejowej	16
41	Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej	16
42	Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym	17
43	Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw	17
44	Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie	17
45	Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie	17
46	Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn	17
47	Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzenia hamulców ręcznych lub włączenia hamulców zespolonych	17
48	Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką lub przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów	17
49	Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów	18
50	Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie	18
51	Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem	19
ROZDZIAŁ VI. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznic kolejowej.		20
52	Planowanie i organizowanie pracy manewrowej	20
53	Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej	20
54	Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic	20
55	Ważenie wagonów	21
56	Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych	21
57	Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługa punktów ładunkowych	21
ROZDZIAŁ VII. Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego.		23
58	Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym	23
59	Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt zdawczo-odbiorczy	24
ROZDZIAŁ VIII. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.		24
60	Przewóz towarów niebezpiecznych	24
ROZDZIAŁ IX. Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.		25
61	Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego	25

ROZDZIAŁ X. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicach (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicach).		26
62	Wymagania kwalifikacyjne pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicach	26
ROZDZIAŁ XI. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznicach (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznicach ruchem kolejowym oraz z pracą ładunkową wagonów kolejowych).		26
63	Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznicach	26
ROZDZIAŁ XII. Postępowania w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym.		27
64	Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym	27
ROZDZIAŁ XIII. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami, którego bocznicą kolejową jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę kolejową.		28
65	Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej z torami którego bocznicą kolejową jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę kolejową	28
ROZDZIAŁ XIV. Postanowienia końcowe.		28
66	Rozdzielnik regulaminu	28
67	Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu	29
68	Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania	29
69	Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu	30
70	Wykaz pracowników, którzy przyjęli do wiadomości postanowienia regulaminu	31
	Załącznik nr 1: Plan schematyczny bocznic kolejowych	32
	Załącznik nr 2: Wytyczne obsługi sprzęgu samoczynnego typu UIC/OSŻD rosyjskiego - typu SA 3 oraz sprzęgu mieszanego	33

Rozdział I

Postanowienia ogólne

§ 1

Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.

Podstawa prawna jest wymóg posiadania regulaminu pracy określony w § 6 ust.3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., późn. 360), związku w związku z postanowieniami art.19 ust.3 pkt.6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz.1727 tekst jednolity, z późniejszymi zmianami).

Obowiązujące akty prawne dotyczące użytkowanej bocznicy:

- ✓ ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r.(Dz. U. z 2016 r. poz.1727 tekst jednolity, z późniejszymi zmianami).
 - ✓ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 roku w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. z dnia 18 marca 2016 r. poz. 369).
 - ✓ rozporządzenie MI z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., późn. 360),
 - ✓ ustawa Prawo przewozowe z dnia 15 listopada 1984 r. z późniejszymi zmianami (Dz.U.84 Nr 50 poz. 601),
 - ✓ rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 25 września 2015 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. z 2015 r., późn. 1548),
 - ✓ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczenia do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2014 r., późn. 720).
 - ✓ ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U.03 Nr 207, poz.2016 z późniejszymi zmianami),
 - ✓ rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz.U.08 153 poz. 955),
 - ✓ rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U.02. Nr 75, poz. 690 z dnia 15 czerwca 2002 r. z późniejszymi zmianami),
 - ✓ ustawa o ochronie przeciwpożarowej z dnia 24 sierpnia 1991 r. (Dz.U.91 Nr 147 poz. 1229 z późniejszymi zmianami),
 - ✓ rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie przewozu przesyłek towarowych z dnia 25 lutego 1997 r. (Dz.U.97 Nr 26 poz.142),
 - ✓ rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30grudnia 2014 roku w sprawie pracowników zatrudnionych bezpośrednio na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra - Dz. U. z 2015r. poz.46
- Regulamin opracowano na podstawie obwieszczenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz. Urz. MI. 2010 nr 3 poz. 8 z dnia 26 lutego 2010 r.).

Celem opracowania niniejszego regulaminu jest usystematyzowanie i zrozumiałe ustalenie zakresu i porządku pracy oraz czynności związanych z wykonywaniem manewrów i prac na i wyładunkowych na bocznicę jak też zapewnienie utrzymania w należytym stanie technicznym torów, rozjazdów, urządzeń na i wyładunkowych w warunkach normalnych, również podczas trudnych warunków atmosferycznych (zimowych) uwzględniających bezpieczeństwo:

- a. pracowników transportu kolejowego,
- b. innych osób znajdujących się w rejonie prac manewrowych oraz na i wyładunkowych,
- c. taboru kolejowego, innych środków transportu urządzeń na i wyładunkowych na terenie bocznic.

§ 2

Podstawy prawne eksploatacji bocznic kolejowej.

Podstawą eksploatacji bocznic jest:

Umowa Nr 52/203/026/00/27000123/14 zawartej dnia 06.04.2011 pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie ul. Lubelska 5, 10- 404 Olsztyn, a „BARTEX” Sp. z o.o. Oddział Bydgoszcz ul. Grunwaldzka 207; 85 - 451 Bydgoszcz na dzierżawę części toru nr 5n/5s, o prześwicie 1435 mm/1520mm.

Przedmiotem umowy jest dzierżawa:

- a) toru o prześwicie 1435 mm nr 5 (od Rz 16 do KO) o długości 456 mb,
- b) toru o prześwicie 1435 mm nr 25 (od Rz 16 do KO) o długości 40 mb,
- c) wstawki międzyrozjazdowej Rz 16 - Rz 18 na odcinku od Rz 16 do Wk 2 o długości 30 mb,
- d) rozjazdu zwyczajnego nr Rz 16 - 1 kpi,
- e) koźłów oporowych w torze nr 5 i 25 - 2 kpi,
- f) napędu mechaniczny rozjazdu nr Rz 16 - 1 kpi.
- h) dokonywanie oględzin rozjazdu nr Rz 16 zgodnie z obowiązującymi w PKP PLK S.A. instrukcjami, oraz diagnostyka i utrzymanie napędu mechanicznego rozjazdu Rz 16.

§ 3

Zakres obowiązywania regulaminu.

Postanowienia regulaminu obowiązują:

- pracowników „BARTEX” Sp. z o.o. w zakresie czynności związanych z transportem kolejowym tj. nadzoru nad pracą manewrową, jak też odbiorem i przekazywaniem wagonów od i dla przewoźników,
- pracowników licencjonowanego przewoźnika dokonującego obsługi torów zdawczo - odbiorczych bocznic stosownie do czynności wykonywanych dla użytkownika bocznic „BARTEX” Sp. z o.o.

§ 4.

Postanowienia ogólne dotyczące użytkownika bocznic kolejowej.

Użytkownikiem bocznic jest Przedsiębiorstwem Handlowe „BARTEX” Sp. z o.o Oddział Bydgoszcz ul. Grunwaldzka 207 85 - 451 Bydgoszcz.

§ 5.

Postanowienia ogólne dotyczące współużytkowników bocznic kolejowej.

Współużytkownikiem bocznic jest firma „MAKROCHEM” Sp. z o.o. ul. M. Rapackiego 2; 20-150 Lublin.

§ 6.

Przeznaczenie bocznicy kolejowej.

1. Bocznica „BARTEX” Sp. z o.o. przeznaczona jest do przyjmowania i nadawania wagonów ładownych i próżnych:

- a. całopociągowych,
- b. w grupach wagonowych,
- c. w pojedynczych wagonach.

Czynności manewrowe na bocznicy wykonuje licencjonowany przewoźnik.

§ 7

Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych, zatwierdzonych przez Prezesa Spółki „BARTEX” Sp. z o.o.

Użytkownik bocznicy posiada własne przepisy zatwierdzone przez Prezesa Spółki „BARTEX” Sp. z o.o. z siedzibą: Chruściel 4, 14-526 Płoskinia

- a) Przepisy wewnętrzne pracy manewrowej stosowanej na bocznicy kolejowej „BARTEX” Sp. z o.o.
- b) Przepisy sygnalizacji stosowanej na bocznicy kolejowej „BARTEX” Sp. z o.o.
- c) Przepisy wewnętrzne utrzymania nawierzchni bocznicy kolejowej „BARTEX” Sp. z o.o.
- d) Instrukcja w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, na bocznicach kolejowych użytkowanych przez „BARTEX” Sp. z o.o. opracowana na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r.

§ 8.

Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, pozyskanych od PKP PLK S.A. oraz przewoźnika obsługującego bocznice.

Przepisów wewnętrznych od PKP PLK SA nie pozyskano.

Rozdział II

Opis techniczny bocznicy kolejowej

§ 9.

Położenie bocznicy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznica jest połączona.

Normalna i szerokotorowa bocznica stacyjna „BARTEX” Sp. z o.o. odgałęzia się na stacji Chruściel, w okręgu nastawczym Ch1, rozjazdem nr 24, w km 43,015 linii kolejowej nr 217 Wielkie Wieżno - Braniewo (SZ), od toru numer 501s.

Bocznica kolejowa w części toru nr 600 s od PR 24, tj. od km 0,00 do km 0,198 położona jest na gruncie kolejowym. Z tego część toru nr 600s od PR 24 do km 0,115 wraz z Wk 1, jest własnością PKP PLK S.A., natomiast od km 0,115 do km 0,198 jest własnością „BARTEX” Sp. z o.o. tory nr 1s; 2s i 3s są własnością firmy „BARTEX” Sp. z o.o.

Pozostała część infrastruktury kolejowej to jest: tory numer 601s, 602s, 701s, 702s, 703s, 704s są własnością firmy „MAKROCHEM” i położone są na gruncie do niej należącym.

Część toru nr 5n/5s związana z pracą bocznicy, dzierzawiona jest od PKP PLK S.A.. Fragment tego toru położony jest od km 71,480 do km 71,680, wg kilometrażu linii kolejowej numer 204 Malbork - Braniewo.

§ 10.

Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

Bocznica stanowi jeden okręg nastawczy bez posterunków ruchu. Jednoczesne dokonywanie obsługi po obu torach 1435mm i 1520mm jest zabronione.

§ 11.

Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo – odbiorczy, dla wagonów o prześwicie toru 1520 mm, znajduje się na torze nr 600s w km 0.320 tj. 15 m przed początkiem rozjazdu nr 101, a 6 m przed przejazdem w km 0.311 znajdującym się w tym torze.

Punkt zdawczo – odbiorczy, dla wagonów o prześwicie toru 1435 mm i 1520 mm, znajduje się w torze nr 5n/5s w km 71,660 (wg kilometrażu linii kolejowej numer 204), tj. 20 m przed rozjazdem nr 16. Dla obu tych punktów, tablice z napisem „Punkt zdawczo – odbiorczy”, ustawiono po zewnętrznych stronach torów nr 5n/5s i nr 600s, w odniesieniu do placu przeładunkowego.

§ 12.

Tory bocznicowe – ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne pojemność oraz ich pochylenia podłużne.

1. Pochylenia podłużne torów bocznic:

Tor nr 600s położony jest następująco: od początku bocznic do km 0,106 – na długości 106 m położony jest na wzniesieniu 5,1‰; od km 0,106 do km 0,221 – na długości 115 m położony jest na wzniesieniu 7,83‰; od km 0,221 do końca toru (w miejscu ustawienia kozła oporowego) tj. w km 0,465 – na długości 244m, położony jest na wzniesieniu 1,5‰. Minimalny promień łuku $R(\min) = 205$ m, usytuowany jest w rozjeździe nr 21 tj. podczas jazdy przez ten rozjazd na kierunek zwrotny.

Tor nr 601s położony jest następująco: od PR 101 w km 0,00 do km 0,039 – na długości 39 m położony jest na spadku 1,5‰; od km 0,039 do końca toru (w miejscu ustawienia kozła oporowego) tj. w km 0,355 – na długości 315 m, położony jest w poziomie.

Minimalny promień łuku $R(\min) = 190$ m, usytuowany jest w torze od km 0,071 do km 0,232. Długość łuku wynosi 160 m.

Tor nr 602s położony jest następująco: od PR 102 w km 0,00 do km 0,005 – na długości 5 m, położony jest na spadku 1,5‰; od km 0,005 do końca toru (w miejscu ustawienia kozła oporowego) tj. w km 0,316 – na długości 311 m, położony jest w poziomie. Minimalny promień łuku $R(\min) = 200$ m, usytuowany jest w torze nr 602s od km 0,051 do km 0,198. Długość łuku wynosi 146,57 m.

Tor nr 620s położony jest następująco: od PR 21 w km 0,00 (miejsce odgałęzienia się toru nr 620s to km 0,270 toru nr 600s) do km 0,06 – położony jest na spadku 1,5‰. i dalej położony jest w poziomie na długości 196 m do kozła oporowego.

Tor nr 620s na całej długości położony jest na prostej.

Tor nr 701s położony jest następująco: od początku rozjazdu numer 105 położony jest na spadku 0.1‰ na długości 194 m do kozła oporowego. Tor położony na prostej.

Tor nr 702s położony jest następująco: od początku rozjazdu numer 105 do rozjazdu numer 107 położony w łuku o promieniu $R = 300$ m na długości 314 m i spadku 1,5‰ i dalej na prostej o długości 124 m oraz spadku 1,5‰ do kozła oporowego

Tor nr 703s położony jest następująco: od początku rozjazdu numer 106 położony jest w łuku o promieniu $R = 300$ m na długości 301 m i spadku 1,5‰ i dalej na prostej o długości 124 m, oraz na spadku 1,5‰ do kozła oporowego

Tor nr 704s położony jest następująco: od początku rozjazdu numer 106 do rozjazdu numer 108 położony jest w łuku o promieniu $R = 300$ m na długości 312 m oraz na spadku 1,5‰

Tor nr 1s - na całej swojej długości położony jest w poziomie

Tor nr 2s - na całej swojej długości położony jest w poziomie

Tor nr 3s - na całej swojej długości położony jest w poziomie

Tor stacyjny nr 5n/5s i droga zwrotnicowa prowadząca na ten tor, wg kilometrażu linii nr 204, położona jest następująco: od km 71,428 do km 71,700 na spadku 4.3‰, na długości 272 m, w kierunku stacji Braniewo; od km 71,700 do km 71,900 położony jest na spadku 4.8‰, na długości 200 m w kierunku stacji Braniewo.

2. Dla określenia długości ogólnej torów na bocznicę „BARTEX” Sp. z o.o. pomiędzy charakterystycznymi ich punktami przyjęto oznaczenia:

PR - początek rozjazdu

U - ukres rozjazdu,

SP - splot torów o prześwicie 1435mm i 1520mm

KO - koziół oporowy

Z1- tarcza zaporowa,

3. Długość ogólna torów bocznicę wynosi :

- tory o prześwicie 1435mm – 481 m.

- tory o prześwicie 1520mm – 4522 m.

- splot torów 2 i 512 o prześwicie 1435mm i 1520mm – 953m,

a. Tory i rozjazdy bocznicę o prześwicie 1435mm pobudowane są z szyn typu S49 o dopuszczalnym nacisku na szynę 206 kN/oś (21 ton/oś), natomiast tory i rozjazdy o prześwicie 1520mm pobudowane są z szyn typu S49 o dopuszczalnym nacisku na szynę 231 kN/oś (23,5 tony/oś)

b. Wykaz torów bocznicę.

Wykaz torów o prześwicie 1435mm i ich pojemność:

Nr toru	Przeznaczenie toru	Długość toru w metrach						Pojemność toru w wag. 4 - osiowych
		Ogólna			Użyteczna			
		Od	Do	(m)	Od	Do	(m)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
5n	Zdawczo odbiorczy na i wyładunkowy	SP 1	KO	456,00	SP 1	Z-1	451	25
25	Żeberko ochronne	KR 16	KO	25	U 16	KO	20	1
Razem		481			471			26

Wykaz torów o prześwicie 1520mm i ich pojemność:

Nr toru	Przeznaczenie toru	Długość toru w metrach						Pojemność toru w wag. 4 - osiowych
		Ogólna			Użyteczna			
		Od	Do	(m)	Od	Do	(m)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
600s	Dojazdowy na bocznicę, zdawczo – odbiorczy, na i wyładunkowy	PR 24	KO	603	PR 101	Z-1	293	16
601s	Odstawczy, na i wyładunkowy	PR 101	KO	350	U 103	Z-1	257	14
602s	Odstawczy, na i wyładunkowy	PR 102	KO	311	U 102	Z-1	253	14
620s	Odstawczy, na i wyładunkowy	PR 111	KO	173	PR 111	Z-1	127	7
701s	Odstawczy, na i wyładunkowy	PR 105	KO	194	U 105	Z-1	148	8
702s	Odstawczy, na i wyładunkowy	PR 105	KO	439	U 105	Z-1	326	18
703s	Odstawczy, na i wyładunkowy	PR 106	KO	426	U 106	Z-1	288	16
704s	Odstawczy, na i wyładunkowy	PR 106	KR 108	312	U 106	U 108	222	12
1s	Odstawczy, na i wyładunkowy	PR 201	KO	372	U 202	PR 204	134	7
2s	Odstawczy, na i wyładunkowy	PR 202	KO	275	U 203	U 205	90	5
3s	Odstawczy, na i wyładunkowy	PR 203	KO	161,	U 203	KO	147	8

5s	Zdawczo odbiorczy na i wyładunkowy	SP 1	KO	456	SP 1	Z-1	451	25
Razem		Dł. ogólna		3824	Dł. użyteczna		2736	150

6. Pojemność torów bocznic.

Maksymalna pojemność bocznic wynosi:

a) w grupie normalnotorowej o prześwicie 1435mm - 26 wagonów czteroosiowych

b) w grupie szerokotorowej o prześwicie 1520mm - 150 wagonów czteroosiowych.

Dla wykonania normalnej pracy manewrowej na bocznicach pojemność bocznic określa się w ilości wagonów czteroosiowych i wynosi ona:

a) dla torów o prześwicie 1435mm = 26 wagonów czteroosiowych

b) dla torów o prześwicie 1520mm = 150 wagonów czteroosiowych.

Ze względu na długość torów zdawczo - odbiorczych o prześwicie 1435 mm - 471m, jednorazowo można podstawić 25 wagonów, oraz torów zdawczo – odbiorczych o prześwicie 1520 mm – 744 m jednorazowo można podstawić 41 wagonów, przyjmując 18 m jako średnią długość wagonu towarowego.

§13.

Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów.

Wykaz rozjazdów i wykolejnic bocznic.

Rozjazdy o prześwicie 1435 mm

Nr Rozjazdu	Położenie zasadnicze	Sposób przekładania, kto obsługuje	Typ rozjazdu	Wypożyczenie w latarnię / atrapę
16	na tor nr 25	mechaniczny, nastawniczy Ch 1	S 49 L, 1: 9, R - 300	latarnię

Rozjazdy o prześwicie 1520 mm

Nr Rozjazdu	Położenie zasadnicze	Sposób przekładania, kto obsługuje	Typ rozjazdu	Wypożyczenie w latarnię / atrapę
24	na zwr. nr 23	mechaniczny, nastawniczy Ch 1	S 49, L	latarnia
ST 1	-	-	S49, 1520/1435	-
21	na tor 620s	ręczny drużyna manewrowa	S 42, L	atrapa
101	na zwr. nr 21	ręczny, drużyna manewrowa	S 42, P	atrapa
102	na tor 602s	ręczny, drużyna manewrowa	S 42, P	atrapa
103	na tor 601s	ręczny, drużyna manewrowa	S 49	atrapa
104	na tor 702s	ręczny, drużyna manewrowa	S 49	atrapa
105	na tor 701s	ręczny, drużyna manewrowa	S 49	atrapa
106	na tor 704s	ręczny, drużyna manewrowa	S 49	atrapa
107	Na tor 702s	ręczny, drużyna manewrowa	S 49	atrapa
108	Na tor 703s	ręczny, drużyna manewrowa	S 49	atrapa
109	Na tor 702s	ręcznie, drużyna manewrowa	S 49	atrapa

110	Na tor 703s	ręcznie, drużyna manewrowa	S 49	atrapa
111	Na tor 600s	ręcznie drużyna manewrowa	S 49	atrapa
ST 2	-	-	S49, 1520/1435	-
201	na zwr. nr 101	ręcznie, drużyna manewrowa	S 49	atrapa
202	Na tor 1s	ręcznie drużyna manewrowa	S 49	atrapa
203	Na tor 2s	ręcznie drużyna manewrowa	S 49	atrapa
204	Na tor 1s	ręcznie drużyna manewrowa	S 49	atrapa
205	Na tor2s	ręcznie, drużyna manewrowa	S 49	atrapa

Wszystkie zwrotnice na torach bocznicy są przestawiane ręcznie, przez pracowników drużyny manewrowej licencjonowanego przewoźnika.

Wskaźniki latarni na zwrotnicach są nieoświetlone lub są zastąpione metalowymi atrapami.

§ 14

Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania.

Na torach bocznicy zarówno w torach o prześwicie 1435 mm jak i w torach o prześwicie 1520 mm nie ma wykolejnic.

Wk1 na torze o prześwicie 1520 mm jak i Wk2 wraz z rozjazdem nr 16 stanowią własność PKP PLK S.A. i są utrzymywane przez pracowników PKP PLK SA wg przepisów obowiązujących w PKP PLK S.A.

§ 15

Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.

Na terenie bocznicy Wk 1 uzależniona jest z rozjazdem Rz 24, natomiast zwrotnica rozjazdu numer 21 zamknięta jest na zamek trzpieniowy, a klucz od tego zamka jest uzależniony w zamku stawidłowym na ławie nastawczej nastawni wykonawczej „Ch1”, dla umożliwienia prowadzenia ruchu pociągów na sygnały zezwalające na semaforach

§16

Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.

Rozjazdy znajdujące się na terenie bocznicy przyporządkowane są do okręgu nastawczego bocznicy „Bartex”

§ 17

Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

Bocznica nie jest wyposażona w tarcze manewrowe.

Właścicielem urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym jest PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie.

Tory na terenie bocznicy nie posiadają izolacji torowej.

Rozjazdy na terenie bocznicy jak też rozjazdy odgałęziające na bocznice nr 16 i nr 24 nie posiadają izolacji rozjazdowej.

Utrzymanie i konserwacja rozjazdów należy do właściciela bocznicy.

§ 18

Kolejowe obiekty inżynieryjne.

Na terenie bocznicy nie występują kolejowe obiekty inżynieryjne.

§ 19

Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.

Na terenie bocznic „Bartex” znajdują się trzy przejazdy drogowe w poziomie szyn:

- Przejazd kategorii D, w torze nr 620s, 104, 105 w km 0.216 w drodze wewnątrzzakładowej, stanowiącej przedłużenie placu przeładunkowego (położonego pomiędzy torami nr 600s i nr 5n/5s), dojazdowej do nastawni wykonawczej Ch 1. Przejazd ten przeznaczony jest dla następujących pojazdów drogowych: transportu wewnątrzzakładowego bocznic „Bartex”; klientów bocznic; pojazdów służbowych Grupy PKP, pojazdów służb komunalnych (gminnych) i uprzywilejowanych. Szerokość przejazdu wynosi 9 m. Oznakowany jest z obu stron drogi, po prawej stronie, znakami drogowymi G-4 „Krzyżami Św. Andrzeja” i B-20 „Stop”.
- Przejazd kategorii D w torze nr 600s, w km 0.311 stanowiący połączenie placu przeładunkowego (położonego pomiędzy torami nr 600s i nr 5n/5s) z placem składowym. Przejazd ten przeznaczony jest dla pojazdów drogowych transportu wewnątrzzakładowego bocznic „Bartex”. Szerokość przejazdu wynosi 6 m. Oznakowany jest od strony placu przeładunkowego, po prawej stronie, znakami drogowymi G-3 „Krzyżami Św. Andrzeja” i B-20 „Stop”.
- Przejazd kategorii D w torach nr 702s, 703s, 704s w km 0.140 za rozjazdami numer 105 i 106 usytuowany jest przejazd wewnątrzzakładowy o szerokości 6 m oznakowany znakami drogowymi G-4 „Krzyżami Św. Andrzeja” i B-20 „Stop”. Przejazd wyłącznie dla firmy Bartex. Przejazdów oraz toru na długości 5 m, przed i za przejazdem, nie wolno zastawiać taborem.

§ 20

Oświetlenie bocznic kolejowej

Tory bocznic oświetlane są w porze ciemnej i warunkach złej widzialności światłem elektrycznym. Punkty świetlne obok torów nr 600s i nr 620s wyposażone są w żarówki typu tradycyjnego, natomiast punkty świetlne obok torów nr 601s i nr 602s oraz obok torów 701s do 704s wyposażone są w żarówki halogenowe.

Oświetlenie jest włączane i wyłączane przez pracowników bocznic „Bartex”:

- przyjmującego i zdającego wagony, przed rozpoczęciem i po zakończeniu obsługi;
- kierującego pracami ładunkowymi i sortowaniem węgla dla potrzeb wykonywania prac ładunkowych oraz manewrów wykonywanych przez drużynę manewrową bocznic „Bartex”;
- Dozorcę bocznic w porze, kiedy na bocznic nie wykonuje się czynności zdawczo - odbiorczych, ładunkowych i manewrów.

Dzierżawiony tor nr 5n/5s oświetlany jest tymi samymi punktami świetlnymi co tor nr 600s. Oświetlenie elektryczne torów zdawczo-odbiorczych umożliwia obsługę bocznic w porze nocnej (ciemnej) oraz zezwala na czynności ładunkowe całodobowo.

Za ich prawidłowe działanie odpowiedzialny jest użytkownik bocznic. W razie potrzeby, podczas wykonywania prac manewrowych wyznaczony pracownik bocznic. Place ładunkowe są również oświetlane w porze ciemnej.

§ 21

Punkty ładunkowe.

Na terenie bocznic znajdują się dwie rampy:

- 1) plac na i wyładunkowy nr 1 przy torze nr 600s oraz wzdłuż toru nr 602 s o długości 100 m, szerokości 60m, łączna powierzchnia placu wynosi 6000m²
- 2) plac na i wyładunkowy nr 2 na międzytorzu torów nr 600s a torem 5n/5s o długości 603 m, szerokości 11m, łączna powierzchnia rampy wynosi 6633m²

§ 22

Urządzenia ładunkowe.

Rozładunek towaru sypkiego na bocznic jest prowadzony sprzętem mechanicznym, który jest własnością użytkownika bocznic.

W torach nr 601s i nr 602s oraz w torach numer 703s i 704s w km 0.2 + 10,97 (wg kilometrażu toru nr 601s) położone są dwa punkty przeładunku towarów sypkich (sadzy). Przeładunek odbywa się, z specjalistycznych wagonów o prześwicie toru 1520 mm, bezpośrednio do „autocystern” za pośrednictwem kieszeniowego przenośnika taśmowego.

Urządzenie to zasilane jest prądem elektrycznym o napięciu 400V. Wydajność przeładunkowa tego urządzenia wynosi 70 m³ / godz..

§23

Wagi wagonowe.

Bocznica posiada wagę wagonową o udźwigu 120 ton i długości pomostu 20m znajduje się na torze splotowym 5n/5s. Dozwolona prędkość jazdy przez wagę wagonową wynosi 3 km/h.

§24

Bramy kolejowe.

Na bocznicę „Bartex” w torach nr 601s i nr 602s usytuowane są dwie bramy położone w jednym ciągu - linii skośnej do osi torów oraz dwie bramy usytuowane pomiędzy rozjazdami numer 104, a 105 i 106.

Bramy te zlokalizowane są następująco: w torze nr 601 w km O, 151; w torze nr 602s w km O, 112; na wstawce między rozjazdami 104 i 105 w km O, 122; na wstawce między rozjazdami nr 104 i 106 w km O, 122

Na bramie z obu stron umieszczone są tarcze 01 „Stój”, a w stanie otwartym bramy są zabezpieczane przed samoczynnym zamknięciem.

Zabezpieczenie przed samoczynnym zamknięciem skrzydeł bram należy do użytkownika bocznicy.

§25

Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.

Istniejąca skrajnia budowli na obszarze całej bocznicy jest zgodna ze skrajnią obowiązującą na infrastrukturze stycznej zarządcy PKP PLK SA, wg PN-69/K-02057 B, skrajnia taboru obowiązuje wg PN-70/K-02056. Na terenie bocznicy brak jest skrajnika.

§26

Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.

Wszystkie budowle i urządzenia zlokalizowane na terenie bocznicy usytuowane są z zachowaniem skrajni budowli.

§27

Sygnały, wskaźniki i tablice.

Sygnały, wskaźniki i tablice na terenie bocznicy są zgodne z instrukcją wewnętrzną Zasady i wymagania prowadzenia manewrów oraz sygnalizacji na bocznicach kolejowych użytkowanych przez „BARTEX” Sp. z o.o. Dla obu tych punktów, tablice z napisem „Punkt zdawczo – odbiorczy”, ustawiono po zewnętrznych stronach torów nr 5n/5s i nr 600s, w odniesieniu do placu przeładunkowego.

§28

Urządzenia i środki trakcyjne.

Użytkownik bocznicy posiada lokomotywy spalinowe serii TEM 2 i 15D/A

Tory zdawczo-odbiorcze i punkty ładunkowe obsługiwane są lokomotywami licencjonowanego przewoźnika.

§29

Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania.

Zarówno użytkownik jak również i współużytkownik bocznic nie posiadają taboru specjalnego, jak też środków do jego utrzymania.

§ 30

Środki łączności.

Użytkownik bocznic posiada łączność stacjonarną.

Wykaz telefonów do przewoźnika

Właściciel Bocznic	55 2419532
Dyżurny ruchu stacji Chruściel	55 6222234
Dyżurny ruchu stacji Braniewo	55 6222232

Wykaz telefonów alarmowych:

Policja	997	lub	112
Straż pożarna	999		
Pogotowie ratunkowe	998		

ROZDZIAŁ III

Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznic kolejowa jest połączona.

§ 31

Zasady prowadzenia ruchu między bocznicą kolejową a torami zarządcy infrastruktury kolejowej z którymi bocznic kolejowa jest połączona.

1. Wjazd lokomotyw manewrowych i składów manewrowych na tory zdawczo-odbiorcze bocznic **Bartex** odbywa się następująco:

- 1) Obsługa toru zdawczo – odbiorczego bocznic dokonywana jest ze stacji Braniewo poprzez stację Chruściel przy której bocznic jest zlokalizowana drużyną manewrową licencjonowanego przewoźnika,
- 2) Ruch taboru kolejowego ze stacji Braniewo do stacji Chruściel celem obsługi bocznic prowadzony jest na zasadach jazd pociągowych,
- 3) Przygotowanie drogi przebiegu dla wjazdu na tor zdawczo – odbiorczy bocznic lub wyjazd z tego toru należy do pracowników stacji Chruściel oraz drużyny manewrowej która obsługuje rozjazd ręczny numer 21 i jest odpowiedzialna za prawidłowość jego nastawienia.

Przed przystąpieniem do obsługi bocznic kierownik manewrów licencjonowanego przewoźnika omawia plan pracy manewrowej z dyżurnym ruchu stacji Chruściel, który następnie przekazuje dla maszynisty i drużyny manewrowej. Obsługa torów zdawczo – odbiorczych odbywa się od strony nastawni wykonawczej „Ch1” stacji Chruściel

2. Manewry na torach bocznic.

- a) Podstawianie i zabieranie wagonów na tory ładunkowe zarówno w grupie normalnotorowej jak i szerokotorowej wykonuje licencjonowany przewoźnik, własnymi lokomotywami manewrowymi pod kierownictwem ustawiacza lub upoważnionego pracownika.
- b) ruchy manewrowe wolno wykonywać wyłącznie pod kierownictwem uprawnionego pracownika zwanego kierownikiem manewrów (ustawiacza).
- c) odpowiedzialny za transport pracownik użytkownika bocznic powinien przekazać ustawiaczowi licencjonowanego przewoźnika wszystkie niezbędne informacje dotyczące miejsca znajdowania się wagonów, połączenia ich w grupach, zabezpieczeniu przed zbiegnięciem oraz inne dane mające znaczenie dla bezpieczeństwa wykonywanej pracy manewrowej, m.in. w zakresie zachowania skrajni, pracy mechanicznych i elektrycznych urządzeń przeładunkowych itp.

d) w czasie wykonywania pracy przez lokomotywę przewoźnika zabrania się korzystania z przejazdów drogowych w poziomie szyn oraz należy usunąć wszelki sprzęt, tabor drogowy i drogowo-szynowy znajdujący się w skrajni taboru.

e) przed uruchomieniem taboru dla wykonywania manewrów należy stale zwracać uwagę: na prawidłowe nastawienie zwrotnic, na należyte przyleganie iglic do opornic w celu uniknięcia dwutorowej jazdy taboru, w czasie manewrów na torach nie mogą znajdować się osoby postronne i nie związane z wykonywaną pracą manewrową, czy tabor na sąsiednich torach znajduje się granicach ukresu, czy w bezpośrednim sąsiedztwie toru nie są złożone materiały mogące spowodować uszkodzenie, wykolejenie taboru lub być powodem wypadku z pracownikiem, czy pod kołami wagonu, który ma być przetaczany nie znajdują się płozy hamulcowe, kliny lub inne przeszkody, aby sprzęganie i rozprzęganie taboru odbywało się tylko na postoju (po zatrzymaniu), ażeby wagony w stanie zahamowanym nie były przetaczane.

f) maszynista lokomotywy obowiązany jest podczas jazdy stale śledzić:

- czy droga dla jazdy manewrowej jest właściwie ułożona,
- czy na torze nie znajdują się ludzie,
- czy na sąsiednich torach wagony nie wystają poza ukresy,
- czy sygnały podawane są tylko przez kierującego manewrami.

Powyższe obowiązuje również i kierownika manewrów, przed podaniem sygnału na uruchomienie taboru. Przed zamierzonym wjazdem na tory zdawczo-odbiorcze bocznicy drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika zobowiązana jest do powiadomienia użytkownika bocznicy o obsłudze bocznicy „BARTEX” lub „MAKROCHEM” z wyjątkiem jazd licencjonowanego przewoźnika odbywających się wg uzgodnionego planu obsługi. Zasadniczo obsługa torów zdawczo-odbiorczych bocznicy odbywa się od strony nastawni wykonawczej stacji Chruściel.

ROZDZIAŁ IV

Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej

§ 32

Podstawianie wagonów na bocznice kolejową.

Podstawienia składów manewrowych na bocznice dokonuje się na podstawie dwustronnej umowy na obsługę zawartej pomiędzy licencjonowanym przewoźnikiem a użytkownikiem bocznicy.

Z uwagi na długość użyteczną (tor nr splotowy nr 5n/5s normalny – 451 m i tor szeroki zdawczo-odbiorczy – 744 m jednorazowo na bocznice można podstawić 25 wagonów czteroosiowych o prześwicie osi 1435mm i 41 wagonów czteroosiowych o prześwicie osi 1520mm.

§ 33

Liczba obsług i czas ich wykonywania.

Obsługa bocznicy lokomotywą przewoźnika po torze o prześwicie 1435 i 1520 mm odbywa się zgodnie z planem obsługi bocznicy. Plan obsługi sporządzany jest przy współudziale licencjonowanego przewoźnika, i użytkownika bocznicy. Plan obsługi bocznicy jest opracowany przy każdorazowej zmianie rozkładu jazdy pociągów.

Ilość obsług nie jest stała w ciągu roku i może ulegać zmianie. Ograniczeń co do pory obsługi bocznicy nie ma. Tory zdawczo-odbiorcze w okresie złej widoczności i w porze ciemnej są oświetlone elektrycznie przez użytkownika bocznicy. Poza planowa obsługa (lub wjazd lokomotywy manewrowej licencjonowanego przewoźnika) na punkt zdawczo-odbiorczy jest dozwolony po uzgodnieniu takiej obsługi lub jazdy z przedstawicielem bocznicy. Prace przeładunkowe należy wtedy przerwać.

§ 34

Masa hamująca składów manewrowych.

Dla składów manewrowych z czynnym hamulcem po torze o prześwicie 1435mm zespolonym należy przyjąć dla drogi hamowania 400m i szybkości do 10 km/h – 6 % dla wymaganej masy hamującej.

Dla składów manewrowych z czynnym hamulcem po torze o prześwicie 1520mm zespolonym należy przyjąć dla drogi hamowania 400m i szybkości do 10 km/h – 10 % dla wymaganej masy hamującej.

Składy nie muszą być połączone na hamulec zespolony, lecz ilość wagonów bez czynnego hamulca zespolonego w jednej grupie po torze o prześwicie 1435mm nie może być większa niż 12 wagonów czteroosiowych.

Składy nie muszą być połączone na hamulec zespolony, lecz ilość wagonów bez czynnego hamulca zespolonego w jednej grupie po torze o prześwicie 1520mm nie może być większa niż 12 wagonów czteroosiowych.

§ 35

Dopuszczalny nacisk osi na szynę.

Tory i rozjazdy o prześwicie 1435mm boczniczy pobudowane są z szyn typu S 49 o dopuszczalnym nacisku na szynę 206 kN/oś (21 ton/oś).

Tory i rozjazdy o prześwicie 1520mm boczniczy pobudowane są z szyn typu S49 o dopuszczalnym nacisku na szynę 231kN/oś (23,5 ton/oś).

§ 36

Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.

Na tory boczniczy o prześwicie 1435mm zabroniony jest wjazd lokomotyw, których nacisk na oś przekracza 206kN/oś (21ton/oś).

Na tory boczniczy o prześwicie 1520mm zabroniony jest wjazd lokomotyw, których nacisk na oś przekracza 231kN/oś (23,5 tony/oś).

§37

Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach boczniczy kolejowej.

Ruch lokomotyw licencjonowanych przewoźników kolejowych po torach boczniczy może odbywać się.

§38

Ruch lokomotyw i ciągnika drogowo szynowego użytkownika boczniczy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznicza kolejowa jest połączona.

Lokomotywa użytkownika boczniczy może jeździć po torach Zarządcy, natomiast ciągnik drogowo - szynowy użytkownika boczniczy nie może jeździć po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznicza kolejowa jest połączona.

ROZDZIAŁ V

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej

§ 39

Podział boczniczy kolejowej na rejony manewrowe.

Bocznicza stanowi dwa rejony manewrowe bez posterunków ruchu:

- pierwszy rejon manewrowy po torach o prześwicie 1435mm,
- drugi rejon manewrowy po torach o prześwicie 1520mm.

§ 40

Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach boczniczy kolejowej.

Prędkość jazdy po torach boczniczy nie może przekraczać:

- po torach boczniczy podczas ciągnięcia - 10 km/h,
- podczas spychania wagonów - 5 km/h,
- podczas dojazdu na punkty ładunkowe - 3 km/h.

§ 41

Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.

Wagony podczas manewrowania mogą być ciągnięte lub spychane.

Podstawianie wagonów można wykonywać wyłącznie metodą odstawczą. Praca manewrowa systemem odrzutu na wszystkich torach boczniczy jest zabroniona.

§ 42

Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym.

W czasie wykonywania pracy manewrowej lokomotywa zawsze powinna znajdować się na końcu lub na początku przetaczanego składu.

Podczas wykonywania manewrów, ciągnik drogowo - szynowy nie może znajdować się między wagonami, a tylko na początku lub końcu przetaczanego taboru.

§ 43

Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.

Sprzęganie i rozprzęganie taboru z pojazdem trakcyjnym dozwolone jest tylko na postoju.

Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu. Dozwolone jest natomiast dociśnięcie taboru pojazdem trakcyjnym celem jego sprzęgnięcia i rozprzęgnięcia.

Wejście pracownika drużyny manewrowej pomiędzy tabor lub wyjście może nastąpić, gdy tabor nie jest w ruchu.

Sygnał na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu taboru wolno dać dopiero po wyjściu pracownika spod taboru.

§ 44

Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.

Obsadę czynnej lokomotywy licencjonowanego przewoźnika i jej wyposażenie ustala licencjonowany przewoźnik obsługujący bocznice.

§ 45

Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.

Obsadę drużyny manewrowej licencjonowanego przewoźnika i jej wyposażenie ustala licencjonowany przewoźnik obsługujący bocznice.

§ 46

Jazdy manewrowe przez przejazdy w poziomie szyn.

Przed wjazdem składu manewrowego na przejazdy wewnątrzzakładowe określone w § 19 kierownik manewrów zatrzymuje skład manewrowy przed przejazdem, następnie upewnia się czy zbliżające pojazdy drogowe i piesi zatrzymali się. Po upewnieniu się o zatrzymaniu się pojazdów drogowych bądź pieszych podaje sygnał manewrowy zezwalając na jazdę przez przejazd.

Podczas manewrowania taboru przez przejazdy wewnątrzzakładowe należy nie pozostawiać taboru na przejeździe.

§ 47

Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych.

Ze względu na maksymalne pochylenie torów do 7,83 ‰ w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych dozwolone jest przetaczanie do 15 wagonów.

§ 48

Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów.

Przetaczanie ręczne wagonów stosuje się w razie awarii środków trakcyjnych do przestawiania wagonów przy placu na i wyładunkowym i w innych przypadkach, jeżeli użycie środka trakcyjnego jest niemożliwe lub nieuzasadnione.

Praca manewrowa wykonywana siłą ludzką w zakresie ograniczonym do najniezbędniejszych potrzeb może odbywać się na torach na i wyładunkowych bocznic pod osobistym nadzorem uprawnionego pracownika z przestrzeganiem następujących zasad:

- pracowników zatrudnionych doraźnie przy przetaczaniu wagonów należy uprzednio pouczyć o sposobie przetaczania i zachowania niezbędnych warunków ostrożności,
- przetaczać można pojedyncze wagony,
- przy przetaczaniu wagonów siłą ludzką pracownicy nie powinni znajdować się ani przed ani za wagonem,
- przy przetaczaniu wagonów 2-osiowych na każdą oś należy wyznaczyć minimum 2-ch robotników,
- przy wagonach 4-osiowych po 3-ch robotników na 2-ie osie,
- wzdłuż torów bocznic powinna być zachowana wolna przestrzeń o szerokości 2 metrów od zewnętrznej główki szyn. W obrębie tej przestrzeni nie wolno porzucać lub pozostawiać żadnych przedmiotów, które mogą utrudniać swobodne chodzenie pracownikom zatrudnionym przy pracy manewrowej.

Praca manewrowa wykonywana pojazdem drogowym w zakresie ograniczonym do najniezbędniejszych potrzeb może odbywać się na torach na i wyładunkowych bocznic pod osobistym nadzorem uprawnionego pracownika z przestrzeganiem następujących zasad:

- przy przetaczaniu siłą pojazdem drogowym pojazd drogowy powinien znajdować się na zewnątrz toru,
- łańcuch lub lina powinny mieć długość co najmniej 2,5m przy czym powinny być zaczepione w sposób wykluczający możliwość uszkodzenia wagonu, a umożliwiając natychmiastowe ich odczepienie w razie potrzeby,
- kierowca silnikowego pojazdu drogowego nie może równocześnie wykonywać czynności kierownika manewrów ani manewrowego,
- nie wolno uderzać w stojący tabor w celu jego uruchomienia,
- w czasie przetaczania wagonu bez hamulca ręcznego przed wagonem powinien iść pracownik z klinem drewnianym lub gumową płozą hamulcową, aby w każdej chwili zatrzymać wagon. W czasie przetaczania wagonu z hamulcem ręcznym należy go obsadzić — wówczas nie jest wymagane poprzedzenie go przez pracownika z klinem lub płozą hamulcową.

§ 49

Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.

Zwrotnice znajdujące się na terenie bocznic w czasie wykonywania manewrów nastawia ustawiacz lub na jego polecenie manewrowy. Zwrotnice należy przestawiać tylko wtedy, gdy jest ona wolna od taboru. Dokładny sposób postępowania omawia § 31 niniejszego regulaminu. Przygotowanie dróg przebiegu polega na przełożeniu zwrotnic rozjazdów w zamierzonym kierunku i sprawdzeniu czy nie ma przeszkód do jazdy. Sprawdzenie, czy nie ma przeszkód do wykonania zamierzonej jazdy manewrowej po torze należy do drużyny manewrowej licencjonowanego przewoźnika.

§ 50

Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.

Za właściwe odczekanie płozów hamulcowych i całościową gospodarkę nimi odpowiada użytkownik bocznic lub wyznaczony pracownik użytkownika bocznic „BARTEX” w Chruścielu lub współużytkownika bocznic. Płozy hamulcowe są oznaczone z jednej strony symbolem literowym, a numerem kolejnym z drugiej strony. Za właściwe użytkowanie płozów hamulcowych odpowiedzialny jest kierownik

manewrów. Nie wolno używać płozów uszkodzonych. Na terenie bocznic stosuje się płozy hamulcowe typu PL3 malowane na kolor czerwony. Płozy hamulcowe nieużyte do zabezpieczenia wagonów, po zakończeniu pracy manewrowej należy składować zgodnie z paragrafem 51. Zabrania się wywożenia płozów hamulcowych poza teren bocznic. W przypadku zauważenia uszkodzonych płozów hamulcowych kierownik manewrów obowiązany jest przekazać je wyznaczonemu pracownikowi bocznic i żądać wydania w zamian nowych. Za stan techniczny odpowiedzialny jest pracownik użytkownika bocznic.

Płozy hamulcowe przeznaczone do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem powinny znajdować się na specjalnych ławach płożowych (stojakach) usytuowanych w następujących miejscach:

- przy torze nr 600s, obok tablicy „Punkt zdawczo – odbiorczy”, - 8 płóz (w tej ilości uwzględniono 4 płozy dla toru nr 5n/5s);
- przy torze nr 601s, obok urządzenia przeładunku sadzy – 4 płozy.
- przy torze nr 704s, na wysokości rozjazdu nr 106 - 6 - płóz

Drużyna manewrowa każdorazowo przed przystąpieniem do pracy obowiązana jest sprawdzić stan płóz hamulcowych oraz ich rozmieszczenie i ilość.

Płóz hamulcowych nie wolno wykładać w następujących miejscach:

- bezpośrednio przed i za złączeniami szyn;
- na opornicy rozjazdu przed przylegającą iglicą;
- na rozjazdach przed krzyżownicą i przed skrzyżowaniem torów;
- na zewnętrznej szynie w łukach;
- przed przejazdami i na przejazdach;
- na szynach rozplaszczonych lub z widocznymi spływami metalu.

Wszystkie płozy powinny być opisane cechą „Bx” z jednej strony i numerami od 1 do 20 z drugiej strony. Nowe płozy wydane do eksploatacji otrzymują numery płóz wycofanych z użycia.

Za przydzielenie odpowiedniej ilości płóz hamulcowych przeznaczonych dla bocznic i toru dzierżawionego odpowiedzialny jest Kierownik bazy przeładunkowej.

§ 51

Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.

Po zakończeniu pracy manewrowej na torach bocznic, pozostawione na postój wagony powinny być zabezpieczone od samoczynnego przestawiania się (unieruchomione). Zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem dokonuje się przez sprzęgnięcie i zahamowanie lub podłożenie płozów hamulcowych, przyjmując następujące zasady:

- w każdej stojącej grupie tabor powinien być sprzęgnięty pomiędzy sobą,
- oprócz sprzęgania, należy zahamować hamulcem ręcznym jeden wagon, gdy grupa połączonych wagonów nie przekracza 10 wagonów, gdy brak jest wymaganych hamulców ręcznych, pod skrajne koła grupy taboru lub pojedynczego wagonu, należy podłożyć płozy hamulcowe,
- w razie braku jednego wagonu z czynnym hamulcem ręcznym, grupę tę należy zabezpieczyć płozami hamulcowymi.

Zabezpieczenia wagonów podczas obsługi punktu dokonuje ustawiacz licencjonowanego przewoźnika.

Płozy hamulcowe należy zakładać na szynę w taki sposób, żeby jedna z warg przylegała ściśle do główki szyny od strony wewnętrznej, a podeszwa płozy objęła w całości główkę szyny.

Płozów hamulcowych nie wolno zakładać w następujących miejscach:

- a) bezpośrednio przed i na złączach szyn,
- b) na zewnętrznym toku szynowym, gdy tor znajduje się w łuku,
- c) tuż przed przejazdem i na przejeździe,

d) na szynie spłaszczonej lub ze spływami.

Zabezpieczenia wagonów na poszczególnych punktach ładunkowych dokonuje drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika, który dokonuje obsługi danego punktu na wyladunkowego :

1) Kierownik manewrów (ustawiacz) licencjonowanego przewoźnika, lub na jego polecenie manewrowy podczas obsługi punktu zdawczo – odbiorczego, a także podczas wykonywania pracy manewrowej na torach bocznic na zlecenie użytkownika bocznic

2) Kierownik manewrów (ustawiacz) bocznic lub na jego polecenie manewrowy bocznic podczas wykonywania pracy manewrowej na torach bocznic i punkcie zdawczo – odbiorczym

ROZDZIAŁ VI

Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznic kolejowej.

§ 52

Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.

Przed planową obsługą kierownik manewrów licencjonowanego przewoźnika porozumiewa się z przedstawicielem właściciela lub użytkownika bocznic w celu ustalenia kolejności wagonów podstawianych na tory ładunkowe i na poszczególne punkty ładunkowe. Kierownik manewrów po zakończeniu podstawiania wagonów dla użytkownika bocznic przekazuje wagony. Przekazanie wagonów i ustalenie wykonania koniecznych jazd manewrowych dla potrzeb właściciela lub użytkownika bocznic następuje po dojechaniu lokomotywy do wagonów przeznaczonych do zabrania.

§ 53

Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.

Podczas obsługi punktu zdawczo-odbiorczego drogi przebiegu przygotowuje nastawniczy nastawni wykonawczej „Ch-1” stacji Chruściel oraz drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika sprawdzając prawidłowość ustawienia zwrotnic oraz czy nie ma przeszkód do wykonania zamierzonych jazd manewrowych.

Czynności manewrowe związane z podstawieniem i zabraniem wagonów (łączenie, rozłączanie), jak też zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem zgodnie z postanowieniami określonymi w § 51 wykonuje drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika.

§ 54

Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic.

Przed podstawieniem lub zabraniem wagonów na lub z punktu ładunkowego drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika powiadamia pracowników dokonujących czynności ładunkowych o zamierzonej obsłudze punktu ładunkowego.

Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do stojącego taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe kierownik manewrów powinien:

1) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się na wagonach kontenera przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,

2) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,,

3) sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,

4) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, płozów hamulcowych, klinów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykoślenie taboru,

5) sprawdzić czy przy torach ładunkowych nie znajduje się jakiś ładunek w skrajni taboru oraz nie grozi obsunięciem się podczas ruchu taboru, należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości conajmniej:

- a) 1450mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte w ppkt. b),
- b) 800mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (węgiel, tłuczeń, kamienie, ziarna itp.),

6) upewnić się, że wagony stojące na torach ładunkowych są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.

Sprawdzenia wymienione w ppkt 3), 4), 5) i 6) powinny być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.

W czasie wykonywania manewrów drzwi w wagonach powinny być zamknięte, a części ruchome zabezpieczone przed możliwością wypadnięcia.

§ 55

Ważenie wagonów.

Użytkownik boczniczy posiada własną wagę wagonową zlokalizowaną na torze numer 5n/5s na której dokonuje ważenia wagonów tak po torze o prześwicie 1435 mm jak i o prześwicie 1520 mm

§ 56

Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.

1. Przygotowanie boczniczy do pracy w warunkach zimowych należy do obowiązków użytkownika boczniczy.

2. Przed okresem zimowym tj. do 15 listopada w wyznaczonym miejscu winny być zgromadzone następujące materiały i sprzęt:

- smar zimowy do smarowania rozjazdów,
- łopaty, miotły, skrobaczki i szczotki do czyszczenia rozjazdów,
- piasek do posypywania dróg dojazdu i międzytorzy,
- sól do posypywania miejsc, które nie powinny zamarzać.

W/w materiały powinny być utrzymane w ciągłej gotowości do użytku. Obowiązuje zakaz używania soli do rozmrażania rozjazdów i części rozjazdowych.

3. Użytkownik boczniczy „**BARTEX**” Sp. z o.o. wyznacza pracowników, których zadaniem będzie posypywanie miejsc niebezpiecznych i śliskich, oczyszczanie torów i rozjazdów ze śniegu i lodu.

4. Wszyscy pracownicy zatrudnieni na boczniczy, a związani z pracą transportu kolejowego i obsługą urządzeń rozładunkowych powinni być zaznajomieni z obsługą sprzętu służącego do usuwania skutków zimy.

5. Kierującym akcją zimową w zakresie utrzymania przejezdności torów boczniczy jest wyznaczony pracownik boczniczy „**BARTEX**” Sp. z o.o. . Przed przystąpieniem do pracy manewrowej pracownicy zatrudnieni przy manewrach oprócz wykonywania normalnych czynności powinni sprawdzić czy:

- ✓ miejsca śliskie i niebezpieczne zostały posypane piaskiem w sposób zapewniający bezpieczeństwo pracy manewrowej, oraz czy nie ma innych przeszkód stwarzających niebezpieczeństwo poruszania się pracowników i przetaczanego taboru,
- ✓ manewry nie będą zagrażać pracownikom zatrudnionym przy usuwaniu przeszkód zimowych,
- ✓ sygnały, wskaźniki i tablice ostrzegawcze będą widoczne dla pracowników wykonujących manewry.

§ 57

Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych.

Wstęp na teren boczniczy jest dozwolony pracownikom tylko w miejscach wykonywania ich czynności.

Pracownik wykonujący czynności na bocznicach powinien sam dbać o własne bezpieczeństwo podczas znajdowania się na terenie bocznic i wykonywania swych obowiązków.

Każdy pracownik zatrudniony na bocznicach powinien w miarę możliwości zwracać uwagę na bezpieczeństwo innych osób znajdujących się w zasięgu jego wzroku i ostrzegać je o ewentualnie grożącym niebezpieczeństwie.

Zabrania się pracownikom bocznic:

- chodzenia po torach i rozjazdach o ile nie wymagają tego obowiązki pracownika,
- przechodzenia pod taborem lub po zderzakach,
- chodzenia pomiędzy taborem i rampą,
- przechodzenia przez tory bezpośrednio przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem,
- zbliżania się w skrajnię będących w ruchu wagonów,
- zatrzymywania się na przejazdach przez tory oraz stawiania nóg na główkach szyn lub na podkładach,
- przechodzenia przez tory obok stojącego na nich taboru gdy odległość od niego jest mniejsza niż 10 metrów,
- przechodzenia pomiędzy stojącymi wagonami jeżeli odległość między nimi jest mniejsza niż 20 metrów,
- wskakiwania lub zeskakiwania z taboru będącego w ruchu,
- jazdy na taborze podczas manewrów na torach bocznic,
- przechodzenia w zasięgu pracy urządzeń rozładunkowych podczas załadunku lub rozładunku wagonów,
- chodzenia w rejonie torów bez posiadania kamizelki ostrzegawczej,
- chodzenia w rejonie torów w porze ciemnej bez latarki sygnałowej.

Wchodząc na tory trzeba przede wszystkim rozejrzeć się czy nie nadjeżdża tabor.

Przez tory należy przechodzić drogą najkrótszą prostopadle do osi toru.

Nie należy chodzić między tokami szyn, lecz zawsze środkiem międzytorza, zachowując odpowiednią odległość od zewnętrznych krawędzi szyn.

Podstawowe zasady bezpieczeństwa podczas wykonywania pracy manewrowej:

a) podczas jazdy na taborze nie wolno:

- wychylać się poza skrajnię taboru,
- zajmować miejsca na pochwach zderzakowych, sprzęgach, na ścianach bocznych i czołowych węglarek lub platform, dachach wagonów lub na szczycie ładunku,
- stać bez trzymania na brzegu pomostu oraz jechać stojąc jednocześnie na stopniach dwóch sąsiednich wagonów,
- jechać na stopniach wagonu od strony ramp, ogrodzeń oraz bram,
- przebywać na stopniach bocznych lokomotywy.

b) przy przetaczaniu wagonów na torach bocznic należy:

- przed dojechaniem lokomotywy do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe zażądać przerwania tych czynności i zabezpieczyć ładunki znajdujące się w wagonach przed uszkodzeniami, które mogą powstać podczas manewrów,
- zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych i wózków,
- sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
- sprawdzić czy na torze nie ma sprzętu ładunkowego, ładunków lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykoślenie,
- sprawdzić czy składowany na placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i czy nie obsunie się w czasie jazdy.

ROZDZIAŁ VII

Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego.

§ 58

Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym.

Wagony przybyłe na stację Braniewo i Chruściel z przeznaczeniem na bocznicę „**BARTEX**” Sp. z o.o. podstawiane są przez drużynę manewrową licencjonowanego przewoźnika w godzinach przewidzianych planem obsługi na tory zdawczo-odbiorcze na podstawie wykazu zdawczego na drukach R-25/26. Wagony przekazuje ze strony licencjonowanego przewoźnika ustawiacz lub upoważniony pracownik.

Do przyjmowania i przekazywania wagonów ze strony „**BARTEX**” Sp. z o.o. zobowiązany jest wyznaczony pracownik bocznicy. Sprawdzenie i przekazywanie wagonów winno być przeprowadzane sprawnie i szybko tak, aby postój wagonów w tym czasie był jak najkrótszy.

Wyznaczony pracownik bocznicy „**BARTEX**” Sp. z o.o. przyjmujący wagony od licencjonowanego przewoźnika przy współudziale ustawiacza licencjonowanego przewoźnika idąc wzdłuż wagonów winien sprawdzić:

- czy numery wagonów są zgodne z numerami wpisanymi do wykazu R-25/26
- czy na wagonach krytych ładownych plomby są nienaruszone
- czy przewietrzniki - luki są zamknięte
- czy w ścianach bocznych, podłodze i dachu wagonu nie ma otworów nasuwających podejrzenie kradzieży ładunku
- czy na wagonach odkrytych ładunek nie wykazuje śladów uszkodzeń lub braku ładunku, albo czy nie grozi rozsypaniem
- czy są wszystkie kłonicy wg liczby gniazd w pomoście wagonu oraz łańcuchy
- czy przy wagonach nie ma uszkodzeń lub braków technicznych
- czy są w komplecie sprzęgi hamulcowe po dwa przy każdym wagonie
- czy są sprzęgła ciągłowe, zderzaki, maźnice i widły maźnicze oraz budki hamulcowe i nie mają pęknięć złamań lub uszkodzeń
- czy deski w ścianach wagonów nie są pęknięte lub wyłamane
- czy wagony cysterny posiadają haki promowe, nakrętki spustowe, linki uziemiające itp.

Powyższego sprawdzenia należy dokonywać najpierw z jednej strony przyjmowanej grupy wagonów, a później z drugiej. Wszystkie stwierdzone nieprawidłowości i braki ładunku oraz uszkodzenia i braki techniczne wagonów należy odnotować we wszystkich egzemplarzach wykazu zdawczego R-25/26, a zapis ten powinien podpisać ze strony „**BARTEX**” Sp. z o.o. wyznaczony pracownik ze strony licencjonowanego przewoźnika - kierownik manewrów lub uprawniony pracownik. Na podstawie tego wykazu ustala się odpowiedzialność stron przy wszelkiego rodzaju roszczeniach. Wagonów próżnych przy których stwierdzono poważniejsze usterki lub braki techniczne zagrażające bezpieczeństwu ruchu, albo braki luźnych części-kłonic, krat, zastaw zbożowych uniemożliwiający prawidłowy załadunek towaru, przyjmować nie należy. Takie wagony należy z wykazu zdawczego wykreślić, odnotować przyczynę i zwrócić z powrotem dla licencjonowanego przewoźnika. Po sprawdzeniu i przyjęciu wagonów wyznaczony pracownik „**BARTEX**” Sp. z o.o. kwituje ich odbiór na wszystkich egzemplarzach wykazu. Jeden egzemplarz wykazu zdawczego zatrzymuje kierownik manewrów licencjonowanego przewoźnika lub uprawniony pracownik - zdający wagony, a drugi egzemplarz odbiera upoważniony pracownik „**BARTEX**” Sp. z o.o. - przyjmujący wagony. Z chwilą przyjęcia i pokwitowania wagonów ochrona przesyłek przed uszkodzeniem lub kradzieżą oraz odpowiedzialność za ujawnione później braki lub uszkodzenia techniczne wagonów przechodzi na pracowników użytkownika bocznicy. Niedopełnienie obowiązku i nieobecność upoważnionego pracownika użytkownika bocznicy na torach zdawczo-odbiorczych podczas przyprowadzenia wagonów przez drużynę manewrową licencjonowanego przewoźnika, upoważnia kierownika manewrów licencjonowanego przewoźnika do zapisu na wykazie tej nieobecności. W takim

przypadku odpowiedzialność za ujawnione później braki towaru i usterki techniczne spada na pracowników bocznic „**BARTEX**” Sp. z o.o.

§ 59

Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt zdawczo-odbiorczy.

Po zakończeniu czynności ładunkowych, pracownik nadzorujący załadunek winien sprawdzić czy wagony zostały należycie przygotowane do przekazania licencjonowanemu przewoźnikowi a mianowicie:

a) wagony ładowne:

czy załadunek towaru został dokonany zgodnie z postanowieniami licencjonowanego przewoźnika o ładowaniu i zabezpieczeniu przesyłek towarowych, a przy wagonach krytych dodatkowo, czy drzwi i przewietrzniki zostały pozamykane i czy zostały zaplombowane

b) wagony próżne:

czy są po rozładunku wagony zostały wyczyszczone, czy części wagonowe jak kłonicy, łańcuchy, kraty są nałożone na właściwe miejsce, a zwisające druty obcięte, czy w wagonach krytych próżnych drzwi są zamknięte na pierwszy hak zarzutowy, co umożliwi sprawdzenie czystości wagonu czy po rozładunku nie pozostał w wagonach towar.

Na trzy godziny przed upływem terminu planowej obsługi bocznic, wyznaczony pracownik „**BARTEX**” Sp. z o.o. powiadamia telefonicznie licencjonowanego przewoźnika o gotowości do zabrania wagonów z bocznic. W czasie obsługi bocznic, sporządzone wcześniej „zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania” na druku serii R-27/28 wyznaczony pracownik „**BARTEX**” Sp. z o.o. doręcza dla kierownika manewrów licencjonowanego przewoźnika. Na torze odbiorczym, kierownik manewrów licencjonowanego przewoźnika i wyznaczony pracownik „**BARTEX**” Sp. z o.o. na podstawie „zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania” R-27/28 sprawdzają wszystkie wagony pod względem technicznym i handlowym tj. stan techniczny wagonów i prawidłowość załadunku towarów. Stwierdzone nieprawidłowości i braki oraz wszelkie usterki techniczne powstałe przy wagonach na bocznic są przez ustawiacza licencjonowanego przewoźnika odnotowane na wszystkich egzemplarzach zawiadomienia R-27/28. Zapis ten powinien być podpisany przez wyznaczonego pracownika „**BARTEX**” Sp. z o.o.. Po sprawdzeniu wagonów kierownik manewrów (ustawiacz) licencjonowanego przewoźnika potwierdza ich przyjęcie podpisem na wszystkich egzemplarzach zawiadomienia. Z chwilą przyjęcia i pokwitowania wagonów przez kierownika manewrów (ustawiacza) licencjonowanego przewoźnika na torze zdawczo - odbiorczym, ochrona przed kradzieżą lub uszkodzeniem przesyłek, przechodzi na licencjonowanego przewoźnika.

ROZDZIAŁ VIII

Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

§ 60

Przewóz towarów niebezpiecznych.

Użytkownik bocznic „**BARTEX**” Sp. z o.o. nie otrzymuje, jak również nie nadaje towarów zaliczanych zgodnie z Regulaminem RID i Załącznikiem nr 2 do umowy SMGS do towarów niebezpiecznych.

ROZDZIAŁ IX

Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.

§ 61

Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego

1. Diagnostyka, konserwacja rozjazdów, obchód torów na bocznic pod względem przydatności do eksploatacji należy do Użytkownika Bocznic „BARTEX” Sp. z o.o.
2. Do prac związanych z całościowym utrzymaniem bocznic należącym do użytkownika bocznic wchodzi:
 - konserwacja,
 - przeglądy bieżące,
 - remonty średnie,
 - remonty kapitalne nawierzchni i podtorza.
3. Na prace konserwatorskie składają się następujące czynności:
 - czyszczenie żłobków na przejazdach,
 - usuwanie śniegu i lodu z torów,
4. Do bieżącego utrzymania torów i urządzeń należy:
 - wymiana pojedynczych złącz,
 - usuwanie wybojów,
 - podnoszenie osiadłego toru,
 - odwodnienie toru,
 - odchwaszczenie,
 - wymiana podkładów,
 - utrzymanie przejazdów,

Ponadto do prac bieżącego utrzymania należy również konserwacja i naprawa sygnału na kozłach oporowych. Remonty średnie, jako kompleksowe powinny być wykonywane w takim zakresie, aby w ciągu 2-6 lat zależnie od typu: nawierzchni stalowej, rodzaju podsypki, obciążenia toru i rodzaju trakcji nie wymagały innych robót z wyjątkiem remontów bieżących.

Remonty kapitalne polegają na całkowitej wymianie części składowych nawierzchni lub niektórych jej elementów.

Przynajmniej raz w roku użytkownik bocznic dokona badania (przez upoważnione osoby) stanu technicznego torów bocznic zgodnie z Art. 62 Prawa Budowlanego.

Podczas wykonywania robót na bocznic związanych z utrzymaniem torów i rozjazdów należy przestrzegać następujących postanowień:

- a) roboty mogą być wykonywane tylko przez upoważnionych i odpowiednio przygotowanych pracowników,
- b) jeżeli roboty mają być wykonywane bez naruszenia ciągłości ruchu, zatrudnieni przy tych robotach pracownicy muszą być przepisowo zabezpieczeni w sposób określony przepisem wewnętrznym oraz nadzorowani przez specjalnego pracownika z odpowiednimi kwalifikacjami,
- c) jeżeli roboty mają być wykonywane przy zamkniętym torze, odcinek toru lub tor objęty robotami powinien być osygnalizowany zgodnie z postanowieniami przepisów wewnętrznych tj. z obu stron miejsca robót powinna znajdować się tarcza zatrzymania "D1",
- d) przed przystąpieniem do robót drogowych użytkownik bocznic powiadamia PKP - Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie i licencjonowanego przewoźnika obsługującego bocznicę celem poinformowania drużyn manewrowych o zakresie wykonywanych

prac, przewidywanym terminie ich zakończenia oraz o wynikających z tego tytułu obostrzeniach.

6. Drużyna manewrowa podczas wykonywania pracy manewrowej powinna zachować szczególną ostrożność w miejscu wykonywania robót lub w ich sąsiedztwie.

Drużyna manewrowa podczas wykonywania pracy manewrowej powinna zachować szczególną ostrożność w miejscu wykonywania robót lub w ich sąsiedztwie.

ROZDZIAŁ X

Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicy (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicy).

§ 62

Wymagania kwalifikacyjne pracowników transportu kolejowego.

Pracownicy związani z transportem kolejowym na bocznicy i wykonujący czynności bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego na stanowiskach:

- maszynisty,
- ustawiacza,
- manewrowego,
- toromistrza lub dróżnika obchodowego,

winni spełniać warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 grudnia 2014 roku w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra – Dz. U. z 2015 r poz. 46

ROZDZIAŁ XI

Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznicy (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznicy ruchem kolejowym oraz z pracą ładunkową wagonów kolejowych).

§ 63

Obowiązki pracowników transportu kolejowego.

Pracownicy użytkownika bocznicy związani z pracą transportu kolejowego bocznicy wykonujący czynności ładunkowe przy wagonach winni znać treść postanowień tego regulaminu, oraz zastosować się do postanowień związanych z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa podczas prowadzenia pracy manewrowej.

Pracownicy licencjonowanego przewoźnika kolejowego

1. maszynista pojazdu spalinowego,
2. kierownik manewrów (ustawiacz),
3. manewrowy,

winni zapoznać się dowodnie z treścią niniejszego regulaminu, oraz posiadać odnotowaną autoryzację dotyczącą bocznicy „Bartex” Sp. z o.o. i „MAKROCHEM” Sp. z o.o..

Toromistrz (dróżnik obchodowy) zatrudniony przez właściciela bocznicy „Bartex” Sp. z o.o. wykonuje obowiązki w następującym zakresie:

- a. dokonuje obchodu torów i oględzin rozjazdów zgodnie i instrukcją utrzymania infrastruktury kolejowej,
- b. wykonuje konserwacje i przeglądy bieżące torów,
- c. smaruje części trące, dokręca śruby i wkręty, czyści żłobki przejazdów,

d. utrzymuje na bieżąco tory i rozjazdy, nadzorując prace wykonywane przez podległych pracowników,.

e. odnotowuje wykonane czynności w stosownej dokumentacji.

ROZDZIAŁ XII

Postępowania w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym.

§ 64

Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym.

1. Przez wypadek kolejowy rozumie się zdarzenie polegające na zderzeniu, najechaniu, wykolejeniu lub starciu pojazdów kolejowych. Wypadkiem kolejowym jest także kolizja pojazdu kolejowego z pojazdem drogowym.

2. Incydent kolejowy - niezamierzone zdarzenie inne niż wypadek kolejowy, związane z ruchem pojazdu kolejowego i mające wpływ na bezpieczeństwo jego ruchu.

2. Do wypadków i wydarzeń wynikających z eksploatacji bocznicy w szczególności zalicza się:

- zderzenie taboru z taborem powodujące wykolejenie lub uszkodzenie taboru,
- wykolejenie taboru,
- uszkodzenie taboru spowodowane starciem lub zderzeniem,
- pożar taboru,
- wypadki na przejazdach i przejściach związane z ruchem taboru,
- wszystkie wypadki z pracownikami bocznicy, licencjonowanego przewoźnika lub osobami postronnymi związane z ruchem taboru.

3. W razie zaistnienia wypadku lub wydarzenia na terenie bocznicy z:

- pracownikami zarządcy infrastruktury lub przewoźnika,
- pracownikami bocznicy „**Bartex**” Sp. z o.o.
- osobami postronnymi,
- taborem,
- pojazdami kołowymi na przejazdach, przejściach i placach ładunkowych powstałego w związku z wykonywaniem pracy manewrowej należy przerwać wykonywanie pracy manewrowej i niezwłocznie powiadomić kierownictwo użytkownika bocznicy „**Bartex**” Sp. z o.o.

4. Niezwłocznie po otrzymaniu zgłoszenia użytkownik bocznicy jest obowiązany:

- a) zorganizować pierwszą pomoc poszkodowanym w wypadku lub wydarzeniu,
- b) zabezpieczyć miejsce wypadku, wydarzenia,
- c) powiadomić:

- dyżurnego ruchu stacji Chruściel
- dyspozytora Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie,
- dyspozytora licencjonowanego przewoźnika.

4. Użytkownik bocznicy jest obowiązany pisemnie zawiadomić o wypadku właściwe dla miejsca wypadku następujące podmioty:

a) Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego,

b) O zaistniałym wydarzeniu kolejowym na bocznicy użytkownik bocznicy jest zobowiązany poinformować terenowy Oddział UTK w Gdańsku na e-mail: utko5@utk.gov.pl, telefonicznie na telefon nr 58 6704620, przesyłając scan zawiadomienia o wypadku, treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej. Ponadto użytkownik bocznicy o wypadkach ciężkich z ludźmi powiadamia terenową jednostkę Policji, natomiast przy zaistnieniu wypadku śmiertelnego powiadamia Prokuratora Rejonowego oraz Państwową Inspekcję Pracy,

- c) prokuraturę rejonową,
- d) komendę Policji,
- e) właściwego terenowo komenda miejskiej lub powiatowej Państwowej Straży Pożarnej oraz innych ustalonych adresatów

5. W przypadku wypadku z ludźmi w pierwszej kolejności, jeżeli jest to konieczne należy powiadomić pogotowie ratunkowe, a następnie jednostki ratownicze.

3. Użytkownik boczniczy wydaje zarządzenia mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa, zarządza udzielanie pierwszej pomocy poszkodowanemu i zabezpieczenie śladów wypadku oraz zgłasza o wypadku Kierownictwu

4. Tryb postępowania i prace jakie należy wykonać po zaistnieniu wypadku zawiera Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r w sprawie poważnych wypadków , wypadków i incydentów kolejowych w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 369)..

5. Apteczki pierwszej pomocy znajdują się w pomieszczeniu Kierownika boczniczy, powinna być wyposażona w niezbędne środki opatrunkowe

6. Zadaniem komisji kolejowej prowadzącej postępowanie w sprawach zdarzeń jest ustalenie: okoliczności zdarzenia, przyczyn zdarzenia, oraz wypracowanie wniosków zapobiegawczych.

10. Skład komisji kolejowej określają kierownicy jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju zdarzenia, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w zdarzeniu.

11. Przewodniczącym komisji kolejowej jest przedstawiciel użytkownika boczniczy.

12. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia komisji kolejowej nie wolno podejmować żadnych działań mających na celu usunięcie lub zatarcie śladów zdarzenia, co mogłoby spowodować utrudnienie lub uniemożliwienie zbadania okoliczności i przyczyn. Wyjątek stanowią działania podjęte dla ratowania życia i zdrowia osób poszkodowanych w zdarzeniu lub mające na celu uniknięcie np. katastrofy ekologicznej.

14. Sprawy prowadzenia dochodzeń w związku ze zdarzeniem na boczniczy reguluje Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r w sprawie poważnych wypadków , wypadków i incydentów kolejowych w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 369)..

ROZDZIAŁ XIII

Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami, którego bocznicza kolejowa jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę kolejową.

§ 65

Wykaz adresów i numerów telefonów do zarządcy PKP PLK S.A.

Dyspozytura PKP PLK S.A Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie - tel. **896772214**

Naczelnik PLK S.A. Sekcji Eksploatacji w Olsztynie - tel. **896775391**

Dyżurny ruchu nastawni dysponującej stacją Chruściel tel. **556222234**

ROZDZIAŁ XIV

Postanowienia końcowe.

§ 66

Rozdzielnik regulaminu.

Regulamin sporządzono w 6 jednobrzmiących egzemplarzach, które otrzymują:

- ✓ „Bartex” Sp. z o.o. 4 egzemplarze,
- ✓ PKP PLK S.A. 2 egzemplarze,

§ 67

Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.

Regulamin zawiera 39 strony i 2 załączniki.

Regulamin powinien być utrzymywany na bieżąco w stanie aktualnym przez użytkownika bocznicy.

Wszelkie zmiany i poprawki do niniejszego regulaminu wymagają pisemnych uzgodnień z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Olsztynie i przekazane zainteresowanym pracownikom wg rozdzielnika określonego w paragrafie 66.

§ 68

Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.

Pracownicy:

➤ Użytkownika bocznicy „**Bartex**” Sp. z o.o. oraz współużytkownika bocznicy „**MAKROCHEM**” Sp. z o.o. ul. M. Rapackiego 2; 20-150 Lublin.

➤ Licencjonowanego przewoźnika .

muszą być przeszkoleni dowodnie ze znajomości postanowień niniejszego regulaminu.

§ 69 Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu.

[illegible]

§ 70. Wykaz pracowników, którzy przyjęli do wiadomości postanowienia regulaminu

[illegible]

Plan Schematyczny boczniczy kolejowej „BARTEX”

WYTYCZNE
obsługi sprzęgu samoczynnego typu
UIC/OSŽD - rosyjskiego
- typu SA 3 oraz sprzęgu mieszanego

Rozdział I

§1

Niniejsze wytyczne zawierają postanowienia, dotyczące obsługi sprzęgów samoczynnych typu UIC/OSŽD, rosyjskich - typu SAS oraz sprzęgów mieszanych, a także wyjaśniają sposób działania urządzeń sprzęgających i rozprzegających.

§2.

Przestrzeganie postanowień zawartych w niniejszych wytycznych obowiązuje pracowników kolejowych pionu służby ruchu i innych służb eksploatacyjnych trakcji, wagonów, drogowej zatrudnionych przy sprzęganiu i rozprzeganiu taboru kolejowego i jest warunkiem sprawnej oraz bezpiecznej pracy przy obsłudze sprzęgów samoczynnych.

§3.

Sprzęgi samoczynne typu UIC/OSŽD umożliwiają mechaniczne połączenie pojazdów szynowych oraz przewodów powietrznych i elektrycznych. Sprzęgi samoczynne typu rosyjskiego — SAS także umożliwiają mechaniczne łączenie ze sobą taboru, jednak wymagają oddzielnego łączenia instalacji hamulcowej i przewodów elektrycznych. Tabor wyposażony w sprzęgi samoczynne typu UIC/OSŽD może być łączony z taborom posiadającym sprzęgi samoczynne typu rosyjskiego -SA3.

§4.

Połączenie pojazdu szynowego wyposażonego w sprzęg samoczynny z pojazdem posiadającym sprzęg śrubowy, wymaga dodatkowego przenośnego urządzenia, zwanego sprzęgiem mieszanym. Sprzęg mieszany stanowi niezależną konstrukcję metalową, której jeden z końców jest dostosowany do połączenia go ze sprzęgiem samoczynnym (zarówno typu UIC/OSŽD jak i typu SAS), drugi zaś – umożliwia połączenie z sąsiednim pojazdem szynowym wyposażonym w sprzęg śrubowy za pomocą pałaka zarzucanego na hak ciągowy.

Łączenie instalacji hamulcowej dwóch pojazdów szynowych z różnymi typami sprzęgów w przypadku zastosowania sprzęgu mieszanego, dokonuje się za pośrednictwem dodatkowego łącza, zwanego powietrznym sprzęgiem mieszanym, poprzez kurek trój drogowy, znajdujący się w pojeździe wyposażonym w sprzęg samoczynny.

§5.

Zarówno podczas sprzęgania jak i rozprzegania taboru wyposażonego w sprzęgi samoczynne lub w sprzęgi mieszane, wchodzenie pomiędzy dwa sąsiednie pojazdy znajdujące się w ruchu, jest bezwarunkowo zabronione.

Rozdział 2.

SPRZĘG SAMOCZYNNY TYPU UIC/OSŽD

§6.

Budowa sprzęgu.

1. W skład sprzęgu samoczynnego typu UIC/OSŽD wchodzi następujące zespoły i części składowe:

I/ głowica sprzęgu samoczynnego składająca się z:

- korpusu głowicy, w której zabudowany jest mechanizm zamkowy,

- łącz przewodów powietrznych i elektrycznych wraz z mechanizmem wsuwu łącza
21 wskaźnik (odlew żeliwny w kształcie walca pomalowany na kolor czerwony) informujący o stanie, w jakim się znajduje sprzęg samoczynny

3/ urządzenie nastawcze w skład którego wchodzi:

- dźwignia uruchamiająca wraz z rękojeścią znajdującą się po każdej stronie czołownicy wagonu i służącą do nastawiania mechanizmu zamkowego

- rękojeść nastawiania kurka służąca do nastawiania kurków powietrznych

4/ podparcie teleskopowo - biegunowe podpierające i centrujące głowicę sprzęgu.

2. Głowicę sprzęgu samoczynnego stanowi żeliwny odlew o wadze około 220 kg spełniający, za pośrednictwem mechanizmu zamkowego, funkcję łączenia ze sobą dwóch sąsiednich pojazdów szynowych, a także przewodów powietrznych i elektrycznych.

3. Łącze przewodów powietrznych składa się z następujących elementów:

1/ korpusu łącza

2/ dwóch teleskopowych końcówek łączy powietrznych

3/ końcówki łącza elektrycznego

4/ widełek zabezpieczających

5/ pokrywy ochronnej z mechanizmem uruchamiającym

4. Urządzenie nastawcze, będące systemem dźwigi, spełnia w sprzęgu samocznym zadanie sterowania mechanizmem zamkowym głowicy i kurkami końcowymi przewodu hamulcowego. Różnica pomiędzy urządzeniami nastawczymi w wagonach towarowych i osobowych polega na tym, że w taborze towarowym dźwignia uruchamiająca usytuowana jest z obydwóch stron wagonu, w taborze osobowym zaś - z lewej strony czołownicy wagonu.

5. Podparcie centrujące - w wykonaniu teleskopowo - biegunowym lub belkowym - jest to zespół, który podpira głowicę sprzęgu, a nie sprzęgnięte głowice ustala w położeniu środkowym.

§7.

Obsługa sprzęgu.

1. Sprzęganie pojazdów.

W zasadniczym położeniu, umożliwiającym automatyczne sprzęganie, dźwignia uruchamiająca jest skierowana pionowo do dołu, a wskaźnik stanu mechanizmu ryglującego jest niewidoczny. Sprzęganie taboru następuje samoczynnie przy zetknięciu się jednego pojazdu szynowego z drugim przy szybkości nabiegania względem siebie wynoszącej nie więcej jak 15 km/h i nie mniej niż 1,5 km/h. W momencie sprzęgania znajdujące się na sprzęgach łączonych ze sobą pojazdy, wskaźniki są częściowo widoczne, a schowanie się ich z powrotem w korpus głowicy wskazuje, że tabor został właściwie połączony.

Dźwignia uruchamiająca w czasie sprzęgania nie zmienia swego zasadniczego położenia. Po przekonaniu się, że tabor został właściwie połączony należy otworzyć kurki powietrzne przez obrócenie rękojeści sterownia kurkami z położenia pionowego w położenie poziome w kierunku środka pojazdu.

2. Rozsprzęganie pojazdów.

Gdy pojazdy są ze sobą sprzęgnięte dźwignia uruchamiająca jest pionowo ku dołowi, wskaźnik jest niewidoczny (tkwi w korpusie głowicy). Po upewnieniu się, że pojazdy mające ulec rozłączeniu zostały unieruchomione względnie znajdują się w ruchu, a szybkość ich nie przekracza 5 km/h należy, w pierwszej kolejności zamknąć kurki powietrzne przez obrócenie ich rękojeści z otwartego położenia poziomego w położenie pionowe do dołu, a następnie - przy jednym (obojętnie którym) z rozłączanych pojazdów - obrócić dźwignię uruchamiającą o około 125° do góry na zewnątrz pojazdu. Dźwignia uruchamiająca po jej obróceniu i puszczeniu opada samoczynnie jednak tylko do położenia prawie poziomego (około 90°), pozostając w

tej pozycji do czasu odciągnięcia jednego pojazdu od drugiego, po czym przyjmuje położenie zasadnicze czyniąc sprzęg gotowy do powtórnego połączenia pojazdów. Podczas tej operacji wskaźnik jest niewidoczny.

3. Położenie manewrowe.

W razie konieczności wykonywania pracy manewrowej (np. staczanie wagonów z góry rozrządowej, manewry metodą odrzutów) sprzęg samoczynny zezwala na nastawienie go, dzięki odpowiedniemu przestawieniu dźwigni uruchamiającej w położenie uniemożliwiające automatyczne łączenie pojazdów. W celu uzyskania położenia manewrowego dźwignię uruchamiającą należy obrócić do góry o około 140° w kierunku na zewnątrz i zabezpieczyć ją przed opadnięciem podwieszając hak zabezpieczający na czopie przyspawanym do dźwigni. Dowodem właściwego nastawienia dźwigni sprzęgu samoczynnego w położenie manewrowe jest ukazanie się wskaźnika sprzęgu, który pozostaje w stanie widocznym przez cały czas znajdowania się dźwigni uruchamiającej w położeniu manewrowym. W czasie wykonywania omawianych operacji, podczas których dźwignia uruchamiająca znajduje się w położeniu manewrowym, rękojeści sterowania kurkami przewodów powietrznych powinny znajdować się w położeniu zamkniętym (skierowane ku dołowi).

4. Postępowanie w przypadku dociśniętych, a nie sprzęgniętych pojazdów szynowych.

Jeżeli po dokonaniu czynności manewrowych, dźwignia uruchamiająca nie została doprowadzona do położenia zasadniczego (nie doprowadzono sprzęgu do stanu umożliwiającego automatyczne sprzęgnięcie pojazdów), a po dojechaniu składem, głowice sprzęgów dwóch sąsiednich pojazdów zostały dociśnięte do siebie, niemożliwe jest anulowanie manewrowego położenia dźwigni uruchamiającej i właściwe sprzęgnięcie pojazdów. Sprzęgi w takich okolicznościach przesuwają się bowiem nieco w kierunku poprzecznym w stosunku do osi pojazdu uniemożliwiając opadnięcie zamka. Dla anulowania położenia manewrowego, dźwignię uruchamiającą należy doprowadzić do położenia zasadniczego (pionowego), a następnie dźwignię obrócić w kierunku głowicy sprzęgu powodując przesunięcie zamka i sprzęgnięcie pojazdów. Po dokonaniu tej czynności wskaźnik chowa się w korpusie, korpusie dźwignia dzięki sprężynowemu mechanizmowi, powraca do zasadniczego (pierwotnego) położenia.

5. Sprzęganie taboru na łukach o małych promieniach.

Na łukach o małym promieniu (dużej krzywiźnie) może nastąpić odchylenie się w poziomie głowic sprzęgów taboru względem siebie uniemożliwiające automatyczne sprzęgnięcie. W takim przypadku należy po całkowitym zatrzymaniu taboru, wejść pomiędzy sprzęgane pojazdy i jedną z głowic sprzęgu wychylić ręcznie w kierunku wewnętrznej szyny łuku celem ustawienia jej centrycznie w stosunku do głowicy sprzęgu sąsiedniego pojazdu, a następnie wyjść z pomiędzy pojazdów i dopiero wówczas można podać sygnał zezwalający na dopchnięcie (i sprzęgnięcie) taboru.

Rozdział 3.

SPRZĘG SAMOCZYNNY TYPU SA3.

§8.

Budowa sprzęgu

Sprzęg samoczynny typu SAS, pod względem konstrukcyjnym i funkcjonalnym różni się od sprzęgu typu OSZD/UIC jedynie tym, że w głowicy nie są zamontowane końcówki przewodów powietrznych.

§9.

Obsługa sprzęgu.

1. Uruchamianie mechanizmu sprzęganego.

Do uruchomienia mechanizmu sprzęganego głowicy sprzęgu służy dźwignia uruchamiająca, która znajduje się po lewej stronie każdej ściany czołowej wagonu. Kurek głównego przewodu powietrznego jest usytuowany z prawej strony wagonu.

2. Sprzęganie pojazdów.

Przed sprzęgnięciem dźwignia uruchamiająca znajduje się w położeniu pionowym, skierowana do dołu. Oznacza to, że sprzęg znajduje się w stanie umożliwiającym samoczynne sprzęganie. Wskaźnik wmontowany w dolną, tylną część głowicy nie jest wówczas widoczny. Sprzęgnięcie następuje wskutek dobiegnięcia lub dociśnięcia dwóch sąsiednich pojazdów.

W momencie sprzęgania wskaźnik jest chwilowo widoczny, a po prawidłowym sprzęgnięciu chowa się z powrotem w korpus głowicy. Dźwignia uruchamiająca w czasie sprzęgania, nie zmienia położenia. Po sprzęgnięciu pojazdów i po całkowitym ich unieruchomieniu należy połączyć przewody powietrzne w sposób analogiczny jak w przypadku sprzęgów śrubowych i otworzyć kurki powietrzne przez obrócenie rękojeści z zamkniętego położenia pionowego (do góry), w położenie poziome (do dołu).

3. Rozsprzęganie pojazdów.

Przed rozsprzęgnięciem dźwignia uruchamiająca znajduje się w położeniu zasadniczym (skierowana w dół), wskaźnik jest niewidoczny, schowany w korpus głowicy.

Przed przystąpieniem do rozsprzęgnięcia taboru należy przede wszystkim upewnić się o całkowitym jego zatrzymaniu, następnie wejść pomiędzy rozczepiane pojazdy, zaniknąć kurki powietrzne przez obrócenie rękojeści sterowania nimi z położenia poziomego w kierunku ku górze, do położenia pionowego (zamkniętego), a następnie rozłączyć sprzęgi powietrzne. Po dokonaniu wyżej wymienionych czynności i po wyjściu z pomiędzy pojazdów należy obrócić do góry dźwignię uruchamiającą, znajdującą się po stronie obsługującego, do oporu tj. o około 60° (do położenia ukośnego). Po rozsprzęgnięciu pojazdów z chwilą puszczenia dźwigni, powraca ona do położenia zasadniczego (pionowego w dół) i tym samym sprzęg jest gotowy do ponownego sprzęgania pojazdów. W momencie rozsprzęgania pojazdów, przy podniesieniu dźwigni uruchamiającej wskaźnik jest widoczny w dolnej części głowicy sprzęgu. Jeżeli sprzęgi hamulcowe (przewody powietrzne) zostały wcześniej rozsprzęgnięte, można rozprzegać tabor za pomocą dźwigni uruchamiającej również w czasie ruchu, jednak pod warunkiem, że szybkość jego nie przekracza 5 km/h - czyli maksymalnej szybkości dozwolonej przy pchaniu składów na górkę rozrządową na sygnał Rt3 („Pchać z umiarkowaną szybkością”).

Jeżeli wskutek niedostatecznego dociśnięcia składu lub w czasie jego pchania nie można odryglować zamka sprzęgu (obrócić dźwigni uruchamiającej), należy wówczas przejść na drugą stronę składu (przechodzenie pod wagonami będącymi w ruchu jest niedopuszczalne) i odryglować (unieść do góry dźwignię uruchamiającą) drugi ze sprzęgów.

4. Położenie manewrowe.

Konstrukcja sprzęgu typu SAS podobnie jak w sprzęgach samoczynnych typu OSŽD/UIC umożliwia nadanie mu za pomocą odpowiedniego przestawienia dźwigni uruchamiającej położenia manewrowego zezwalającego na swobodne wykonywanie manewrów nie wymagających ciągłego sprzęgania pojazdów (np. odrzucanie). W celu uzyskania położenia manewrowego należy dźwignię uruchamiającą jednego z pojazdów sąsiadujących ze sobą, obrócić w górę do oporu, następnie unieść ją (przesunąć w wycięciu wspornika ku górze), wepchnąć w kierunku pojazdu aż do

oparcia na półce wspornika. W takim stanie dźwignia zostaje unieruchomiona, znajdując się w położeniu skośnym (odchylona o około 60° w górę od położenia zasadniczego), wskaźnik jest widoczny, co oznacza, że sprzęg nie jest przystosowany do automatycznego sprzęgania pojazdów. W celu zlikwidowania położenia manewrowego należy przesunąć dźwignię do siebie (od wagonu) aż zeskoczy ona z półki wspornika i opadnie przyjmując położenie zasadnicze czyli - pionowe w dół - czyniąc sprzęg gotowy do automatycznego sprzęgania.

5. Likwidowanie pozycji rozprzegającej sprzęgi, gdy dwa sąsiednie pojazdy są dociśnięte do siebie.

Jeżeli przed zlikwidowaniem pozycji rozprzegającej dwa sąsiadujące pojazdy, przeznaczone do sprzęgnięcia, zostały do siebie dociśnięte i wskutek zakleszczenia nie można (mimo przestawienia dźwigni uruchamiającej w położenie zasadnicze) spowodować opadnięcia

6. Sprzęganie taboru na łukach o małych promieniach.

W razie przekroczenia dopuszczalnego kąta odchylenia poziomego głowic sprzęgu względem siebie na przykład na ostrych (o małym promieniu) łukach, uniemożliwiającego sprzęgnięcie pojazdów, należy, po upewnieniu się o bezruchu taboru, jedną z głowic sprzęgu wychylić ręcznie w kierunku wewnętrznej szyny łuku, ustawiając ją symetrycznie do głowicy sąsiedniego pojazdu. Po dokonaniu tej czynności należy wyjść z pomiędzy pojazdów i dopiero wówczas dać maszyniście sygnał „Docisnąć”.

Rozdział 4 SPRZĘG MIESZANY

§10.

Rodzaje sprzęgów.

Rozróżnia się dwa rodzaje sprzęgów.

1. Sprzęg mieszany mechaniczny, zezwalający na łączenie pojazdów szynowych, z których jeden jest wyposażony w sprzęg samoczynny, drugi zaś - w sprzęg śrubowy.
2. Sprzęg mieszany powietrzny umożliwiający łączenie głównych przewodów powietrznych dwóch sąsiadujących ze sobą pojazdów szynowych o różnych instalacjach tych przewodów lub ich końcówek.

§11.

Budowa mechanicznego sprzęgu mieszanego.

W skład mechanicznego sprzęgu mieszanego wchodzi:

- pałąk zakładany na hak ciągowy wagonu nie posiadającego sprzęgu samoczynnego
- kształtka (monolityczny odlew żeliwny) przystosowana do wkładania w rozwarcie głowicy sprzęgu samoczynnego
- łubka łącząca pałąk z kształtką posiadającą wyżłobienie, które umożliwia automatyczne ustawienie sprzęgu mieszanego w położenie „długie” lub „krótkie” w zależności od stopnia dociskania zderzaków
- zaczep zabezpieczający przed samoistnym przejściem sprzęgu z pozycji „krótkiej” (zderzaki dociśnięte) w pozycję „długą” (zderzaki nie dolegają do siebie) i utrzymujący sprzęg w pozycji „krótkiej” podczas jazdy.

§12.

Obsługa sprzętu mieszanego.

1. Sprzęganie pojazdów.

W przypadku konieczności połączenia ze sobą dwóch pojazdów szynowych, z których jeden jest wyposażony w sprzęg samoczynny, drugi zaś w sprzęg śrubowy, należy sprzęg mieszany zamocować przy wagonie wyposażonym w jeden z typów sprzęgu samoczynnego. W tym celu należy kształtkę sprzęgu mieszanego włożyć w rozwarcie głowicy sprzęgu samoczynnego. Podczas wykonywania tej czynności należy zwrócić uwagę, aby opórka rękojeści spoczęła na górnej powierzchni dużego zęba głowicy sprzęgu samoczynnego ponad jego płaszczyznę ciągnącą. Niewłaściwe założenie kształtki może spowodować zakleszczenie się głowicy.

Pracownik zamocowując sprzęg mieszany powinien stać w pozycji rozkroczonej względnie z boku głowicy, dla uniknięcia ewentualnego uszkodzenia nóg w przypadku gdyby, niewłaściwie założony sprzęg spadł na ziemię.

Wkładając kształtkę sprzęgu mieszanego w kontur głowicy pracownik powinien trzymać rękojeść wszystkimi palcami rąk ze względu na możliwość przycięcia palca pomiędzy opórka rękojeści a górną powierzchnią dużego zęba głowicy sprzęgu samoczynnego. Dla uniknięcia przypadków niezamierzonego rozprężnięcia się w czasie jazdy pojazdów połączonych sprzęgiem mieszanym należy w miejscu połączenia tych pojazdów, nieczynny sprzęg śrubowy podwiesić na wsporniku.

Łączenie sprzęgów powietrznych odbywa się za pośrednictwem półsprzęgów oraz łącznika, wyposażonego w odpowiednią końcówkę, nakładaną na wylot przewodu powietrznego zainstalowany w sprzęgu samoczynnym.

2. Rozprężanie pojazdów.

Pierwszą czynnością przy rozłączaniu sprzęgu mieszanego jest obrócenie dźwigni uruchamiającej przy pojeździe wyposażonym w sprzęg samoczynny, w górę o około 125° (przy sprzęgu OSŻD/UIC i 60° przy sprzęgu SA3) w kierunku na zewnątrz pojazdu, następnie należy wejść między pojazdy zamknąć kurki hamulcowe, rozłączyć mieszany sprzęg powietrzny oraz zdjąć mieszany sprzęg mechaniczny.