

**Załącznik Nr 2** – *Charakterystyka elementów infrastruktury kolejowej  
bocznic*

**(wyciąg )**

**REGULAMIN  
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ:**

**SpeedMedia - Goleniów**

## 2. Opis techniczny bocznicy kolejowej:

### 2.1. Położenie bocznicy kolejowej:

Bocznica „SpeedMedia – Goleniów” odgałęzia się w stacji Goleniów od toru nr 3 linii kolejowej nr 402 Koszalin – Goleniów rozjazdem nr 401 w km 141,619 (kilometr początkowy bocznicy: 0,000) zarządzanej przez PKP PLK S.A.

### 2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu na bocznicy oraz ich obsada:

Bocznica stanowi jeden okręg nastawczy bez posterunków ruchu

### 2.3. Lokalizacja punktów zdawczo – odbiorczych na bocznicy:

Punkt zdawczo-odbiorczy stanowią tory 401 i 402. Punkt zdawczo-odbiorczy jest oznakowany na gruncie stosownymi tablicami informacyjnymi.

### 2.4. Tory na bocznicy:

Nr toru	Przeznaczenie	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność	Profil pdt. (‰)	Uwagi
		Od	Do	Długość [m]	Od	Do	Długość [m]	Wagony [szt.] [2-os/4-os]		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
401	Tor dojazdowo-ładunkowy	Początek rozj.401	KO	<b>290</b>	U 403	KO	<b>96</b>	9 4	6,00 – 0,00	OIU
402	Tor postojowy	Początek rozj.403	KO	<b>208</b>	U 403	KO	<b>131</b>	13 6	0,00	OIU

403	Zeberko ochronne	Koniec rozjazdu 402	KO	45	-	-	-	-	0,00	Bez prawa odstawian ia taboru
-----	---------------------	------------------------	----	----	---	---	---	---	------	--

Oznaczenia w tabeli: KO– koziół oporowy, U – ukres rozjazdu, podkreślenie – tor nie uwzględniony w pojemności bocznicy.

- 1) Ogólna długość torów na bocznicy wynosi 543 m.
- 2) Pojemność bocznicy wynosi:
  - 22 wagony dwuosiowe;
  - 10 wagonów czteroosiowych.

#### 2.5. Rozjazdy i wykolejnice na bocznicy oraz rozjazdy kierujące na bocznicę:

Numer, rodzaj i typ rozjazdu, rodz. zamknięcia nastawczego	Numer wykolejnicy	Zasadnicze położenie zwrotnicy / <small>wykolejnic</small>	Przynależność do okręgu nastawczego	Sposób przestawiania: elektr. (e), ręczny (r), mech. (m)	Wyposażenie rozj. w EOR (tak / nie)	Oświetlenie zwrotnicy / wykolejnicy (nie / stale / okresowo)	Informacje uzupełniające
1	2	3	4	5	6	7	8
401, Rz-S60-1:9-300, suw.	-	Na tor szlakowy nr 1	Gu	e	nie	nie	Obsługa i utrzymanie PKP PLK
402, Rz-S49-1:7,5-190, suw.	-	Na tor nr 403	Gu	e	nie	nie	Obsługa PLK, utrzymanie Użytkownik bocznicy
403, Rz-S49-1:9-190, suw.	-	Na tor nr 401	Użytkownik bocznic y	r	nie	nie	Obsługa drużyna manewrowa, utrzymanie Użytkownik bocznicy

Oznaczenia w tabeli: Rz – rozjazd zwyczajny, S49/S60 – typ rozjazdu, suw. – zamknięcie nastawcze suwakowe, Gu – oznaczenie posterunku nastawczego stacji Goleniów, e – elektryczny sposób przestawiania zwrotnicy, r – ręczny sposób przestawiania zwrotnicy

#### 2.6. Urządzenia zabezpieczające i sterowania ruchem na bocznicy:

- 1) Wykaz tarcz manewrowych oraz zamków trzpieniowych stosowanych na bocznicy oraz kierujących na bocznicę przedstawia tabela:

Nazwa	Oznaczenie	Przeznaczenie	Sposób i kto obsługuje?	Uwagi
1	2	3	4	5
Tarcza manewrowa	Tm 42	Wyjazd z bocznic w tory stacyjne st. Goleniów	Elektrycznie, Gu	Obsługa i utrzymanie PKP PLK
Semafor wyjazdowy	K <sup>1/2</sup> /m	Wjazd z toru nr 1 st. Goleniów w kierunku bocznic	Elektrycznie, Gu	Obsługa i utrzymanie PKP PLK
Semafor wyjazdowy	L <sup>2</sup> /m	Wjazd z toru nr 3 st. Goleniów w kierunku bocznic	Elektrycznie, Gu	Obsługa i utrzymanie PKP PLK
Semafor wyjazdowy	M <sup>2</sup> /m	Wjazd z toru nr 5 st. Goleniów w kierunku bocznic	Elektrycznie, Gu	Obsługa i utrzymanie PKP PLK
Tarcza manewrowa	Tm 22	Wjazd z torów nr 7, 9 st. Goleniów w kierunku bocznic	Elektrycznie, Gu	Obsługa i utrzymanie PKP PLK

#### 2.14. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki na bocznic:

Przy torach dojazdowych do bocznic oraz na torach bocznicowych obowiązują skrajnie: budowli PN-69-K-02057, taboru PN-70/K-02056 oraz przepisy UIC.

Bocznica nie posiada skrajników służących do stwierdzania, czy ładunek wagonów nie przekracza wymiarów skrajni ładunkowej.

#### 2.1.5. Sygnaly, wskaźniki i tablice informacyjne na bocznic:

Rodzaj	Oznaczenie	Dotyczy torów / rozjazdów	Przeznaczenie	Uwagi
1	2	3	4	5
Tarcza zatrzymania	D1 „Stój”	Brama wjazdowa / wyjazdowa na teren bocznic (tory nr 401, 402) oraz do hali (tor nr 401)	Zakazuje wykonywania jazdy manewrowych – brama w stanie zamkniętym	Obraz sygnału umieszczony na bramach wjazdowych, widoczny z obydwóch stron bram
Wskaźnik ukresu	W 17	Rozjazdy nr 401, 403	Wyznacza miejsce, do którego wolno zająć dwa sąsiednie tory taborem	
Tarcza zaporowa	Z 1	Kozioł oporowy w torze 402, zakończenie toru 401 w hali.		Sygnał znajdujący się po prawej stronie każdego z torów przed rampą czołową oraz na kozłach oporowych

Punkt Zdawczo Odbiorczy	-	Tory 401, 402	Miejsce zdania i przyjęcia wagonów do obsługi bocznic
-------------------------	---	---------------	---

Stosowane na bocznicach wskaźniki, tarcze zatrzymania, tarcze zaporowe oraz tablice informacyjne w porze nocnej nie oświetla się dodatkowo.

2.18. Środki łączności i urządzenia telekomunikacji na bocznicach:

- 1) Na bocznicach do komunikowania się pracowników między sobą oraz z podmiotami zewnętrznymi w ramach czynności związanych z jej obsługą wykorzystywana jest łączność telefoniczna w ogólnodostępnych pasmach operatorów krajowej telefonii bezprzewodowej, z wykorzystaniem komórkowych urządzeń telekomunikacji.
- 2) Bocznicę posiada łączność telefoniczną ze stacją Goleniów.
- 3) Komunikacja drużyny trakcyjnej z dyżurnym ruchu stacji Goleniów odbywa się za pośrednictwem radiołączności kolejowej na obowiązującym na stacji kanale pociągowym.

2.19. Sieć trakcyjna na bocznicach. Obsługa odłączników sieci trakcyjnej:

Nie dotyczy. Bocznicę jest niezelektryfikowana.

**3. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznicę kolejowa jest połączona:**

- 1) Wszelkie jazdy pojazdów kolejowych pomiędzy torami stacji Goleniów, a torami bocznic kolejowej odbywają się na zasadach przewidzianych dla jazd manewrowych, określonych w Instrukcji o technice wykonywania manewrów (Ir-9), Instrukcji sygnalizacji [Ie-1(E-1)], Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów (Ir-1).
- 2) W celu przejazdu między bocznicą a stacją, po otrzymaniu informacji od drużyn przewoźnika kolejowego, dyżurny ruchu stacji Goleniów układa drogę przebiegu z i na bocznicę, zamyka rogatki na przejeździe w km 23.193/141.839, załącza SSP w km 141.495 oraz wyświetla sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” na odpowiednim sygnalizatorze.
- 3) Wjazd na bocznicę możliwy jest z torów stacyjnych 1, 3, 5, 7, 9 na podstawie sygnału Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” podanego na odnośnym semaforze lub tarczy manewrowej lub zezwolenia wydanego przez dyżurnego ruchu stacji Goleniów środkami łączności.

- 4) Wyjazd z boczniczy z torów 401 i 402 odbywa się na podstawie sygnału Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” podanego na tarczy manewrowej Tm42 lub zezwolenia wydanego przez dyżurnego ruchu stacji Goleniów środkami łączności.
- 5) Wagony podstawiane na bocznicę powinny być pchane.
- 6) Wagony zabierane z boczniczy powinny być ciągnięte.

#### 4. Warunki techniczne obsługi boczniczy kolejowej:

##### 4.1. Podstawianie wagonów na bocznicę:

- 1) Podstawianie wagonów na bocznicę oraz zabieranie wagonów z boczniczy na stację Goleniów odbywa się za pomocą taboru trakcyjnego przewoźnika kolejowego.
- 2) O konieczności podstawienia wagonów na bocznicę kierownik manewrów informuje dyżurnego ruchu zamawiając drogę przebiegu z określonego toru stacji Goleniów w kierunku boczniczy.
- 3) Wjazd na tory bocznicowe odbywa się na sygnał Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” wyświetlony na semaforach  $K^{1/2}/m$ ,  $L^2/m$ ,  $M^2/m$  lub tarczy manewrowej Tm22. W czasie pchania wagonów pracownik drużyny manewrowej powinien poprzedzać skład manewrowy celem zatrzymania przed rozjazdem 403.
- 4) Po otwarciu bramy oraz ułożeniu drogi przebiegu przez drużynę manewrową i po otrzymaniu zezwolenia przez kierownika manewrów skład manewrowy wjeżdża na bocznicę. **Uwaga:** z uwagi na możliwość najechania na bramę wjazdową na bocznicę, zachować szczególną ostrożność!
- 5) Po zakończeniu obsługi boczniczy ustawiacz składu manewrowego mającego zamiar wyjechać z terenu boczniczy dokonuje uproszczonej próby hamulców zespolonych.
- 6) O konieczności zabrania wagonów z boczniczy kierownik manewrów informuje dyżurnego ruchu stacji Goleniów zamawiając drogę przebiegu z boczniczy do uzgodnionego toru stacji Goleniów.
- 7) Celem wyjazdu z terenu boczniczy kierownik manewrów otwiera bramę oraz układa rozjazd nr 403 w żądanym położeniu.
- 8) Jazda z torów bocznicowych w kierunku stacji odbywa się na podstawie zezwolenia udzielonego na Tm42.
- 9) Po dokonaniu obsługi boczniczy kierownik manewrów doprowadza rozjazdy na terenie boczniczy do stanu zasadniczego oraz zamyka bramę wjazdową na bocznicę.

##### 4.3. Masa hamująca składów manewrowych na boczniczy:

- 10) Wymagana masa hamująca obliczona na podstawie instrukcji Ir-1 dla prędkości 20 km/h dla torów o miarodajnym pochyleniu 6 promil wynosi 8 %,
- 11) Jazdy manewrowe mogą odbywać się wyłącznie przy użyciu hamulca zespolonego.

#### 4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szyny:

Największy dopuszczalny nacisk osi na szyny na bocznicę wynosi 221 kN dla lokomotyw i wagonów.

### 5. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicę:

#### 5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych po torach bocznicę:

- 1) Maksymalna prędkość na bocznicę wynosi 20 km/h.
- 2) W hali na torze 401 oraz podczas wjazdu do tej hali prędkość nie powinna przekraczać 3 km/h.
- 3) Na torze 402 należy ograniczyć prędkość jazdy przed kozłem oporowym, tak, by z całą pewnością możliwe było zatrzymanie składu manewrowego przed poduszką piaskową.
- 4) W czasie złych warunków atmosferycznych (burza, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), przy braku należytej widoczności należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby manewrujące pojazdy kolejowe mogły być natychmiast zatrzymane w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.