

Załącznik Nr 2 – *Charakterystyka elementów infrastruktury kolejowej
bocznic*

(wyciąg)¹

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ:
CENTROSTAL ŁÓDŹ S.A.**

Punkty odgałęzienia:

Bocznicą „Centrostal Łódź S.A. ul. Brukowa 24” jest normalnotorową bocznicą stacyjną odgałęzia się na stacji Łódź Żabieniec od toru nr 6a rozjazdem nr 5 w km 62,550 linii kolejowej nr 15 Bednary – Łódź Kaliska, zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Początek bocznicę stanowi koniec rozjazdu nr 5 (km 0.0+ 27,25) stanowiący granicę terenu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Koniec bocznicę od stanowi kozioł oporowy na torze nr 448 (km 0,8+18.80)¹.

Tory na bocznicę:

numer toru	przeznaczenie	początek	koniec	długość całkowita	długość użyteczna	pojemność	Maksymalne pochylenie
440	dojazdowy	k.r. 5	p.r. 105	198	-	-	6,30
441	zdawczo-odbiorczy	p.r. 105	p.r. 441	367	323	32	8,00
442	zdawczo-odbiorczy oraz na i wyładunkowy	k.r. 105	k.r. 442	429	343	34	8,00
443	łącznikowy	p.r. 441	p.r. 446	227	-	-	2,50
444	łącznikowy	p.r. 442	k.r. 444	113	-	-	2,50
445	ładunkowy	k.r. 443	k.o.	136	83	8	0,00
446	ładunkowy	k.r. 445	k.o.	112	70	7	0,00
447	żeberkowy	k.r.446	k.o.	21	0	0	0,00
448	wyciągowy	p.r. 446	k.o.	26	-	-	0,00
Razem				1493	736	73	

Objaśnienia skrótów

- u. - ukres rozjazdu;
- p.r. - początek rozjazdu;
- k.o. - kozioł oporowy;
- p.p. - poduszka piaskowa.

- 1) Maksymalna pojemność bocznicę wynosi 73 wagony dwuosiove na długości użytkowej torów bocznicę.
- 2) Nominalna pojemność bocznicę na której będzie mogła być wykonywana praca manewrowa w pełnym zakresie wynosi 60% maksymalnej pojemności bocznicę co stanowi: **73 wag x 0.6 = 43 wagony dwuosiove.**
- 3) Torów bocznicę nie są zelektryfikowane.

- 4) Punkt
 zdawczo - odbiorczy znajduje się na międzytorzu torów 441 – 442 za okresem rozjazdu 440 w km 0,242 i jest osygnalizowany tablicą na gruncie.

Rozjazdy i wykolejnice na bocznicę oraz rozjazdy kierujące na bocznicę:

<i>numer rozjazdu</i>	<i>typ</i>	<i>promień</i>	<i>skos</i>	<i>typ szyny</i>	<i>typ podrozjazdnic</i>	<i>rodzaj nastawiania</i>	<i>położenie zasadnicze</i>
5	Zwyczajny	190	1:9	S 49	drewniane	elektryczny – dyżurny ruchu LCS Zgierz	na tor nr 6a stacji Łódź Żabieniec, w zarządzie PKP PLK S.A.
105	Zwyczajny	190	1:9	S 49	drewniane	ręczny – drużyna manewrowa	na tor nr 441
441	Zwyczajny	205	1:9	S 42	drewniane	ręczny – drużyna manewrowa	na tor nr 443
442	Zwyczajny	205	1:9	S 42	drewniane	ręczny – drużyna manewrowa	do rozjazdu nr 442
443	Zwyczajny	205	1:9	S 42	drewniane	ręczny – drużyna manewrowa	do rozj. nr 442
444	Zwyczajny	205	1:9	S 42	drewniane	ręczny – drużyna manewrowa	Na tor nr 445
445	Zwyczajny	205	1:9	S 42	drewniane	ręczny – drużyna manewrowa	Na tor nr 446
446	Zwyczajny	205	1:9	S 42	drewniane	ręczny – drużyna manewrowa	Na tor nr 447

Przejazdy kolejowo drogowe i przejścia:

- 1) Na
 terenie bocznic w km. 0,758 toru nr 443 i 447 znajduje się przejazd wewnętrzny (droga pożarowa) nie podlegający kategoryzacji i osygnalizowany jak przejazd kolejowo – drogowy kat. D.

Bramy kolejowe.

- 1) Nad torem nr 441 i 442 w km 0,479 znajduje się brama wjazdowa do bocznic, nad torami nr 441,442,446,447 bocznic posiada bramy przejazdowe przez hale bocznicowe. Skrzydła bram wyposażone są w uchwyty zabezpieczające je przed samoczynnym zamknięciem.
- 2) Na skrzydłach bramy umieszczone są dwustronnie tarcze D 1 „Stój”. Klucze od bramy posiada ochrona zakładu.
- 3) Na czas obsługi bocznicy pracownik ochrony otwiera bramę, zabezpiecza skrzydła bramy poza skrajnią przed samoczynnym jej zamknięciem.
- 4) Po zakończeniu obsługi pracownik ochrony zamyka bramę.

Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

Nr zwrotnicy/ wykolejnicy/Sygnalizatory	Zasadnicze położenie	Sposób nastawiania	Uzależnienie	Uwagi
Wk 6	nałożona	elektryczny – dyżurny ruchu LSC Żgierz	Tak, z rozjazdem nr 5	W zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Tm 9	stój	elektryczny – dyżurny ruchu LSC Żgierz	Tak, z rozjazdem nr 5	W zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Licznik osi	n/d	n/d	Tak, z rozjazdem nr 5	W zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

- 1) Zasadnicze położenie zwrotnicy jest wtedy, gdy część przeciwwagi pomalowana na białą jest skierowana do góry. W tym położeniu muszą być nastawione wszystkie zwrotnice na bocznicy po zakończeniu pracy manewrowej.
- 2) Położenie zasadnicze rozjazdów na bocznicy opisane zostało w Rozdziale II punkt 2 niniejszego regulaminu.

Posterunki techniczne.

Bocznica stanowi jeden okręg nastawczy bez posterunków ruchu.

Wskaźniki i tablice.

- 1) Tarcza zatrzymania „D1” - Stój, umieszczona są na bramach hal na bocznicy. Pominięcie tarczy zatrzymania D1 Stój jest dozwolone tylko wówczas gdy brama jest otwarta w związku z tym tarcza obrócona o 90 stopni.
- 2) Tarcza zaporowa „Z1” znajdują się na zakończeniu toru nr 445, 446, 447, 448.
- 3) Wskaźniki „W 17 - ukres” umieszczone w miejscach łączenia się torów gdzie odległość między osiami torów wynosi 3,75 m. Oznacza to miejsce do którego na torze może stać tabor.
- 4) Na międzytorzu nr 441 i 442 znajduje się tablica z napisem: punkt zdawczo – odbiorczy.
- 5) Stosowane na bocznicy wskaźniki nie oświetla się dodatkowo.

Okręgi nastawcze.

- 1) Teren bocznicy „**Centrostal Łódź S.A. ul. Brukowa 24**” stanowi jeden okręg nastawczy bez posterunku ruchu.

Rejony manewrowe bocznicy kolejowej.

- 1) Teren bocznicy stanowi jeden rejon manewrowy.
- 2) W rejonie manewrowym może pracować wyłącznie jeden pojazd trakcyjny.

Środki łączności.

- 1) Na bocznicy „**Centrostal Łódź S.A. ul. Brukowa 24**” 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) Sygnałami zezwalającymi na jazdę manewrową na terenie bocznicy kolejowej „**Centrostal Łódź S.A. ul. Brukowa 24**” są sygnały ręczne podawane drużynie trakcyjnej przez kierownika manewrów.

Uzgadnianie ruchu kolejowego przez połączenie z infrastrukturą styczną.

- 1) Uzgadnianie potrzeb i zgód na wykonanie jazd manewrowych pomiędzy bocznica a stacją Łódź Żabieniec odbywa się na zasadzie dyspozycji (uzgodnień) pomiędzy zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. (stacja Łódź Żabieniec) a użytkownikiem bocznicy, za pośrednictwem przewoźnika kolejowego wyznaczonego do koordynowania pracy manewrowej.

Układanie drogi przebiegu.

- 1) Drogi przebiegu w okręgu nastawczym bocznicy „**Centrostal Łódź S.A. ul. Brukowa 24**” układa ustawiacz (kierownik manewrów) lub manewrowy na polecenia kierownika manewrów.
- 2) Przed przystąpieniem do obsługi rozjazdów należy dokonać wzrokowego sprawdzenia ich położenia, stanu technicznego.
- 3) Przed rozpoczęciem układania drogi przebiegu należy upewnić się czy wszystkie ruchy manewrowe zostały zakończone, tabor jest zabezpieczony przed zbiegnięciem oraz czy tabor kolejowy znajduje się poza ukresami rozjazdów.
- 4) Układanie drogi przebiegu dokonuje się od najdalej położonej zwrotnicy zgodnie z planowanym kierunkiem jazdy manewrowej.
- 5) Bramy na bocznicy –otwiera ochrona obiektu na polecenie kierownika manewrów.
- 6) Otwarcie bramy kolejowej nie jest równoznaczne z wydaniem zgody na uruchomienie jazdy manewrowej. Zezwoleniem na jazdę manewrową po otwarciu bramy wjazdowej/wyjazdowej na/z bocznicy kolejowej „**Centrostal Łódź S.A. ul. Brukowa 24**” jest sygnał „Do mnie” dawany przez pracownika drużyny manewrowej.
- 7) Skrzydła bramy kolejowej są osygnalizowane sygnałami D1 „Stój”.

Pozwolenie na jazdę.

- 1) Wagony do podstawienia dla bocznicy „**Centrostal Łódź S.A. ul. Brukowa 24**” są podstawiane przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego ze stacji Łódź Żabieniec.
- 2) Wyjazd lokomotywy manewrowej i składów manewrowych z torów stacji Łódź Żabieniec na tor komunikacyjny nr 440 odbywa się następująco:
 - a. Dyżurny ruchu odcinkowy nr 1 LCS Zgierz, po omówieniu planu pracy manewrowej i ułożeniu drogi przebiegu, zezwala na wyjazd składu manewrowego na tor nr 440 poprzez wyświetlenie sygnału Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej Tm 3 z toru stacyjnego nr 106, lub poprzez wydanie zezwolenia na jazdę manewrową za pomocą radiołączności manewrowej w przypadku usterki urządzeń srk.
 - b. Wagony na tor stacyjny nr 106 z pozostałych torów stacji są ciągnięte a potem na samą bocznica wpychane.
 - c. Po zatrzymaniu składu manewrowego przed rozjazdem nr 105 drogę przebiegu z toru nr 440 na tor nr 441 lub nr 442 układa drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika kolejowego przez przełożenie rozjazdu nr 105 w wymagane położenie.
 - d. Kierujący manewrami licencjonowanego przewoźnika kolejowego po ułożeniu drogi przebiegu na bocznica podaje sygnały ręczne maszyniście na uruchomienie składu manewrowego.
- 3) Wyjazd lokomotywy manewrowej luzem lub składu manewrowego z toru nr 440 na stację Łódź Żabieniec:
 - a. Po wyjechaniu z bocznicy za rozjazd nr 105 kierujący manewrami licencjonowanego przewoźnika kolejowego zgłasza za pomocą urządzeń radiołączności manewrowej dyżurnemu ruchu odcinkowemu nr 1 LCS Zgierz potrzebę przygotowaniu drogi przebiegu na wyjazd z bocznicy na tor stacyjny nr 106.
 - b. Dyżurny ruchu odcinkowy nr 1 LCS Zgierz, po ułożeniu drogi przebiegu, zezwala na wyjazd składu manewrowego z toru nr 440 poprzez wyświetlenie sygnału Ms2 „Jazda

manewrowa dozwolona" na tarczy manewrowej Tm 9 lub poprzez wydanie zezwolenia na jazdę manewrową za pomocą radiołączności manewrowej w przypadku usterki urządzeń srk.

c. Wagony na tor stacyjny nr 106 z toru komunikacyjnego nr 440 są pchane.

- 4) Dyżurny ruchu odcinkowy nr 1 LCS Zgierz dla rejestracji jazd manewrowych z i w kierunku bocznic prowadzi Książkę przebiegów R-142 w sposób wskazany regulaminem technicznym posterunku ruchu.
- 5) Podczas spychania wagonów na bocznicę na pierwszym spychanym wagonie powinien znajdować się pracownik drużyny manewrowej przewoźnika, a w razie zamkniętych bram skład należy zatrzymać i żądać od przedstawiciela bocznic ich otwarcia.
- 6) Warunkiem wjazdu na bocznicę „**Centrostal Łódź S.A. ul. Brukowa 24**” jest otwarcie bramy wjazdowej bocznicy przez użytkownika bocznicy w 0.479 oraz bram w hali przejazdowej.
- 7) Składy całopociągowe składające się z 20 wagonów przybyłe na stację Łódź Żabieniec są przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego podstawiane i dzielone ze względu na pojemność torów tak, że 15 wagonów jest podstawiane na tor nr 441 a 5 wagonów na tor nr 442.

Ograniczenia dotyczące taboru.

- 1) Na terenie bocznicy obowiązuje skrajnia budowli zgodna z PN -69/K-02057 skrajnia budowli A dla torów niezelektryfikowanych.
- 2) Dla taboru na bocznicy obowiązuje skrajnia taboru zgodna z PN -70/K-02056.
- 3) Bocznicza taboru z przekroczoną skrajnią nie posiada.
- 4) Na terenie bocznicy skrajników brak.
- 5) Dopuszczalny nacisk osi taboru na szynę może wynosić 221 kN (22,5 T/osi) za wyjątkiem torów nr 445, 446, 447 na których największy dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 196 kN (20,0 T/osi).
- 6) Ze względu na maksymalną ilość podstawianych wagonów w jednej grupie oraz profil toru zdawczo-odbiorczego 8,00 ‰ masa hamująca składu winna wynosić 8%.
- 7) Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzenia hamulców ręcznych lub włączenia hamulców zespolonych: trzy wagony - 12 osi.

Maksymalne prędkości jazd manewrowych po torach bocznicy kolejowej.

- 1) 5 km/h po torach bocznicy,
- 2) 3 km/h przy jeździe obok magazynów, ramp względnie obok budynków usytuowanych w pobliżu torów bocznicowych ,
- 3) 3 km/h przez przejazd kolejowo - drogowy
- 4) 3 km/h przy dojeżdżaniu do wagonów w celu ich sprzęgnięcia jak i przy wykonywaniu pracy manewrowej innymi metodami,
- 5) 3 km/h w czasie niesprzyjających warunków atmosferycznych ograniczających widzialność oraz przy wykonywaniu manewrów w porze ciemnej,

Manewry przez przejazdy kolejowo – drogowe i przejścia.

- 1) W czasie pracy manewrowej szczególnie na torach nr 448 należy zachować szczególną ostrożność i podczas rozpoczęcia jazdy manewrowej podać sygnał Rp1 „Baczność”

Ruch taboru spoza bocznicy po torach bocznicy.

- 1) Pojazdy kolejowe z napędem licencjonowanego przewoźnika mogą poruszać się po wszystkich torach bocznicy.
- 2) Każdorazowo przed rozpoczęciem ruchów manewrowych do obowiązków drużyny trakcyjnej należy danie sygnału Rp1 „Baczność”.

Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo - odbiorczych.

- 1) Punkt
odbiorczy usytuowany jest w km 0,242 bocznicy na torach 441 i 442, na gruncie oznaczony tablicą z napisem punkt zdawczo-odbiorczy usytuowaną w międzytorzu.
- 2) Po
wjeździe składu manewrowego z sieci wewnętrznej na tory grupy zdawczo-odbiorczej, użytkownik bocznicy powinien sprawdzić wagony pod względem stanu sprawności technicznej i stanu ładunku.
- 3) Przyjm
owanie wagonów odbywa się na podstawie „Wykazem zdawczego” lub innego dokumentu przewoźnika (protokołu), wymienionego w umowie zawartej między stronami, tj. między przewoźnikiem a upoważnionym przedstawicielem bocznicy. Dokument zdawczy należy sporządzić w co najmniej 3 egzemplarzach, z których jeden egzemplarz z potwierdzeniem zdania i przyjęcia pojazdu otrzymuje przedstawiciel bocznicy, a dwa egzemplarze pozostają u przewoźnika.
- 4) Przekazanie wagonów na punkcie zdawczo - odbiorczym dokonują ze strony przewoźnika uprawniony pracownik przewoźnika, a ze strony użytkownika bocznicy wyznaczony przez niego pracownik. Pracownik bocznicy przyjmujący wagony od przewoźnika potwierdza ich odbiór swoim podpisem na przedstawionym przez przewoźnika dokumencie zdawczym (protokole).
- 5) Przy przyjmowaniu wagonów wyznaczony przedstawiciel bocznicy zgłasza zauważone nieprawidłowości zdającemu, które przedstawiciel przewoźnika wpisuje na wszystkie egzemplarze dokumentu zdawczego, a następnie obaj potwierdzają ten fakt swoimi podpisami.
- 6) Nie wolno w dokumencie zdawczym dokonywać żadnych poprawek przez wycieranie lub wyskrobywanie. W uzasadnionych przypadkach poprawki mogą być dokonane tylko przez skreślenie i wyraźne wpisanie nowych danych. Poprawki takie powinny być potwierdzone podpisem zdającego i przyjmującego pojazdy kolejowe.
- 7) W
uzgodnieniu pomiędzy stronami, uszkodzony wagon (ładunek) powinien zostać odstawiony do dalszego postępowania.
- 8) Kaźde
uszkodzenie powinno być zgłoszone w formie pliku jako rejestr uszkodzonych wagonów.

Urządzenia ładunkowe.

1) Magazyny

Lp.	Znajduje się przy torze	Przeznaczenie magazynu	Długość frontu ładunkowego	Oświetlenie
1	442	Magazyn	40 m	elektryczne
2	446	Magazyn	42 m	elektryczne

2) Urządzenia ładunkowe

Rodzaj urządzenia	Przeznaczenie urządzenia	Oświetlenie
Suwnica (5 ton, 8 ton, 25 ton)	Składowanie materiałów	elektryczne
Dźwigi/wózki widłowe/pojazdy specjalistyczne do rozładunku kontenerów	Wyładunek rozładunek wagonów	elektryczne

Załącznik Nr 3 – Dane techniczne punktów OIU¹

Lokalizacja	Przeznaczenie	Opis techniczny	Zastosowanie
Przy torze nr 442	Terminal kontenerowy oraz plac składowy kontenerów	Długość frontu ładunkowego 120 m Pojazdy typu Reachstackers o udźwigu 45 ton	Terminala kontenerowy
Tor nr Hala H2	Punkt przeładunkowy transportu kolejowo – samochodowego	Długość frontu ładunkowego 42m zlokalizowany w hali zabudowanej nad torem nr 446 Suwnica 8t. x2	Terminal towarowy
Tor nr Hala H3	Punkt przeładunkowy transportu kolejowo – samochodowego	Długość frontu ładunkowego 40m zlokalizowany w hali zabudowanej nad torem nr 442 i 441 Suwnica 25 t.	Terminal towarowy

Załącznik Nr 4 – Wykaz Regulacji wewnętrznych określających zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego¹

- 1) Na styku” z infrastrukturą kolejową zarządcy PKP Polskie Linie Kolejowa S.A. mają zastosowanie postanowienia odpowiednich przepisów wewnętrznych PKP PLK S.A. wymienionych w Regulaminie sieci (Załączniki 3.1 i 3.2.) –
<https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminu/regulamin-sieci/regulamin-sieci-2022/2023>
- 2) Wykaz przepisów wewnętrznych Operatora:
⌘ Przepis wewnętrzny o technice pracy manewrowej i sygnalizacji obowiązujący na bocznicach kolejowych „CENTROSTAL Łódź S.A.” w Łodzi