

Załącznik Nr 2

Charakterystyka elementów infrastruktury kolejowej bocznic

(wyciąg)

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ:

**CENTRUM LOGISTYCZNO INWESTYCYJNE POZNAŃ II SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ
ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ
62-020 SWARZĘDZ ,JASIN UL. RABOWICKA 65**

Ważny od dnia 16.08.2022 r.

2. Opis techniczny bocznic kolejowej:

2.1. Położenie bocznic kolejowej:

Bocznica Centrum Logistyczno Inwestycyjne Poznań II Sp. z o.o." jest bocznicą stacyjną odgałęziającą się rozjazdem nr 6 od toru stacyjnego nr 6b stacji Swarzędz w km 291,017 linii kolejowej nr 003 Warszawa Zachodnia - Kunowice (dla bocznic jest to km 0,000 - początek rozjazdu nr 6 stanowi początek toru bocznicy).

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

Bocznica CLIP II stanowi pięć rejonów manewrowych.
Brak posterunku ruchu na bocznicach oraz jego obsady.

2.3. Lokalizacja punktów zdawczo – odbiorczych na bocznicach:

- 1) Torem odbiorczym dla wagonów, grup wagonowych i składów całopociągowych podstawianych przez Przewoźnika jest tor nr 101 lub 105 bocznicy CENTRUM LOGISTYCZNO INWESTYCYJNEGO POZNAŃ II.
- 2) Torem zdawczym dla wagonów, grup wagonowych i składów całopociągowych zabieranych przez Przewoźnika jest tor nr 103 bocznicy CENTRUM LOGISTYCZNO INWESTYCYJNEGO POZNAŃ II.
- 3) Na terenie bocznicy punkt zdawczo - odbiorczy oznaczony jest tablicą z napisem "Punkt zdawczo - odbiorczy". Tablica ustawiona jest na międzytorzu torów nr 101, 103.
- 4) Torem zdawczo - odbiorczym dla wagonów podstawianych przez Przewoźnika do obsługi bocznicy STENA Recycling Spółka z o.o. jest tor nr 101 bocznicy CENTRUM LOGISTYCZNO INWESTYCYJNEGO POZNAŃ II

2.4. Tory na boczniczy:

Nr toru	Przeznaczenie	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru w kierunku: zach./wsch.			Profil pdł.	Uwagi
		Od	Do	Długość [m]	Od	Do	Długość [m]		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
101 E	Odbiorczy	S 206	S 6	985,40	U 206	U 103	715,36	7,3	V rejon manewrowy
101 a	Żeberkowy	S 7	ko	76,97	-	-	-	7,3	V rejon manewrowy Do odstawiania lokomotyw
102 E	Komunikacyjny	S 208	S 103	877,13	U 207	U 103	760,56	0,5	V rejon manewrowy
103 E	Zdawczy	S 205	S 102	731,10	U 205	U 102	659,10	0,5	V rejon manewrowy

105 E	Odbiorczy	S 207	S 101	866,83	U 205	U 102	659,10	0,5	V rejon manewrowy
205 E	Dojazdowy	S 601	Pmat 206	669,53	-	-	-	0,5	V rejon manewrowy
206 E	Dojazdowy	S 400	S 208	436,66	-	-	-	0,00	V rejon manewrowy
207	Dojazdowy	S 208	Wk 207	115,44	-	-	-	0,5	V rejon manewrowy
251	Dojazdowy	S 251	S 255	170,22	-	-	-	0,00	I rejon manewrowy
261	ładunkowy	S 256	kt	263,55	km 0+061, 5	kt	202	0,6	IV rejon manewrowy
262	ładunkowy	S 255	kt	345,43	km 0+143, 4	kt	202	0,6	IV rejon manewrowy

263	ładunkowy	S 255	kt	347,66	km 0+145, 4	kt	202	0,6	IV rejon manewrowy
301	Dojazdowy	S 301	S 302	271,80	-	-	-	2,5	I rejon manewrowy
303	Dojazdowo - ładunkowy	S 300	S 303	470,00	km 0+270	U 303	156	2,6	I rejon manewrowy
304	ładunkowy	S 302	ko	383,50	km 0+ 380,	kt	275,30	0,00	I rejon manewrowy
305	ładunkowy	S 303	ko	310,00	U 304	kt	219,00	0,00	I rejon manewrowy
306	ładunkowy	S 304	ko	255,00	U 304	kt	219,00	0,00	I rejon manewrowy
400	Dojazdowy	S 400	km 0+ 0.560	560,00	-	-	-	3,7	II rejon manewrowy

401	ładunkowy	km 0+ 560	ko	510,10	km 0+645	Km 1+006	361	0,00	II rejon manewrowy
601 E	Komunikacyjny	ko	S 601	2509,15	-	-	-	7,25	III Rejon manewrowy
602	Dojazdowo - ładunkowy	Pm 614	S 603	743,70	U 612	U 603	484,81	7,25	III Rejon manewrowy
603	Dojazdowo - ładunkowy	S 610	S 602	653,80	S 610	512,00	512,00	4,5	III Rejon manewrowy
603 a	Żeberkowy	S 610	ko	120,92	-	-	-	4,14	III Rejon manewrowy
603 b	Komunikacyjny	S 615	S 610	149,55	-	-	-	7,25	III Rejon manewrowy

611 CZ. E	ładunkowy	S632	Pm 614	1043,66	U 632	U 621	712,93	7,25	III Rejon manewrowy
612 CZ. E	ładunkowy	S 631	S 621	1136,14	S 634	U 621	919,57	7,25	III Rejon manewrowy
613 CZ. E	ładunkowy	S625	S614	826,50	U625	U624	770,60	0,00	III Rejon manewrowy
614 CZ. E	ładunkowy	S629	S 611	1233,36	U625	U624	770,60	0,00	III Rejon manewrowy
614 a CZ. E	Dojazdowy	S630	S629	160,94	-	-	-	0,00	III Rejon manewrowy

615 cz. E	ładunkowy	S626	S623	913,48	U626	U623	800,20	0,00	III Rejon manewrowy
616 cz. E	ładunkowy	S628	S622	1045,31	U626	U623	800,20	0,00	III Rejon manewrowy
617 cz. E	ładunkowy	S627	ko	852,86	U627	ko	807,70	0,00	III Rejon manewrowy
618 cz. E	ładunkowy	S629	ko	931,10	U627	ko	807,70	0,00	III Rejon manewrowy
619	ładunkowy	S633	S 634	393,40	176,28	248,73	72,45	0,00	III Rejon manewrowy

Ogólna długość torów na boczniczy wynosi 21360,19 m, z czego długość użyteczna torów boczniczy wynosi 12089,18 m.

Oznaczenia w tabeli: (lo-Rz636) – numer licznika osi, Sem. - semafor, U – ukres rozjazdu, S – styk rozjazdu, k.o. – kozioł oporowy, ko p. zas- kozioł oporowy zasypka piaskowa, kt – koniec toru E – tor zelektryfikowany, km 0+061,5 – punkt matematyczny.

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

Numer, rodzaj, kierunek i typ rozjazdu, skos, promień [m] i długość [m]	Numer wykolejnicy	Zasadnicze położenie zwrotnicy / wykolejnicy	Przynależność do okręgu nastawczego	Sposób przedstawiania: elektr. (e), ręczny (r), <small>mechan. (m)</small>	Uzależnienie zwrotnicy rozj. i wykolejnicy w przebiegach (tak / nie)	Informacje uzupełniające
1	2	3	4	5	7	8
6 Rz, prawy 60E1, 1:9, 300, dł. 33,23m	-	Na tor 6a	-	e	tak	Zarządca PLK S.A., obsługa PLK S.A., utrzymanie PLK S.A.
7 Rz, prawy, S49, 1:9, 190, dł. 27,14 m	-	Na tor nr 101a	-	e	tak	Zarządca CLIP II, obsługa PLK S.A., utrzymanie CLIP II
100 Rz, prawy, S49, 1:9, 190, dł. 27,14 m	-	W kierunku rozj. nr 101	-	r	Zamknięty na gruncie na zamek zwrotnicowy, brak jazd na kierunek zwrotny	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
101 Rz, lewy, S49, 1:9, 190, dł. 27,14 m	-	W kierunku rozj. nr 103	-	r	nie	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II

102 Rz, prawy, S49, 1:9, 190, dł. 27,14 m	-	Na tor nr 103	-	r	nie	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
103 Rz, prawy, S49, 1:9, 190, dł. 27,14 m	-	Na tor nr 101	-	-	nie	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
205 Rz, lewy, S49, 1:9, 190, dł. 27,14 m	-	Na tor nr 103	-	r	nie	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
206 Rkpd, S49, 1:9, 190, dł. 33,23 m	-	Na tor nr 101	-	r	nie	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
207 Rz, prawy, S49, 1:9, 190, dł. 27,14 m	-	Na tor nr 102	-	r	nie	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
208 Rz, lewy, S49, 1:9, 190, dł. 27,14 m	-	W kierunku rozj. nr 207	-	r	tak (uzależni ona z Wk 207)	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
251 Rz, lewy, S49, 1:9, 190, dł. 27,14 m	-	Na tor nr 251	-	r	nie	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
255 Rz, prawy, S49, 1:9, 190, dł. 27,14 m	-	Na tor nr 263	-	r	nie	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
256 Rz, prawy, S42, 1:9, 205, dł. 28,11 m	-	Na tor nr 262	-	r	nie	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II

300 Rz, lewy, S49, 1:9, 190, dł. 27,14 m	-	Na tor nr 206	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
301 Rz, lewy, S49, 1:9, 190, dł. 27,14 m		Po torze nr 251	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
302 Rz. lewy, S49, 1:9, 190, 27,14	-	Na tor nr 304	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
303 Rz. lewy, S49, 1:9, 190, 27,14	-	Na rozj. nr 304	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
304 Rz. lewy, S49, 1:9, 190, 27,14	-	Na tor nr 305	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
400 Rz, lewy, S49, 1:9, 300, dł. 33,23 m		Na rozj. nr 601	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
601 Rz, lewy, S49, 1:9, 300, dł. 33,23 m	-	Po torze nr 205	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
602 Rz, prawy, S49, 1:6,6, 190, dł. 28,64 m	-	Na tor nr 601	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
603 Rz, prawy, S49, 1:6,6, 190, dł. 28,64 m	-	Na tor nr 603	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II

610 Rz, lewy, S49, 1:6,6, 190, dł. 28,64 m	-	Na tor 603a	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
611 Rz, prawy, S49, 1:9, 190, dł. 27,14 m	-	Na rozj. nr 601	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
612 Rkpd, S49, 1:9, 190, dł. 33,24	-	Na tor nr 602	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
614 Rkpd, S49, 1:9, 190, dł. 33,24	-	Na tor nr 602	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
615 Rz, lewy, S49, 1:9, 190, dł. 27,14 m	-	Na tor nr 601	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
621 Rz, prawy, S49, 1:6,6, 190, dł. 28,64 m	-	Po torze nr 611	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
622 Rz, prawy, S49, 1:9, 190, dł. 27,14 m	-	Po torze nr 614	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
623 Rz, lewy, S49, 1:6,6, 190, dł. 28,64 m	-	Po torze nr 615	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II

624 Rz, lewy, S49, 1:6,6, 190, dł. 28,64 m		Po torze nr 613	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
625 Rz, prawy, S49, 1:9, 190, dł. 27,14 m	-	Po torze nr 614	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
626 Rz, prawy, S49, 1:9, 190, dł. 27,14 m	-	N tor nr 616	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
627 Rz, prawy, S49, 1:9, 190, dł. 27,14 m	-	Na tor nr 618	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
628 Rz, lewy, S49, 1:9, 190, dł. 27,14 m	-	Na rozj. nr 614	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
629 Rz, prawy, S49, 1:9, 190, dł. 27,14 m	-	Na rozj. nr 618	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
630 Rz, lewy, S49, 1:6,6, 190, dł. 28,64 m	-	Na tor nr 601	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
631 Rz, lewy, S49, 1:9, 190, dł. 27,14 m	-	Na tor nr 601	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
632 Rz, prawy, S49, 1:6,6, 190, dł. 28,64 m	-	Na tor nr 611	-	r	<i>nie</i>	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II

633 Rz, lewy, S49, 1:6,6, 190, dł. 28,64 m	-	Na tor nr 601	-	r	nie	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
634 Rz, prawy, S49, 1:9, 190, dł. 27,14 m	-	Na tor nr 612	-	r	nie	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II
	Wk 207	Na szynie	-	r	tak (uzależni ona z rozj, nr 208)	Zarządca CLIP II, obsługa CLIP II, utrzymanie CLIP II

Oznaczenia w tabeli: Rz – rozjazd zwyczajny, Rkpd – rozjazd krzyżowy podwójny, S49, 60E1 – typ rozjazdu, suw. – zamknięcie nastawcze suwakowe, Wk – wykolejnica, e – elektryczny sposób przestawiania zwrotnic, r – ręczny sposób przekładania zwrotnic/wykolejnic.

2.6. Urządzenia zabezpieczające i sterowania ruchem na bocznicach:

- 1) Wykaz tarcz manewrowych oraz zamków trzpieniowych stosowanych na bocznicach przedstawia tabela:

Nazwa	Oznaczenie	Przeznaczenie	Sposób i kto obsługuje?	Uwagi
1	2	3	4	5
Tarcza manewrowa	Tm 4	Wyjazd z bocznic w kierunku stacji Swarzędz	Elektrycznie, Sw	Teren bocznic CLIP II

- 2) Bocznic nie posiada semaforów.
- 3) Tory i rozjazdy na bocznicach przyporządkowane są do pięciu rejonów manewrowych:
 - I rejon manewrowy** (tory 301,303 304,305,306,251 oraz rozjazdy 300, 301,302,303 i 304)
 - II rejon manewrowy** (tory 400 i 401)
 - III rejon manewrowy** (tory 601, 602, 603, 603a, 603b, 611, 612, 613, 614, 614a, 615, 616, 617, 618, 619 oraz rozjazdy 400, 601, 602, 603, 610, 611, 612, 614, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634)

IV rejon manewrowy (tory 261,262,263 oraz rozjazd 256)

V rejon manewrowy (tory 101,101a,102,103,105,205,206,207 oraz rozjazdy 100,101,102,103,205,206,207,208,251, Wk7)

2.14. Skrajnia budowli i taboru oraz skrajniki na bocznicach:

- 1) Przy torach dojazdowych do bocznic oraz na torach bocznicowych obowiązują skrajnie: budowli PN EN 15273-3, taboru PN-70/K-02056 oraz przepisy UIC.
- 2) Na torze nr 619 został zabudowany skrajnik służący do stwierdzenia, czy ładunek wagonów nie przekracza wymiarów skrajni ładunkowej.
- 3) Z uwagi na brak skrajni budowli na torach zelektryfikowanych (zabudowa elementów wsporczych sieci trakcyjnej), podczas wykonywania manewrów należy zachować szczególną ostrożność. Dotyczy lokat: 2-12, 2-59A, 2-60P, 2-61L, 2-62L, 3-62P, 3-63P, 3-58P, 2-51, 2-63, 3-64, 3-44.

2.15. Sygnaly, wskaźniki i tablice informacyjne na bocznicach:

Rodzaj	Oznaczenie	Dotyczy torów / rozjazdów	Przeznaczenie	Uwagi
1	2	3	4	5
Tarcza zatrzymania	D1 „Stój”	Bramy wjazdowe / wyjazdowe na terenie bocznic (tor nr 101,263,301,303,304,305,306,401)	Zakazuje wykonywania jazd manewrowych i pociągowych – brama w stanie zamkniętym	Obraz sygnału na bramach wjazdowych, widoczny z obydwóch stron bramy
Wskaźnik ukresu	W 17	Rozjazdy	Wyznacza miejsce, do którego wolno zająć dwa sąsiednie tory taboru	
Tarcza zaporowa	Z 1	Rampa czołowa, tory 261,262,263,304,305,306 oraz przed kozłem oporowym przy torach 401,601,603a,611b		Sygnał znajdujący się po prawej stronie każdego z torów przed rampą czołową oraz na kozłach oporowych (na początku zasypki piaskowej)

Punkt Zdawczo Odbiorczy	-	Międzytorze torów 101 i 103	Miejsce zdania i przyjęcia wagonów do obsługi bocznic	
Wskaźnik ostrzeżenia	W 6b	Tory dojazdowe do przejazdów kolejowo – drogowych oraz skrzyżowań drogi kolejowej z drogami wewnętrznymi bocznic	Miejsce podania sygnału baczność przez drużynę pociągową	
Krzyż Świętego Andrzeja	G 3	Znak drogowy ustawiany przed przejazdem kolejowo – drogowym oraz skrzyżowaniem drogi kolejowej z drogami wewnętrznymi bocznic	Informacja dla użytkownika drogi o miejscu niebezpiecznym	
Wskaźnik zakazu wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych	We 4a – We 4c	Oznacza miejsce, poza które przejazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony	Informacja dla drużyny trakcyjnej o końcu sieci trakcyjnej	
Wskaźniki jazdy bezprądowej	We 8	Oznaczają miejsce, przez które elektryczny pojazd trakcyjny powinien przejeżdżać bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci trakcyjnej	Informacja dla drużyny trakcyjnej o jeździe bezprądowej	

Wskaźnik jazdy pod prądem	We 9b	Oznacza miejsce, od którego lokomotywa elektryczna może jechać, pobierając prąd trakcyjny z sieci trakcyjnej	Informacja dla drużyny trakcyjnej o jeździe pod prądem	
---------------------------	-------	--	--	--

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) Drużyna manewrowa wykonująca pracę manewrową na bocznicach porozumiewa się przy pomocy posiadanych na wyposażeniu urządzeń radiołączności manewrowej.

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

- 1) Sieć trakcyjna na bocznicach zasilana jest prądem stałym o napięciu 3 kV.
- 2) Od strony stacji Swarzędz sieć trakcyjna może być zasilana z sieci trakcyjnej przyległego toru nr 6 poprzez odłącznik sekcyjny nr 6A usytuowany na słupie w lokacji 0 - 3 zlokalizowanym w okolicy rozjazdu nr 100.
- 3) Od strony posterunku odgałęźnego Paczkowo sieć trakcyjna może być zasilana z sieci trakcyjnej przyległego toru nr 2 poprzez odłącznik sekcyjny nr 1 usytuowany na słupie w lokacji 0 – 2 zlokalizowanym na terenie bocznic między rozjazdami 642 i 639.
- 4) Odłączniki sekcyjne 1 i 6A stanowią elektryczne granice bocznic.
- 5) Otwieranie lub zamykanie odłączników sekcyjnych nr 1 i 6A zasilających całą grupę torów bocznicowych należy wykonać po uzgodnieniu z dyspozytorem PKP ENERGETYKA S.A. – Zakład Zachodni w Poznaniu tel. 679 041 394, 697 041 395.
- 6) Bocznicę posiada tory zelektryfikowane:
 - a) na całej długości 101, 102, 103, 105, 205, 206, 601,614a oraz 621 i 622 (obręb Paczkowo).
 - b) częściowo: 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618 oraz 623 (obręb Paczkowo), w obszarze pracy suwnic oraz wzdłuż frontu ładunkowego tory te są niezelektryfikowane i nie posiadają żadnych urządzeń w strefie prac ładunkowych.
- 7) Specjalne, bramkowe konstrukcje kotwowe sieci znajdujące się na torach częściowo zelektryfikowanych nr 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618 zabezpieczone są przed

uszkodzeniem mechanicznym przez odbierak prądu elektrycznego pojazdu trakcyjnego poprzez sztywne, przewodzące prowadnice i nie posiadają innych elementów wchodzących w strefę pracy pantografu oraz mogących uszkodzić odbieraki na pojazdach.

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

1) Jazdy manewrowe od strony stacji Swarzędz:

- a) Wszelkie jazdy pojazdów kolejowych pomiędzy torami stacji Swarzędz, 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).
- b) Pomiędzy okręgiem nastawczym stacji Swarzędz (Sw) i torami bocznic brak jest jakiegokolwiek sprzętowego uzależnienia czynności nastawczych.
- c) Rozjazdy nr 6 i 7 oraz odcinek toru od tarczy manewrowej Tm 4 posiadają izolację i są uzależnione w urządzeniach srk stacji Swarzędz.
- d) Na torze 101 bocznic znajduje się brama wjazdowa obsługiwana przez dyspozytora bocznic CLIP II.
- e) Obsługa bocznic CLIP II dokonywana jest na zasadzie jazd manewrowych z bocznic CLIP II na tory 6 lub 8 stacji Swarzędz oraz z torów nr 6 lub 8 stacji Swarzędz na bocznicę CLIP II z wykorzystaniem torów zdawczo odbiorczych bocznic.
- f) Wagony podstawiane i zabierane z bocznic mogą być ciągnięte lub wpychane w zależności od miejsca ich podstawiania.
- g) Maksymalna długość składu manewrowego jest ograniczona długością torów zdawczo odbiorczych i wynosi 740 m (uwaga: tory nr 103 i 105 posiadają długość użyteczną 637 m).
- h) Dla wyjazdu z torów bocznic CLIP II na stację Swarzędz kierownik manewrów musi powiadomić dyżurnego ruchu nastawni Sw o zamierzonym wyjeździe oraz omówić rodzaj pracy manewrowej, która ma być wykonana na torach stacji (wciągnięcie lub wepchnięcie składu wagonów z bocznic na tor 6- 8 lub zabranie składu wagonów z toru nr 6 - 8 na bocznicę), celem przygotowania drogi przebiegu na tory stacji Swarzędz i wyświetlenia sygnału manewrowego na tarczy manewrowej Tm 4. Po otrzymaniu sygnału "Jazda manewrowa dozwolona" na Tm 4, kierownik manewrów podaje sygnał na uruchomienie jazdy manewrowej (nie dotyczy jazd niepilotowanych, dla których wyświetlenie sygnału manewrowego na tarczy manewrowej Tm 4 jest równoznaczne z uzyskaniem zgody na rozpoczęcie jazdy manewrowej).
- i) Wciągany lub wpychany z bocznic na tory stacji Swarzędz skład wagonów należy zatrzymać przed semaforem odnoszącym się do danego toru, zahamować skład wagonów hamulcem zespolonym oraz dodatkowo zakręcić

hamulec ręczny pierwszego wagonu w składzie. Powrót lokomotywy manewrowej na bocznice luzem lub z wagonami następuje po otrzymaniu zgody i sygnałów zezwalających podanych na sygnalizatorach.

- j) Zabieranie wagonów ze stacji Swarzędz może być wykonane przez wciągnięcie lub wepchnięcie na tory bocznic. Wykonując jazdę manewrową na bocznice kierownik manewrów musi powiadomić dyżurnego ruchu nastawni Sw za pomocą radiotelefonu lub telefonicznie o zamierzonej jeździe na bocznice, celem przygotowania drogi przebiegu i wyświetlenia sygnału zezwalającego na jazdę manewrową na semaforze E6/m lub E8/m.
- k) Wyświetlenie sygnału zezwalającego przez dyżurnego ruchu stacji SWARZĘDZ (Sw) na jazdę manewrową na semaforze E6/m lub E8/m lub na tarczy manewrowej Tm4 jest dozwolone wyłącznie po uzyskaniu potwierdzenia o otwarciu bramy wjazdowej na bocznice od dyspozytora bocznic CLIP II.
- l) Drogę przebiegu na torach bocznic CLIP II przygotowuje kierownik manewrów drużyny manewrowej, która ma wjechać ze stacji Swarzędz na bocznice lub wyjechać z bocznic na tory stacji Swarzędz.

4. Warunki techniczne obsługi bocznic kolejowej:

4.1. Podstawianie wagonów na bocznice:

- 1) Na bocznice, zgodnie z jej przeznaczeniem, podstawiane są przede wszystkim wagony do obsługi istniejących punktów ładunkowych. Dopuszcza się wstawianie na bocznice innego rodzaju taboru kolejowego (np. w ramach udostępnienia obiektu infrastruktury usługowej, jakim jest bocznic kolejowa), na zasadach określonych w Regulaminie OIU.
- 2) Do obsługi bocznic od strony stacji Swarzędz należy:
 - a) dla wyjazdu z torów bocznic CLIP II na stację Swarzędz kierownik manewrów musi powiadomić dyżurnego ruchu nastawni Sw o zamierzonym wyjeździe oraz omówić rodzaj pracy manewrowej, która ma być wykonana na torach stacji (wciągnięcie lub wepchnięcie składu wagonów z bocznic na tor 6- 8 lub zabranie składu wagonów z toru nr 6 - 8 na bocznice), celem przygotowania drogi przebiegu na tory stacji Swarzędz i wyświetlenia sygnału manewrowego na tarczy manewrowej Tm 4. Po otrzymaniu sygnału "Jazda manewrowa dozwolona" na Tm 4, kierownik manewrów podaje sygnał na uruchomienie jazdy manewrowej.
 - b) wciągany lub wpychany z bocznic na tory stacji Swarzędz skład wagonów należy zatrzymać przed semaforem odnoszącym się do danego toru, zahamować skład wagonów hamulcem zespolonym oraz dodatkowo zakręcić hamulec ręczny pierwszego wagonu w składzie. Powrót

- lokomotywy manewrowej na bocznicy luzem lub z wagonami następuje po otrzymaniu zgody i sygnałów zezwalających podanych na sygnalizatorach.
- c) zabieranie wagonów ze stacji Swarzędz może być wykonane przez wciągnięcie lub wepchnięcie na tory bocznic. Wykonując jazdę manewrową na bocznicy kierownik manewrów musi powiadomić dyżurnego ruchu nastawni Sw telefonicznie lub za pomocą radiotelefonu o zamierzonej jeździe na bocznicy, celem przygotowania drogi przebiegu i wyświetlenia sygnału zezwalającego na jazdę manewrową na semaforze E6/m lub E8/m.
 - d) drogę przebiegu na torach bocznicy CLIP II przygotowuje kierownik manewrów drużyny manewrowej, która ma wjechać ze stacji Swarzędz na bocznicy lub wyjechać z bocznicy na tory stacji Swarzędz.
 - e) podstawianie wagonów na punkt zdawczo – odbiorczy bocznicy oraz zabieranie wagonów z tego punktu na stację Swarzędz odbywa się za pomocą taboru trakcyjnego przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicy lub taboru kolejowego użytkownika bocznicy na podstawie odrębnie zawartej umowy pomiędzy użytkownikiem bocznicy a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- 3) Przejazd przez V rejon manewrowy bocznicy CLIP II (grupa torów zdawczo odbiorczych) musi się odbyć po torze komunikacyjnym nr 102 po spełnieniu następujących warunków:
- a) powiadomiono ustawiacza lokomotywy Przewoźnika jeżeli taka znajduje się na torach CLIP II ,
 - b) tor komunikacyjny nr 102 jest wolny a lokomotywa Przewoźnika przerwała pracę manewrową i znajduje się na torze odstawczym nr 105,
 - c) lokomotywa luzem lub skład manewrowy przejeżdżający przez teren bocznicy CLIP II zostały zatrzymane przed granicą bocznicy CLIP II celem przygotowania i sprawdzenia drogi przebiegu po torze komunikacyjnym nr 102 przez kierownika manewrów,
 - d) droga przebiegu została prawidłowo przygotowana i sprawdzona oraz podano właściwe sygnały obowiązujące na torach zarządcy infrastruktury kolejowej - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
 - e) po zakończeniu przejazdu i zjechaniu poza granicę bocznicy CLIP II należy niezwłocznie powiadomić ustawiacza lokomotywy Przewoźnika jeżeli taka znajduje się na torach bocznicy CLIP II.
- 4) Celem podstawienia wagonów na punkty ładunkowe znajdujące się na torach nr 611, 612, 613 i 614, 615, 616, 617, 618 za pomocą taboru trakcyjnego przewoźnika kolejowego w trakcji elektrycznej należy:
- a) po wjeździe składu manewrowego na tory grupy zdawczo odbiorczej ustawić lokomotywę elektryczną na końcu składu manewrowego (od strony stacji Swarzędz),

- b) skład drużyny manewrowej stanowi ustawiacz (kierownik manewrów) oraz manewrowy boczniczy CLIP II,
 - c) wagony podstawiane na tory nr 611, 612, 613 i 614, 615, 616, 617, 618 są pchane.
 - d) z uwagi na częściowe zelektryfikowanie torów nr 611, 612, 613 i 614, 615, 616, 617, 618 pojazd trakcyjny należy zatrzymać przed wskaźnikiem z grupy We 4.
 - e) po zatrzymaniu składu manewrowego, drużyna pociągowa przewoźnika kolejowego podejmuje działania związane z przygotowaniem składu manewrowego do wyjazdu w stację Swarzędz.
 - f) w miejscu zatrzymania się składu manewrowego, w czasie wolnym od przeprowadzania prac ładunkowych, należy wykonać wymaganą próbę hamulca zespolonego. O przerwach lub zakończeniu pracy ładunkowej obsługa terminala informuje pracowników przewoźnika kolejowego.
 - g) po zakończeniu prac ładunkowych oraz wykonaniu próby hamulca zespolonego kierownik manewrów wydaje polecenie na jazdę w kierunku torów grupy zdawczo odbiorczej.
 - h) dla celów wykonania wymaganej próby hamulca, tory nr 611, 612, 613 i 614, 615, 616, 617, 618 należy w tym przypadku traktować jako tory odbiorcze.
- 5) Jednocześnie może być obsługiwany jeden rejon manewrowy posiadający tory ładunkowe (rejon manewrowe I do IV) boczniczy CLIP II.

4.3. Masa hamująca składów manewrowych na boczniczy:

- 2) Wymagana masa hamująca obliczona na podstawie instrukcji Ir-1 dla prędkości 25 km/h dla torów o miarodajnym pochyleniu 7,5 promil wynosi 10 %,
- 3) Jazdy manewrowe mogą odbywać się wyłącznie przy użyciu hamulca zespolonego dla jazd pomiędzy stacją Swarzędz a torami boczniczy.
- 4) Składy nie muszą być połączone na hamulec zespolony podczas jazd na terenie boczniczy, lecz ilość wagonów bez czynnego hamulca zespolonego w jednej grupie nie może być większa niż 10 wagonów dwuosioowych.
- 5) Jeżeli długość składu manewrowego wynosi więcej niż dozwolona liczba osi bez czynnych hamulców wagonowych powinien on być hamowany hamulcem zespolonym. Wówczas kierujący manewrami powinien wykonać próbę hamulca zespolonego przy wagonach przeznaczonych do hamowania składu manewrowego.

4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szyny:

Największy dopuszczalny nacisk osi na szyny na boczniczy wynosi 221 kN.

4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych na bocznicach:

- 1) Tory na bocznicach posiadają minimalny promień łuku $R=184,3m$, rozjazdy $R=190$, dlatego też nie ma ograniczeń co do dopuszczalnego rozstawu osi skrajnych wagonów podstawionych przez Przewoźnika na bocznicę.
- 2) Na bocznicach CLIP II mogą kursować wszystkie typy lokomotyw spalinowych i wagonów, których nacisk na szynę nie przekracza 221 KN.
- 3) Ruch pojazdów kolejowych trakcji elektrycznej możliwy jest wyłącznie po torach 101, 102, 103, 105, 205, 206 i 601 i częściowo 611, 612, 613 i 614, 615, 616, 617, 618.

5.2. Maksymalne prędkości jazdy manewrowych po torach bocznicach:

- 1) Prędkość jazdy manewrowych po torach bocznicach z uwagi na występujące na większości torów spadki powyżej 2,5‰ nie może przekraczać:
 - a) **25 km/h** po torze wolnym nr 205, 206, wagony mogą być pchane lub ciągnięte w kierunku torów nr 301,303, 601 oraz po torach 621, 622.
 - b) **15 km/h** przy jeździe po torze wolnym wewnątrz bocznicach gdy lokomotywa ciągnie lub pcha wagony,
 - c) **10 km/h** przy wykonywaniu manewrów z ładunkiem niebezpiecznym, przesyłką nadzwyczajną lub z przekroczoną skrajnią ładunkową oraz po torach zajętych taborem,
 - d) **5 km/h** w sytuacjach:
 - przy przetaczaniu wagonów załadowanych towarem niebezpiecznym oznaczonym nalepką ostrzegawczą nr 8 i 15 wg. RID/Zał.2 do SMGS oraz wagonów cystern oznaczonych kolorowymi pasami wyróżniającymi,
 - przy jeździe składu manewrowego pojazdami kolejowymi naprzód poprzedzanego przez pracownika gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym pojeździe,
 - podczas jazdy składu manewrowego po rozjazdach i przejazdach kolejowo – drogowych oraz na torach ładunkowych nr 619 i 623.
- 2) Prędkość jazdy manewrowych **należy ograniczyć do 3 km/h** na bocznicach w czasie:
 - 4) przejazdów po torach 303,401,601,602,603 obok ramp przy magazynach,
 - 5) przejazdów po torach 261, 262,
 - 6) przejeżdżania przez bramy wjazdowe,
 - 7) przy dojeżdżaniu do stojących wagonów,
 - 8) przy dojeżdżaniu do ławy piaskowej przed kozłem oporowym na końcu toru,
- 3) W czasie złych warunków atmosferycznych (burza, zamieć śnieżna, gołoleź, 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.