

CTL Maczki-Bór S.A.
w Sosnowcu

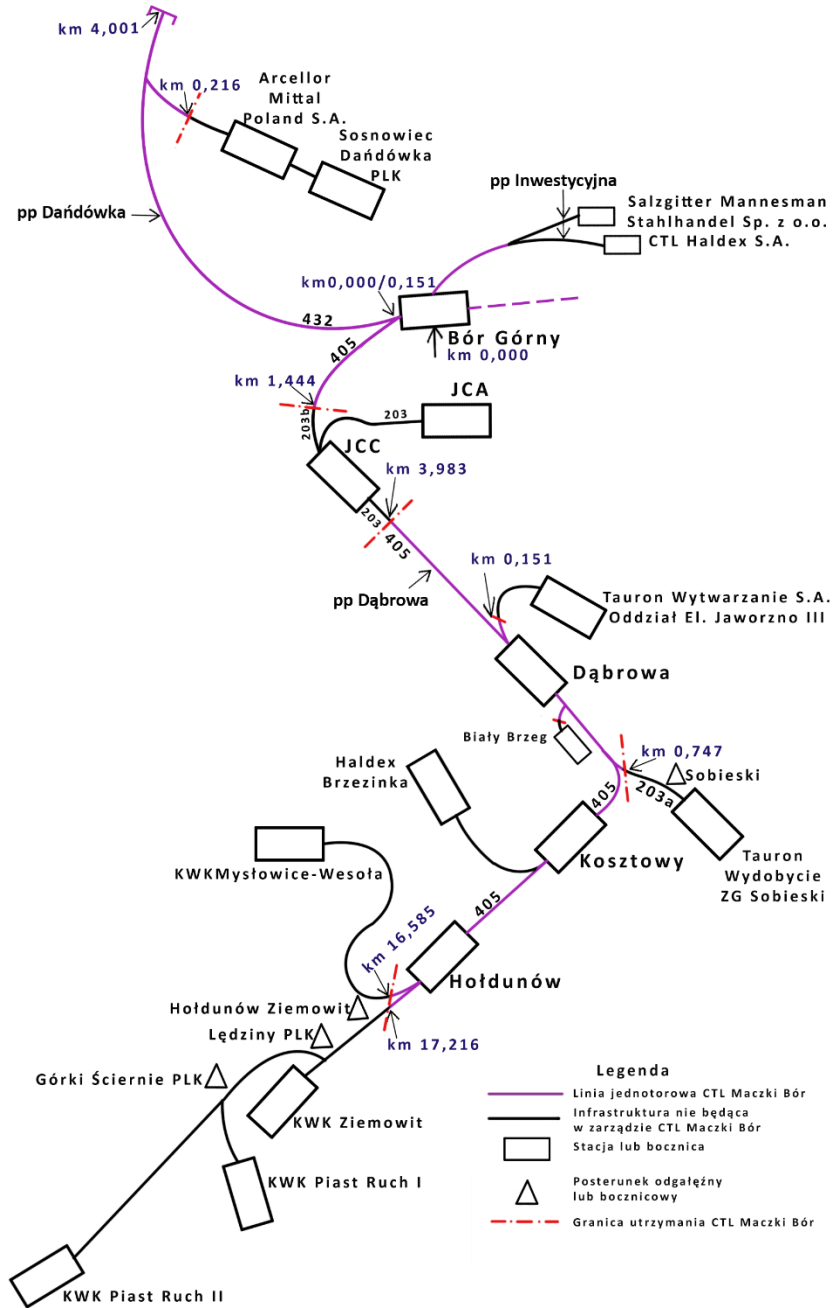
ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW
2022/2023

zawierający:

- WZORCOWY ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW
- WARUNKI TECHNICZNO-RUCHOWE LINII
- TABLICE ODLEGŁOŚCI DO OBLICZANIA OSIO- I POCIĄGO-KILOMETRÓW
- WYKAZ OSTRZEŻEŃ STAŁYCH
- INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE

ważny od 10.12.2022r

Schemat sieci kolejowej CTL Maczki-Bór S.A.



SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ

Nr zmiany	Zarządzenie CTL Maczki-Bór S.A. o zmianach w rozkładzie jazdy pociągów					Dokonano zmian i uzupełnień	
	z dnia	nr	na stronie	ważne od	otrzymano dnia	data	Podpis
1	2	3	4	5	6	7	8

SPIS TREŚCI

Treść	Strona
1	2
Schemat sieci kolejowej objętej rozkładem jazdy pociągów	3
Skorowidz zmian i uzupełnień	4
Spis treści	5
Wykaz linii i odcinków objętych rozkładem jazdy	7
WZORCOWY ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW TOWAROWYCH	8
WARUNKI TECHNICZNO-RUCHOWE LINII	13
Tablica 1 Wykaz szlaków i posterunków ruchu zagrożonych podmyciem podczas ulewy lub przyboru wód	14
Tablica 2 Wykaz miejsc niebezpiecznych ze względu na pożar	15
Tablica 3 Wykaz posterunków ruchu wyznaczonych do wydawania rozkazów pisemnych	16
Tablica 4 Wykaz stacji, na których znajdują się posterunki rewizji technicznej taboru	17
Tablica 5 Wykaz dopuszczalnej długości pociągów towarowych	18
Tablica 6 Wykaz odcinków, na których występują niekorzystne warunki techniczne	19
Tablica 7 Wykaz pochyleń (spadków) miarodajnych w ‰ do obliczania masy hamującej na odcinkach linii	20
Tablica 8 Wykaz procentowych norm do obliczania wymaganej masy hamującej w pociągach	21
Tablica 9 Wykaz odcinków, na których zabronione jest stosowanie podwójnej trakcji	22
Tablica 10 Wykaz odcinków, na których zabronione jest popychanie pociągu	23
Tablica 11 Wykaz odcinków, na których można przestać do 8 lokomotyw czynnych sprzęgniętych ze sobą	24
Tablica 12 Wykaz odcinków, na których wymagane jest stosowanie lokomotywy popychającej .	25

Tablica 13	Wykaz posterunków ruchu, na których dla pociągów towarowych wyjeżdżających nie jest wymagane podanie sygnału „Nakaz jazdy” . . .	26
Tablica 14	Wykaz posterunków zapowiadawczych, na których drużyna pociągowa zgłasza dyżurnemu ruchu wjazd pociągu z sygnałami końca pociągu i zatrzymanie się ostatniego wagonu w ukresie torów	27
Tablica 15	Wykaz linii (odcinków) na których dopuszcza się kursowanie pociągów z sygnałami końca pociągu typu odblaskowego	28
Tablica 16	Wykaz strzeżonych przejazdów kolejowych	29
Tablica 17	Wykaz numerów kanałów radiołęczności pociągowej obowiązujących w rejonie posterunków ruchu	30
Tablica 18	Wykaz posterunków ruchu czynnych okresowo	31
Tablica 19	Wykaz odcinków linii, na których dozwolona jest jednoosobowa obsada drużyny trakcyjnej	32
Tablica 20	Wykaz bocznic odgałęziających się od sieci kolejowej CTL Maczki-Bór S.A.	33
TABLICE ODLEGŁOŚCI DO OBLICZANIA OSIO- I POCIĄGO - KILOMETRÓW		34
WYKAZ OSTRZEŻEŃ STAŁYCH		36
INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE		37
- Parametry techniczne wagonów		38
- Parametry techniczne lokomotyw		38
NUMERACJA POCIĄGÓW NA SIECI CTL Maczki-Bór S.A.		39

WYKAZ
linii i odcinków objętych rozkładem jazdy

Nazwa linii lub odcinka	Nr linii lub odcinka
Bór Górny - Jęzor Centralny JCC – Dąbrowa – Kosztowy – Hołdunów	405
Bór Górny – k.o. w km. 4,001 (przy Arcelor Mittal Poland S.A. Oddział Sosnowiec)	432
Tory dojazdowe do bocznic	
r.o. (nr 201 stacji Bór Górny) – Salzgitter Mannesmann Stahlhandel Sp. z o.o.	od 405
r.o. (nr 201 stacji Bór Górny) – CTL Haldex S. A.	od 405
r.o. (nr 3 stacji Dąbrowa) – Tauron Wytwarzanie S.A. Elektrownia Jaworzno III	od 405
r.o. (nr 4 stacji Dąbrowa) – Tauron Wydobycie S.A. ZG Sobieski	od 405
r.o. (nr 201) – Biały Brzeg	od 405
r.o. (nr 3 stacji Kosztowy) – Haldex S.A. ZP Brzezinka	od 405
r.o. (nr 4 stacji Hołdunów) – KWK Mysłowice – Wesola	od 405
r.o. (nr 2 stacji Hołdunów) – KWK Piast – Ziemowit Ruch Ziemowit	od 405
r.o. (nr 362) – Arcelor Mittal Poland S.A. Oddział Sosnowiec	od 432

r.o. – rozjazd odgałęziający
k.o. – koziół oporowy

WZORCOWY
ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW
TOWAROWYCH

405. Bór Górny – Jęzor Centralny JCC – Dąbrowa – Kosztowy – Hołdunów

Maksymalne obciążenie: M62, o6oDa - 1900 ton; TEM2, S200 - 1400 ton; T448p - 1000 ton; Ls800 - 600 ton;
4o1Da, Ls300 - 200 ton

Seria i obciążenie lokomotywy			M62 o6oDa 1600	M62 o6oDa 450	TEM2 S200 1400	TEM2 S200 450	Ls800 T448p 250	
Prędkość [km/h]	Nazwa i rodzaj posterunku ruchu, punktu handlowego, kilometraż osi posterunku	% wymaganej masy hamującej	Czas jazdy	Czas jazdy	Czas jazdy	Czas jazdy	Czas jazdy	
1	2	3	4	5	6	7	8	
40	Bór Górny 0,000	stacja K8						
	Jęzor Centralny JCC 3,660	stacja K8, K2	32	7,5	6,9	8,6	6,9	7,0
	Dąbrowa 6,935	stacja K8, PP	21	5,7	5,7	5,7	5,7	5,7
	r.o. (nr 201) Biały Brzeg 8,047		26	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
	Kosztowy 11,450	stacja K8	26	5,2	5,2	5,3	5,2	5,1
	Hołdunów 16,366	stacja K8	32	10,1	7,6	11,3	7,6	7,6
30	g.u. (tor dojazdowy do bocznic) 17,216	K8	24	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8
r.o. – rozjazd odgałęziający g.u. – granica utrzymania								

405. Hołdunów – Kosztowy – Dąbrowa – Jęzor Centralny JCC – Bór Górny

Maksymalne obciążenie: M62, o6oDa - 1900 ton; TEM2, S200 - 1400 ton; T448p - 1000 ton; Ls800 - 600 ton;
4o1Da, Ls300 - 200 ton

Seria i obciążenie lokomotywy			M62 o6oDa 1600	M62 o6oDa 450	TEM2 S200 1400	TEM2 S200 450	Ls800 T448p 250
Prędkość [km/h]	Nazwa i rodzaj posterunku ruchu, punktu handlowego, kilometraż osi posterunku	% wymaganej masy hamującej	Czas jazdy	Czas jazdy	Czas jazdy	Czas jazdy	Czas jazdy
1	2	3	4	5	6	7	8
30	g.u. (tor dojazdowy do bocznic) K8 17,216						
40	Hołdunów stacja K8 16,366	25	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8
	Kosztowy stacja K8 11,450	32	10,1	7,6	11,3	7,6	7,6
	r.o. (nr 201) Biały Brzeg 8,047	26	5,2	5,2	5,2	5,2	5,1
	Dąbrowa stacja K8, PP 6,935	26	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
	Jęzor Centralny JCC stacja K8, K2 3,660	24	5,7	5,7	5,7	5,7	5,7
	Bór Górny stacja K8 0,000	32	7,6	7,0	8,8	7,0	7,0
r.o. – rozjazd odgałęziający g.u. – granica utrzymania							

1. Czas jazdy podano w minutach, z dokładnością do 0,1 minuty. Uwzględnia on ograniczenia szybkości jazdy pociągów do 20 km/h w miejscach usytuowania przejazdów niestrzeżonych o niedostatecznej widoczności.
2. Obciążenie lokomotyw podano w tonach.
3. Podany kilometr położenia posterunku ruchu na linii, to oś budynku nastawni dysponującej, natomiast kilometr punktu handlowego, to oś torów zdawczo-odbiorczych.
4. Oznaczenie początku kilometrowania linii:
(r.o.) - rozjazd odgałęziający,
(s) - oś torów stacyjnych,
bez oznaczenia - oś budynku nastawni posterunku ruchu.
5. W kolumnie 2, poza nazwą posterunku ruchu lub punktu handlowego i jego kilometrażem, podano następujące oznaczenia:

K8 – oznacza posterunek ruchu CTL Maczki-Bór S.A. wyposażony w radiotelefon pracujący na kanale oznaczonym cyfrą;

 – linia jednotorowa (linia gruba)

WARUNKI
TECHNICZNO – RUCHOWE
LINII

TABLICA 1

Wykaz szlaków i posterunków ruchu zagrożonych podmyciem podczas
ulewy lub przyboru wód

Szlak lub post. ruchu	W kilometrze od – do	Kategoria					Uwagi
		a	b	c	d	e	
1	2	3	4	5	6	7	8
432. Bór Górny – k.o. w km. 4,001 (przy Arcelor Mittal Poland S.A.)							
Bór Górny – k.o. w km. 4,001 (Przy ArcelorMittal Poland S.A.)	2,300 – 2,800		b				

k.o. – koziół oporowy

Objaśnienie znaków kategorii:

kategoria: a – mosty i przepusty,
 b – rowy odwadniające,
 c – niewysokie nasypy,
 d – przejazdy,
 e – wykopy.

TABLICA 2

Wykaz miejsc niebezpiecznych ze względu na pożar

Nazwa szlaku lub odcinka	W kilometrze od – do	Oznaczenie obiektu lub terenu	Uwagi
1	2	3	4
405. Bór Górny – Jęzor Centralny JCC – Dąbrowa – Kosztowy – Hołdunów			
Bór Górny – Jęzor Centralny JCC	0,300 – 1,300	teren zalesiony	
Dąbrowa – Kosztowy	5,5 - 11,450	teren zalesiony	
Kosztowy – Hołdunów	11,450 – 16,366	teren zalesiony	
432. Bór Górny – k.o. w km. 4,001 (przy ArcelorMittal Poland S.A.)			
Bór Górny – Arcelor Mittal Poland S.A.	1,1 – 1,9	teren zalesiony	

TABLICA 3

Wykaz posterunków ruchu wyznaczonych do wydawania rozkazów pisemnych

Nazwa posterunku ruchu	Rozkaz pisemny dotyczy odcinka od post. ruchu wymienionego w kolumnie 1 do post. ruchu lub bocznic:	Uwagi uzupełniające
1	2	3
Bór Górny	Jęzor Centralny JCC Dąbrowa Kosztowy Hołodunów Arcelor Mittal Poland S.A.	Infra SILESIA S.A.
Hołodunów	Bór Górny Jęzor Centralny JCC Hołodunów Ziemowit	Infra SILESIA S.A.

Uwagi do tablicy 3:

1. Posterunki ruchu sąsiednie położone po obu stronach miejsca, w którym powstały okoliczności wymagające wydawania ostrzeżeń, obowiązane są wydawać rozkazy pisemne do czasu potwierdzenia otrzymania ostrzeżenia przez posterunki wyznaczone lub stacje początkowe i rozpoczęcia przez nie wydawania rozkazów pisemnych.
2. Jeżeli dla niektórych pociągów doręczanie rozkazów na posterunku wyznaczonym jest bardzo utrudnione, posterunek ten przekazuje ostrzeżenia poprzedzającemu posterunkowi wyznaczonemu na drodze przebiegu pociągu, na którym istnieją warunki dla doręczenia rozkazu lub do stacji początkowej. Do czasu otrzymania potwierdzenia z tych posterunków o rozpoczęciu wydawania ostrzeżeń posterunek wyznaczony ma obowiązek zatrzymywania tych pociągów i doręczania ostrzeżeń. Nie zachodzi potrzeba doręczania ostrzeżeń na posterunku wyznaczonym dla pociągów, które otrzymują ostrzeżenia na dany kierunek na innym posterunku wyznaczonym lub na stacji początkowej.
3. Jeżeli pociąg ma rozpocząć jazdę na posterunku nie wyznaczonym do wydawania rozkazów, dyżurny ruchu tego posterunku powinien żądać od właściwego posterunku wyznaczonego podania mu obowiązujących ostrzeżeń dla odcinka od posterunku początkowego tego pociągu do najbliższego posterunku wyznaczonego i powiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym o otrzymanych ostrzeżeniach.
4. Dla lokomotyw luzem rozkazy pisemne winny wydawać posterunki ruchu wyznaczone do wydawania rozkazów dla pociągów.
5. Pociągi rozpoczynające jazdę na bocznicach otrzymują ostrzeżenia od dyżurnego ruchu posterunku odgałęziającego tę bocznicę. Jeżeli jest to posterunek nie wyznaczony do wydawania rozkazów, dyżurny ruchu tej bocznicy powinien żądać od właściwej stacji wyznaczonej podania mu obowiązujących ostrzeżeń dla odcinka do najbliższej stacji wyznaczonej do wydawania rozkazów pisemnych.
6. Posterunki ruchu wyznaczone do wydawania rozkazów pisemnych, wydają je również na odcinki dojazdowe do przyległych do danego posterunku wyznaczonego lub odgałęziających się z wymienionych odcinków linii.
7. Dyspozytorzy infrastruktury kolejowej przekazują sobie wzajemnie aktualne ostrzeżenia występujące na własnym terenie, a następnie informują o tym graniczne posterunki ruchu wyznaczone do wydawania rozkazów pisemnych.

TABLICA 4

Wykaz stacji, na których znajdują się posterunki rewizji technicznej taboru

Nazwa stacji	Uwagi
1	2
Bór Górny	Na stacji Bór Górny próby hamulca i oględziny techniczne przeprowadzane są przez drużyny pociągowe przewoźników kolejowych.



TABLICA 5

Wykaz dopuszczalnej długości pociągów towarowych (w metrach)

Odcinek	Kierunek:		Uwagi uzupełniające
	nieparzysty	parzysty	
1	2	3	4
405. Bór Górny - Jęzor Centralny JCC – Dąbrowa – Kosztowy – Hołdunów			
Bór Górny	268 ²⁾	255 ²⁾	2) stacja Bór Górny: tor 1 - 268 m, tor 2 - 275 m (n), 255 m (p), tor 3 - 211m (n), 185 m (p), tor 4 - 283 m (n), 270 m (p), tor 6 - 255 m (n), 230 m (p), tor 9 - 230 m, tor 11 - 306 m, tor 13 - 318 m.
Jęzor Centralny JCC	282 ³⁾	295 ³⁾	3) stacja Jęzor Centralny JCC: tor 11 - 282 m, tor 12 - 295 m (n), 309 m (p), tor 13 - 282 m, tor 14 - 361 m (n), 382 m (p).
Dąbrowa			stacja Dąbrowa: tor 1 - 308 m, tor 2 - 308 m.
Kosztowy			stacja Kosztowy tor 1 - 295 m, tor 2 - 295 m
Hołdunów			stacja Hołdunów: tor 1 - 299 m, tor 2 - 299 m
432. Bór Górny – k.o. w km. 4,001 (przy ArcelorMittal Poland S.A.)			
Bór Górny – ArcelorMittal Poland S.A.	340	340	4) ArcelorMittal Poland S.A.: tor 303 - 340 m
<p>Uwaga do tablicy 5 :</p> <p>Dopuszczalna długość pociągów towarowych z materiałami podsadzkowymi wyprawianych na bocznicę wyposażone w mosty zsypane wynosi 200 m.</p>			

TABLICA 6

Wykaz odcinków na których występują niekorzystne warunki techniczne

Linia	Na szlakach (odcinkach)		Uwagi
	od posterunku	do posterunku	
1	2	3	4

Uwaga do tablicy 6 :

Niekorzystne warunki techniczne występują na liniach na których minimalne pochylenie na obsługiwanym odcinku jest większe niż 15 promil na długości co najmniej 1000 m lub większe niż 10 promil na długości co najmniej 5000 m,

TABLICA 7

Wykaz pochyłeń (spadków) miarodajnych w ‰
do obliczenia masy hamującej na odcinkach linii

Odcinek linii (szlak)	Pochylenie (spadek)				Najmniejszy promień łuku w metrach
	miarodajne dla kierunku		największe na długości krótszej niż 1000 m dla kierunku		
	nieparzystego	parzystego	nieparzystego	parzystego	
1	2	3	4	5	6
405. Bór Górny – Jęzor Centralny JCC – Dąbrowa – Kosztowy – Hołdunów					
Bór Górny - Jęzor Centralny JCC	9,9	8,8	9,9	8,8	257
Jęzor Centralny JCC – Dąbrowa	2,0	3,8	2,5	4,4	361
Dąbrowa – Kosztowy	5,6	5,6	5,7	7,0	228
Kosztowy – Hołdunów	11,1	8,7	13,6	9,5	217

TABLICA 8

Wykaz procentowych norm do obliczania wymaganej masy hamującej w pociągu

Odcinek linii (szlak)	Przy zastosowaniu hamulców zespolonych szybko działających „P” oraz wolno działających i ręcznych „G”, przy szybkości [km/h]											
	15		20		25		30		35		40	
	P	G	P	G	P	G	P	G	P	G	P	G
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
405. Bór Górny - Jęzor Centralny JCC – Dąbrowa – Kosztowy – Hołdunów												
Bór Górny – Jęzor Centralny JCC	11	10	13	12	15	15	19	19	23	25	28	32
Jęzor Centralny JCC – Dąbrowa	6	6	6	6	7	7	10	10	13	15	18	21
Dąbrowa – Kosztowy	7	7	8	8	11	11	14	15	18	20	23	26
Kosztowy – Hołdunów	11	10	13	12	15	15	19	19	23	25	28	32
Hołdunów – Hołdunów Ziemowit	6	6	7	7	10	10	13	14	17	18	22	25
Hołdunów Ziemowit- Hołdunów	6	6	6	6	6	6	9	9	12	13	17	19
Hołdunów – Kosztowy	11	10	13	12	15	15	19	19	23	25	28	32
Kosztowy – Dąbrowa	7	7	8	8	11	11	14	15	18	20	23	26
Dąbrowa – Jęzor Centralny JCC	6	6	6	6	9	9	12	12	16	17	20	24
Jęzor Centralny JCC – Bór Górny	9	8	10	10	13	13	16	17	20	22	25	29
432. Bór Górny – k.o. w km. 4,001 (przy ArcelorMittal Poland S.A.)												
Bór Górny – k.o. (przy ArcelorMittal Poland S.A.)	8	7	9	9	12	12	15	16	19	21	24	28
k.o. w km. 4,001 (przy ArcelorMittal Poland S.A.) – Bór Górny	11	10	13	12	15	15	19	19	23	25	28	32
Uwaga do tablicy 8:												
1. r.o. – rozjazd odgałęziający.												
2. Na sieci kolejowej CTL Maczki-Bór S.A. oraz Infra SILESIA S.A. obowiązuje droga hamowania długości 500 m.												

TABLICA 9

Wykaz odcinków, na których zabronione jest stosowanie podwójnej trakcji

Szlak lub odcinek	Od km	Do km	Przyczyna zakazu
1	2	3	4

TABLICA 10

Wykaz odcinków, na których zabronione jest pchanie pociągu

Szlak lub odcinek	Od km	Do km	Przyczyna zakazu
1	2	3	4
405. Bór Górny - Jęzor Centralny JCC – Dąbrowa – Kosztowy – Hołdunów			
Dąbrowa – Kosztowy	9,700	10,000	ostrzy łuk, brak widoczności
Kosztowy – Hołdunów	11,800	12,054	ostrzy łuk
432. Bór Górny – k.o. (przy Arcelor Mittal Poland S.A.)			
Bór Górny – k.o. w km. 4,001 (przy Arcelor Mittal Poland S.A.)	1,180	1,410	ostrzy łuk

TABLICA 11

Wykaz odcinków, na których można przesyłać do 8 lokomotyw czynnych sprzęgniętych ze sobą

Linia	Na odcinku		Na kierunku: P – parzystym, N – nieparzystym, PN – w obydwu kierunkach
	od posterunku	do posterunku	
1	2	3	4
405. Bór Górny - Jęzor Centralny JCC – Dąbrowa – Kosztowy – Hołdunów	Bór Górny	Jęzor Centralny JCC	PN
	Jęzor Centralny JCC	Dąbrowa	PN
	Kosztowy	Hołdunów	PN

TABLICA 12

Wykaz odcinków, na których wymagane jest stosowanie lokomotywy popychającej (lub podwójnej trakcji w przypadku zakazu stosowania popychacza)

Szlak lub odcinek	Od km	Do km	Uwagi
1	2	3	4

TABLICA 13

Wykaz posterunków ruchu, na których dla pociągów towarowych wyjeżdżających nie jest wymagane podanie sygnału „Nakaz jazdy”

L.p.	Nazwa posterunku ruchu	Uwagi
1	2	3
1.	Bór Górny	
2.	Dąbrowa	
3.	Kosztowy	
4.	Hołdunów	

TABLICA 14

Wykaz posterunków zapowiadawczych, na których drużyna pociągowa zgłasza dyżurnemu ruchu wjazd pociągu z sygnałami końca pociągu i zatrzymanie się ostatniego wagonu w ukresie torów

Nazwa posterunku ruchu	Pociągi z kierunku lub nr nr pociągów	Kto zgłasza	Sposób zgłoszenia (telefonicznie, radiotelefonicznie lub ustnie)
1	2	3	4
405. Bór Górny - Jęzor Centralny JCC – Dąbrowa – Kosztowy – Hołdunów			
Bór Górny	Jęzor Centralny JCC	kierujący pojazdem kol. /maszynista	ustnie
Dąbrowa	Kosztowy	kierujący pojazdem kol. /maszynista	ustnie
	ZG „Sobieski”	kierujący pojazdem kol. /maszynista	ustnie
Kosztowy	Dąbrowa	kierujący pojazdem kol. /maszynista	ustnie
	Hołdunów	kierujący pojazdem kol. /maszynista	ustnie
Hołdunów	Kosztowy	kierujący pojazdem kol. /maszynista	ustnie
	KWK Wesoła	kierujący pojazdem kol. /maszynista	ustnie
	Hołdunów Ziemowit	kierujący pojazdem kol. /maszynista	ustnie
432. Bór Górny – k.o. w km. 4,001 (przy Arcelor Mittal Poland S.A.)			
Bór Górny	Arcelor Mittal Poland S.A.	kierujący pojazdem kol. /maszynista	ustnie
<p>Uwaga do tablicy 14: Zgłoszenie wjazdu pociągu z sygnałami końca pociągu i zatrzymanie się ostatniego wagonu w ukresie torów następuje każdorazowo na polecenie dyżurnego ruchu.</p>			

TABLICA 15

Wykaz linii (odcinków), na których dopuszcza się kursowanie pociągów towarowych z sygnałami końca pociągu typu odblaskowego

L.p.	Nazwa linii lub odcinka	Nr kolejny linii lub odcinka
1.	Bór Górny - Jęzor Centralny JCC – Dąbrowa – Kosztowy – Hołdunów – g.u. z bocznica KWK Piast - Ziemowit	405
2.	Bór Górny – k.o. w km. 4,001 (przy Arcelor Mittal Poland S.A.)	432
3.	r.o. nr 362 - g.u. w km. 0,216 z bocznica Arcelor Mittal Poland S.A.	tor doj.

TABLICA 16

Wykaz strzeżonych przejazdów kolejowych

Szlak lub stacja	Przejazd		Rodzaj drogi, miejscowość
	w km	kategorii	
1	2	3	4
405. Bór Górny – bocznicza Salzgitter Mannesmann Stahlhandel Sp. z o.o. oraz bocznicza CTL Haldex S.A.			
stacja Bór Górny	-0,331	A	droga dojazdowa do warsztatu napraw wagonów
bocznicza Salzgitter Mannesmann Stahlhandel /CTL Haldex S.A.	-0,212/ -0,216	A	ul. Inwestycyjna, Sosnowiec
405. Jęzor Centralny JCC – Dąbrowa – Kosztowy – Hołdunów			
Jęzor Centralny JCC – Dąbrowa	5,402	A	ul. Wojska Polskiego, Jaworzno
stacja Kosztowy	11,782	A	ul. Długa, Mysłowice
stacja Hołdunów	16,207	A	ul. Drzymały, Imielin
432. Bór Górny – k.o. (przy Arcelor Mittal Poland S.A.)			
Bór Górny – k.o. w km. 4,001 (przy Arcelor Mittal Poland S.A.)	1,952	A	ul. Wojska Polskiego, Sosnowiec

TABLICA 17

Wykaz numerów kanałów radiołaczności pociągowej obowiązujących
w rejonie posterunków ruchu

L.p.	Posterunek ruchu	Numer kanału na lokomotywie	Uwagi
1	2	3	4
1.	Bór Górny	K8	
2.	Dąbrowa	K8	
3.	Kosztowy	K8	
4.	Hołdunów	K8	
5.	TW ZG Sobieski	K8	
6.	Jęzor Centralny (Inra SILESIA S.A.)	K8	

TABLICA 18

Wykaz posterunków ruchu czynnych okresowo

Posterunek ruchu	Czynny w dniach: R – roboczych, N – wolnych od pracy	Czynny w godzinach: D – całą dobę	Uwagi
1	2	3	4
Bór Górny	R	D	
Dąbrowa	R	D	
Hołdunów	R	D	
Kosztowy	R	D	
Bocznic Arcelor Mittal	R	7 ⁰⁰ - 15 ⁰⁰	

TABLICA 19

Wykaz odcinków linii na których dozwolona jest jednoosobowa obsada drużyny trakcyjnej

Linia	Odcinek	Kto przeprowadza próbę hamulca, inne czynności techniczne	Kto wykonuje czynności handlowe
1	2	3	4

Uwagi do tablicy 19:

Na infrastrukturze CTL Maczki-Bór S.A. obowiązuje dwuosobowa obsada drużyny trakcyjnej.

TABLICA 20

Wykaz bocznic odgałęziających się
od sieci kolejowej CTL Maczki-Bór S.A.

L.p.	Nazwa bocznic	Uwagi: p – odgałęziająca się z post. ruchu s – szlakowa
1	2	3
1.	Salzgitter Mannesmann Stahlhandel Sp. z o.o.	p
2.	CTL Haldex S.A. ZPOW	p
3.	Haldex S.A. Zakład Przeróbczy „Brzezinka”	p
4.	KWK „Mysłowice - Wesoła”	p
5.	Tauron Wydobycie Zakład Górniczy Sobieski	p
6.	Biały Brzeg TW Zakład Górniczy Sobieski	s
7.	Arcelor Mittal Poland S.A.	s
8.	PGG Oddział KWK Piast-Ziemowit	p
9.	Tauron Wytwarzanie Elektrownia Jaworzno III	p

**TABLICE ODLEGŁOŚCI
DO OBLICZANIA
OSIO- I POCIĄGO- KILOMETRÓW**

Uwaga: Podana kilometracja nie stanowi odległości taryfowej i nie jest podstawą do rozliczeń handlowych.

Wykaz odległości taryfowych dla przewoźników stanowi odrębne opracowanie i załączane jest do zawieranej umowy na udostępnianie linii kolejowych.

Tablica 3 linia: 405	Linia: Bór Górny - Jęzor Centralny JCC – Dąbrowa – Kosztowy – Hołdunów – KWK Ziemowit					
Posterunki ruchu i punkty handlowe	Jęzor Centralny JCC	Dąbrowa	Kosztowy	Hołdunów	KWK Ziemowit	
Bór Górny	3,7	7,5	12	16,9	21,9	
Jęzor Centralny JCC	-	3,8	8,3	13,2	18,2	
Dąbrowa		-	4,5	9,4	14,4	
Kosztowy		-	-	4,9	9,9	
Hołdunów		-	-	-	5,0	

Tablica 4 linie: 405 432	Linie: Bór Górny - Hołdunów Bór Górny – k.o. w km. 4,001 (przy Arcelor Mittal Poland S.A.)
Dąbrowa – Biały Brzeg	1,2 km,
Bór Górny – Arcelor Mittal Poland S.A.	4,3 km,

WYKAZ
OSTRZEŻEŃ STAŁYCH

Uwaga: Wykaz Ostrzeżeń Stałych stanowi integralną część wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów i jest wydawany co miesiąc w formie osobnego zeszytu

INFORMACJE
UZUPEŁNIAJĄCE

Parametry techniczne wagonów

Typ (seria) wagonu	Liczba osi	Długość całkowita [mm]	Ładowność [t]	Masa własna [t]	Pojemność [m ³]
1	2	3	4	5	6
401Va	4	8 900	57,50	21,00	33,50
401Vb	4	8 900	57,50	20,50	34,00
401Vc	4	9 290	57,80	20,60	38,00
15W	3	7 256	48,50	18,20	24,00
409V (25Wy)	4	9 070	50,00	21,00	25,00
409Va (25Wya)	4	10 690	55,00	20,00	25,00
411V	4	11.200	57,00	22,00	38,00
418V	4	12 540	52,50	28,00	31,00
904V	6	14 900	70,00	48,00	48,50
65Ws (Fd)	4	10 800	41,25	21,50	25,00
41Ws (Fd, Wddah)	2	8 240	26,00	12,20	12,60
402V (Fads)	4	12 840	54,00	26,00	25,00
20W/24V (Fads)	4	14 600	56,00	24,00	34,00
Wwyah (Lowa)	4	10 000	52,00	27,50	31,50
17W (Eao)	4	13 740	56,00	24,00	68,80
(Eaos-x)	4	14 400	60,00	20,00	72,00
4Z (Pd)	2	14 340	24,00	12,40	-
401Zb (PPd)	4	12 240	60,00	18,00	-
(Gags)	4	16 520	56,00	22,00	102,45 (kryty)
(Gas)	2	11 580	21,00	12,00	102,45 (kryty)
408S (Uas)	4	14 040	55,50	24,50	4x12,5
206S (Ua)	2	12 340	26,50	13,00	41
419S	4	17 040	53,50	26,50	73

Parametry techniczne lokomotyw

Typ (seria) lokomotywy	Układ osi	Długość całkowita [mm]	Największa szerokość [mm]	Masa służbowa [t]	Moc ciągła [kW]
1	2	3	4	5	6
3E/1 (ET21)	Co'Co'	16 500	3 005	113,00	2 040
201E (ET22)	Co'Co'	19 240	3 000	120,00	3 000
M62 (ST44)	Co'Co'	17 550	2 950	116,50	1 471
o6oDa (ST43)	Co'Co'	17 000	3000	116,4	1 543
TEM2 (SM48)	Co'Co'	17 030	3 120	119,57	883
S200	Co'Co'	17 240	3 150	117,00	1 350
T448p	Bo'Bo'	13 580	3 060	72,00	650
Ls800 (SM42)	Bo'Bo'	14 240	3 170	72,00	590
Ls300 (SM30)	Bo'Bo'	10 140	3 130	36,00	220
401Da	C	10 010	3 190	42,00	350

**Numeracja pociągów
na sieci kolejowej CTL Maczki-Bór S.A.**

NUMERACJA POCIĄGÓW NA SIECI CTL Maczki-Bór S.A.

OBOWIĄZUJĄCE ZASADY STOSOWANIA

1. Numeracja pociągowa na sieci kolejowej CTL Maczki-Bór S.A. spełnia rolę nadawczo-odbiorczą
2. zgodnie z postanowieniem pkt. 8 niniejszych zasad stosowania.
3. Numeracja pociągowa na sieci CTL Maczki-Bór S.A. w Sosnowcu obowiązuje również użytkowników bocznic odgałęziających się od sieci kolejowej spółki Infra SILESIA S.A. w Rybniku
4. Wszystkie pociągi kursujące po sieci CTL Maczki-Bór S.A., jak i kursujące na i z rejonów przyległych do tej sieci obowiązane są posiadać niżej podaną numerację, tj.:
 - a. **Pierwsza mała litera alfabetu określa przewoźnika**, uruchamiającego pociąg

Lp.	Przewoźnicy	Litera określająca przewoźnika
1.	DB Cargo Polska S.A.	a
2.	Inter Cargo Sp. z o.o.	b
3.	PKP CARGO S.A.	c
4.	PUK KOLPREM Sp. z o.o.	d
5.		e
6.	ITL Sp. z o.o.	f
7.	PKP CARGO Service Sp. z o.o.	g
8.	ZPiS „SPEDKOKS” Sp. z o.o.	h
9.	Kopalnia Piasku „Kotłarnia” S.A.	i
10.	LOTOS KOLEJ Sp. z o.o.	j
11.	Logistics & Transport Company Sp. z o.o.	k
12.	Orlen Koltrans S.A.	l
13.	Koleje Czeskie Sp. z o.o.	m
14.		n
15.		o
16.	Pol – Miedź - Trans Sp. z o.o.	p
17.	Rail Polska Spółka z o.o.	r
18.	Protor Sp. z o.o. Sk.	s
19.	CTL Logistic Sp. z o.o.	t
20.	Tabor M. Dybowski Sp. Jawna	u
21.	STK S.A.	w
22.	Cargo Przewozy Towarowe Transport Sp. z o.o. Sk.	v
23.	Wiskol SJ	y
24.	Inni przewoźnicy	z
25.	pociągi zarządcy infrastruktury	x
26.		

b. **Pierwsza, druga i trzecia cyfra** oznaczają adres spełniający rolę nadawczo-odbiorczą za-równo na sieci CTL Maczki-Bór S.A. jak i w rejonach przyległych do tej sieci wg następującego porządku :

- Infra SILESIA S.A. cyfry od: 200 do 299
- CTL Maczki-Bór S.A. cyfry od: 400 do 499

Adresaci bocznic przylegających do infrastruktury kolejowej lub z niej wyprawianych:

- Infra SILESIA S.A. cyfry od: 600 do 699
- CTL Maczki-Bór S.A. cyfry od: 800 do 899

Pojemność adresowa nadawczo-odbiorcza dla zarządzającego infrastrukturą kolejową jak i rejonów przyległych do sieci CTL Maczki-Bór S.A. oddzielnie wynosi sto adresów i obejmuje:

- wszystkie posterunki ruchu danej infrastruktury kolejowej jak również w uzasadnionych ruchowo przypadkach posterunki obce usytuowane poza siecią CTL Maczki-Bór S.A. ,
- punkty eksploatacyjne CTL Maczki-Bór S.A. Szczegółowy wykaz adresowy, zawarty jest w wykazach 1-2 do niniejszych zasad stosowania numeracji pociągowej.

c. **Czwarta cyfra** oznacza kolejny pociąg w dobie uruchamiany na dany adres, tj. jeżeli pociąg zostanie uruchomiony z numerem nieparzystym, to winien na końcu numeracji pociągowej posiadać cyfry : **1, 3, 5, 7, 9**. Powraca natomiast z numerem parzystym, mając na końcu swojej numeracji cyfry : **0, 2, 4, 6, 8**.

Powyższa zasada obowiązuje również w sytuacji odwrotnej, a także na sieci CTL Maczki-Bór S.A. (na wyznaczonych posterunkach ruchu), gdzie zachodzi potrzeba dostosowania numeru pociągu do kierunku jazdy tj. z kierunku nieparzystego na parzysty lub odwrotnie.

W przypadku wyczerpania, w ciągu doby pojemności cyfrowej uruchamianych pociągów na dany adres (ponad 5 pociągów na dobę), wówczas dla kierunku nieparzystego po cyfrze 9, a dla kierunku parzystego po cyfrze 8, należy na końcu numeru pociągu dopisywać oznacznik literowy „N”, rozpoczynając uruchamianie kolejnych pociągów w danej dobie od początku cyfr 1 i 0.

W przypadku jeszcze większej liczby pociągów w ciągu doby dla danego adresata (ponad 10 pociągów na dobę itd.) należy stosować oznaczniki „N1” i dalej „N2”.

Jeżeli zachodzi potrzeba stosowania oznacznika literowego „N” należy go zawsze umieszczać w pierwszej kolejności przed innymi oznaczeniami literowymi.

5. Posterunki ruchu zarządzającego infrastrukturą kolejową, które przejmują pociągi na linii sieci CTL Maczki-Bór S.A., obowiązane są niezwłocznie ten fakt zgłosić do dyspozytora danej infrastruktury w celu nadania właściwego numeru pociągu.

6. Dla odróżnienia pociągów zarządzających oraz utrzymujących infrastrukturę kolejową w numerze pociągu przed małą literką **x** oznaczającą pociągi zarządcy infrastruktury należy dodać cyfrę:

- | | |
|--|-------------------|
| - Infra SILESIA S.A. | cyfrę – 2x |
| - inne podmioty utrzymujące infrastrukturę | cyfrę – 6x |
| - CTL Maczki-Bór S.A. | cyfrę – 4x |
| - inne podmioty utrzymujące infrastrukturę | cyfrę – 8x |

7. W celu pełnego rozpoznania charakteru uruchamianych pociągów oraz rodzaju dokonywanych przewozów, należy przy numerach pociągów dodatkowo stosować oznaczenia literowe pisane z dużej litery za numerem pociągu

a) pociągi służbowe:

- A - pociąg ratunkowy (narzędziowy, z dźwigiem),
- E - pociąg pogotowia sieci trakcyjnej,
- G - pociąg gospodarczy, z taborem przeznaczonym do naprawy lub z naprawy,
- L - lokomotywa luzem (dwie lokomotywy - 2L, trzy lokomotywy - 3L itd.)
- R - pociąg roboczy,
- S - pociąg specjalnego przeznaczenia,

b) pociągi towarowe:

- X - zwrotne składy, wymagana dyspozycja adresowa wg. ustaleń dyspozytora.
 - N - pociąg następny w ciągu doby,
 - U - pociąg z materiałami niebezpiecznymi (np. paliwo, gaz),
 - W - pociąg z węglem,
 - K - pociąg z odpadami (kamień, popiół),
 - I - pociąg z towarem nie wymienionym
 - Z - pociąg jedzie trasą zapasową.
 - pociągi z piaskiem kursują bez oznaczenia literowego za numerem pociągu
- *Oznacznik literowy „X” należy stosować niezależnie od innych oznaczników dopisując go jako ostatni.

c) Oznaczenia literowe pojazdów pomocniczych do stosowania za numerem pociągu:

- c - ciężki pojazd pomocniczy,
- w - lekki pojazd pomocniczy,

d) W uzasadnionych przypadkach dla określenia rodzaju ładunku nie posiadającego w punkcie (b) za literką I oznaczającą pociąg z towarem nie wymienionym dopisuje się drugą literkę według ustalenia w regulaminie technicznym stacji załadunkowej lub rozładunkowej.

8. Oznaczenie jazd manewrowych

Jeżeli zachodzi potrzeba oznaczenia jazd manewrowych na posterunku ruchu z uwagi na ich stały i regularny tok występowania,

a także znaczną częstotliwość, jazdy manewrowe w rejonach tych posterunków ruchu należy oznaczać literowo i numerycznie wg. następujących zasad.

Pierwsze cyfry (jedno, dwu lub trzycyfrowe) nadawać od nr toru, na który wyprawiony jest manewr, za wyjątkiem jazd manewrowych między okręgami dysponującymi i na bocznicę, w których to przypadkach obowiązuje nr adresowy zamiast nr toru ostatnia cyfra oznacza kolejny manewr w dobie.

Ze względu, że częstotliwość manewrów na niektórych punktach eksploatacyjnych musi być znaczna w ciągu doby, należy zatem do numeracji manewrowej stosować zasadę zwiększania pojemności numerycznej jak dla jazd pociągowych, które zawarte są w postanowieniach pkt. 3c niniejszych zasad stosowania.

9. Dla umożliwienia pełnego prześledzenia przebiegu kilometrowego każdego uruchamianego pociągu dyspozytorzy infrastruktury kolejowej z chwilą otrzymania zgłoszenia z posterunku ruchu o gotowości uruchomienia pociągu, rejestrują trzycyfrowy adres posterunku ruchu, z którego jest uruchamiany pociąg, po czym łamią go ukośną kreską z właściwym numerem pociągu dla odbiorcy.

Rejestracja nadawcy dotyczy wyłącznie dyspozytora ruchu oraz tych posterunków ruchu, gdzie numer adresowy nadawcy winien figurować na dokumentach pociągowych tj. tam, gdzie to jest wymagane jak np. na dowodach dostawy.

10. **W relacjach pociągowych bezpośrednich** tj. wtedy, gdy pociąg poczynszy od nadawcy aż do odbiorcy dojeżdża przy nie zmienionym składzie pociągu jak również przy tej samej lokomotywie, pociągi takie należy rejestrować zarówno u dyspozytora jak i w dziennikach ruchu w sposób jak to określa pkt 8 niniejszych zasad stosowania numeracji pociągowej.

W relacjach pociągowych pośrednich tj. wtedy, gdy pociąg w drodze do odbiorcy na wyznaczonych posterunkach ruchu dołącza lub wyłącza ze składu pociągu wagony, względnie skład pociągu zabierany jest do odbiorcy przez innego przewoźnika, wówczas pociągi takie rejestrować należy u dyspozytora w relacji pośredniej tj. od nadawcy do posterunku ruchu, gdzie będą dokonywane zmiany w składzie pociągu względnie przeprowadzona będzie wymiana lokomotyw.

Za zarejestrowaną relacją pociągu pośrednią, w nawiasie należy zarejestrować nr pociągu w relacji bezpośredniej (docelowej) dla lepszego rozeznania celowości tej relacji pociągowej.

W dziennikach ruchu rejestrować należy zawsze nr pociągu z adresem pośrednim. Sposób ww. rejestracji pokazany został w załączniku nr 1 do niniejszych zasad stosowania numeracji pociągowej.

11. Wszystkie pociągi kursujące po sieci CTL Maczki-Bór S.A. z numeracją małej literki przewoźnika i czterech cyfr winny przy każdym numerze pociągu posiadać uzupełnienia literowe zgodnie z postanowieniami pkt 6a, 6b, 6c i 6d dotyczącymi niniejszych zasad stosowania numeracji do służbowego rozkładu jazdy.

12. **Wykazy adresowe na sieci kolejowej**

- | | |
|------------------------|---------------------|
| 1) Infra SILESIA S.A. | wykaz 2 część A i B |
| 2) CTL Maczki-Bór S.A. | wykaz 3 część A i B |

13. **Załącznik nr 1 - przykłady stosowania numeracji pociągowej**

WYKAZ NR 2

CZĘŚĆ A

Wykaz adresowy punktów eksploatacyjnych Infra SILESIA S.A. w Rybniku

Nr 200	- rezerwa
Nr 201	- stacja Jęzor Centralny JCA
Nr 202	- bocznicza "Punkt zdawczo-odbiorczy" PKP PLK S.A. Jęzor
Nr 203-208	- rezerwa
Nr 209	- stacja Jęzor Centralny JCC
Nr 210	- Punkt Sprzedaży Piasku „Wysoki Brzeg”
Nr 211-214	- rezerwa
Nr 215	- stacja Szczakowa Północ
Nr 216	- bocznicza DB Cargo Polska S.A. – ZG 2
Nr 217-244	- rezerwa
Nr 245	- stacja Ciężkowice
Nr 246-299	- rezerwa

CZĘŚĆ B

Wykaz adresowy punktów eksploatacyjnych przyległych do Infra SILESIA S.A. w Rybniku

Nr 600 - 636	- rezerwa
Nr 637	- bocznicza „Sobieski ” Tauron Wydobycie ZG Sobieski
Nr 638	- bocznicza „Sobieski Kamienna” Tauron Wydobycie ZG Sobieski
Nr 639-695	- rezerwa
Nr 696	- bocznicza Polski Gaz S.A. - SCN
Nr 697 - 699	- rezerwa

CZĘŚĆ A

Wykaz adresowy punktów eksploatacyjnych CTL Maczki-Bór S.A.

Nr 400	- rezerwa
Nr 401	- stacja: Bór Górny
Nr 402-414	- rezerwa
Nr 415	- stacja Dąbrowa
Nr 416	- rezerwa
Nr 417	- stacja Kosztowy
Nr 418	- rezerwa
Nr 419	- stacja Hołdunów
Nr 420-430	- rezerwa
Nr 431	- rezerwa
Nr 432-499	- rezerwa

CZĘŚĆ B

Wykaz adresowy punktów eksploatacyjnych przyległych do CTL Maczki-Bór S.A.

Nr 800-821	- rezerwa
Nr 822	- stacja bocznicowa ArcelorMittal Poland S.A.
Nr 823	- bocznicza Salzgitter Mannesmann Stahlhandel Sp. z o.o.
Nr 824	- bocznicza CTL Haldex S.A.
Nr 825-827	- rezerwa
Nr 828	- bocznicza Tauron Wytwarzanie Elektrownia „Nowe Jaworzno”
Nr 829	- bocznicza Tauron Wytwarzanie Elektrownia „Jaworzno II”
Nr 830	- bocznicza Tauron Wytwarzanie Elektrownia „Jaworzno III”
Nr 831	- bocznicza szlakowa Biały Brzeg
Nr 832	- rezerwa
Nr 833-835	- rezerwa
Nr 836	- stacja bocznicowa KWK „Mysłowice - Wesola”
Nr 837-839	- rezerwa
Nr 840	- stacja bocznicowa KWK „Ziemowit”
Nr 841	- stacja bocznicowa KWK „Piast” Ruch I
Nr 842	- stacja bocznicowa KWK „Piast” Ruch II
Nr 843	- PKP PLK Górki Ściernie
Nr 844	- rezerwa
Nr 845	- bocznicza Haldex S.A. Zakład Przeróbczy „Brzezinka”
Nr 846-849	- rezerwa
Nr 850	- rezerwa
Nr 851-855	- rezerwa
Nr 856	- rezerwa
Nr 857-899	- rezerwa

Załącznik Nr 1

Przykład stosowania numeracji pociągowej w/g służbowego rozkładu jazdy pociągów na sieci kolejowej

Uwaga: Dyspozycje relacyjne pociągów w poszczególnych przykładach oznaczone są cyframi w nawiasach. Numery adresowe w numeracji pociągowej dla lepszego rozeznania posiadają podkreślenia.

Przykład:

Pociąg ratunkowy z dźwigiem prowadzony przez przewoźnika CTL Logistic Sp. z o.o. ze st. Bór Górny do st. bocznicowej Elektrownia „Jaworzno III” (1) oraz jazda powrotna tego pociągu do st. Szczakowa Ptn. (2).

Rejestracja poc. u dyspozytora

401/t 8301A
830/t 2150A

Rejestracja w dziennikach ruchu

(1) t 8301A
(2) t 2150A