



ISDR

**Symulator prowadzenia
ruchu kolejowego**

Dokumentacja stacji Wilkowice Bystra

Informacje o dokumencie

autor dokumentu:	Paweł Okrzesik
wersja dokumentu:	2020.10.26
dla wersji pliku posterunku:	2020.10.26

Spis treści

1. Informacje ogólne.....	3
2. Regulamin techniczny (wybrane działki).....	5
Działka 1. Położenie posterunku ruchu na linii.....	5
Działka 2. Sposób prowadzenia ruchu na przyległych szlakach (odstępach).....	5
Działka 5. Wykaz posterunków technicznych na stacji.....	5
Działka 9. Przejazdy i przejścia na posterunku ruchu i przyległych szlakach.....	6
Działka 10. Tory stacyjne.....	8
Działka 11. Wykaz rozjazdów i wykolejnic z podziałem na okręgi nastawcze.....	9
Działka 12. Urządzenia łączności na posterunkach technicznych.....	11
Działka 39. Obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym w szczególnych przypadkach.....	11
Działka 62. Regulamin pracy manewrowej dla posterunku ruchu.....	12
3. Załączniki.....	14

1. Informacje ogólne

Stacja Wilkowice Bystra (fot. 1.) jest stacją pośrednią położoną na linii kolejowej nr 139 Katowice - Zwardoń i zarazem jest miejscem, w którym dwutorowy odcinek linii przechodzi w odcinek jednotorowy. Stacja wyposażona jest w system przekaźnikowych urządzeń stacyjnych typu E, a przyległe szlaki w półsamoczynną blokadę liniową typu Eap. Układ torowy stacji i urządzenia srk zostały przygotowane na planowaną, jednak nigdy nie zrealizowaną budowę drugiego toru szlakowego na dalszym odcinku do Żywca. W symulatorze odwzorowany został stan stacji z lat od ok. 2001 (przebudowa sąsiedniej stacji Łodygowice i włączenie jej do LCS Żywiec) do ok. 2005 (likwidacja zbędnych torów, modernizacja urządzeń na przejazdach kolejowo-drogowych). Od 2008 roku stacja sterowana jest zdalnie z LCS Żywiec.



Fot. 1. Nastawnia dysponująca i widok ogólny stacji (2006 r)
fot. Paweł Okrzesik

Stacja posiada dwa tory główne zasadnicze, jeden tor główny dodatkowy, tor boczny do obsługi placu ładunkowego oraz trzy tory boczne odstawcze. Tory odstawcze przygotowano w związku z planami uruchomienia pociągów podmiejskich z Bielska-Białej, nie były one jednak wykorzystywane. Na stacji dokonywane są krzyżowania i wyprzedzania pociągów pasażerskich i towarowych, a także obsługa punktu ładunkowego pociągami zdawczymi. Na ruch pasażerski składają się pociągi osobowe oraz kilka par dalekobieżnych pociągów międzynarodowych kursujących przez przejście graniczne ze Słowacją w Zwardoniu. Większość ruchu towarowego w okresie odwzorowanym w symulacji stanowiły pociągi międzynarodowe relacji Zabrzeg Czarnolesie - Skalité, prowadzone lokomotywami serii ET41 ze względu na podgórski charakter linii. Od ok. 2014 roku pociągi te trasowane są przez Zebrzydowice i obecnie ruch towarowy na linii jest niewielki.

W przypadkach awaryjnych możliwe jest przysłanie lokomotyw spalinowych manewrowych ze stacji Bielsko-Biała Główna lub Żywiec, z czasem przyjazdu ok. 40 min, bądź lokomotyw elektrycznych - pasażerskich ze stacji Bielsko-Biała Główna lub towarowych ze stacji Czechowice Dziedzice, z czasem przyjazdu odpowiednio ok. 40 i 60 min.

Autor pliku posterunku: Paweł Okrzesik

Posterunek odwzorowany został głównie na podstawie wizji lokalnych oraz materiału fotograficznego opublikowanego na stronie <http://www.pyrylandia.com.pl/?lang=pl&dzial=galeria&page=galeria1d> (dostęp: 26.10.2020). Układ torowy stacji jest zgodny z rzeczywistością, wygląd pulpitu nastawczego i innych urządzeń wewnętrznych zbliżony do rzeczywistości. Rozbieżności i uproszczenia względem stanu rzeczywistego:

- szczegóły pulpitu nastawczego odwzorowane w przybliżeniu (brak szczegółowych fotografii z czasu przed zmianą układu torowego w 2005 r),
- działanie przejazdu w km 65.006 odwzorowane w przybliżeniu (brak danych),
- układ i oznaczenia urządzeń zewnętrznych na przejazdach odwzorowane w przybliżeniu (brak danych),
- możliwe rozbieżności z powodu braku potwierdzonych informacji o posterunkach dróżników,
- możliwe rozbieżności z powodu braku potwierdzonych informacji o prędkościach szlakowych.

Uwaga: dane regulaminu technicznego, planu schematycznego urządzeń srk i tablicy zależności mają charakter orientacyjny i mogą różnić się od rzeczywistych, ponadto autor nie gwarantuje ich poprawności i zgodności z przepisami.

2. Regulamin techniczny (wybrane działki)

Działka 1. Położenie posterunku ruchu na linii

Nazwa posterunku ruchu	Nr linii nazwa, km	Kategoria linii	Liczba torów szlakowych	Szlaki przyległe do posterunku ruchu wyposażone są w urządzenia:		
				ukpp tak/nie	nr kanału radiolączności pociągowej	rodzaj i typ blokady liniowej
1	2	3	4	5	6	7
Wilkowice Bystra	139 Katowice - Zwardoń	pierwszo- rzędna	szlak Bielsko- Biała Leszczyny - Wilkowice Bystra: 2 szlak Wilkowice Bystra - Łodygowice: 1	tak	R5	półsamo- czynna dwukierunko- wa typu Eap

Działka 2. Sposób prowadzenia ruchu na przyległych szlakach (odstępach)

Z posterunkiem (nazwa, skrót i rodzaj)	Czynnym: (stałe / okresowo)	Ruch prowadzi się na podstawie:
1	2	3
Bielsko-Biała Leszczyny "BBL" stacja pośrednia	stałe	półsamoczynnej dwukierunkowej blokady liniowej typu Eap
Łodygowice "Ło" stacja pośrednia	stałe	półsamoczynnej dwukierunkowej blokady liniowej typu Eap

Działka 5. Wykaz posterunków technicznych na stacji

Nazwa posterunku	Skrót	Obsada	Rodzaj urządzeń srk			Granice okręgu nastawczego
			stacyjnych	sygnalizacji	liniowych	
1	2	3	4	5	6	7
nastawnia dysponująca	"WB"	1 dyżurny ruchu	przełączni- kowe typu E	światlna	półsamoczyn- na dwukierun- kowa blokada liniowa typu Eap	A, B - km 63.816, F - km 65.610
posterunek stwierdzania końca pociągu	Skp	1 zwrotniczy	-	-	przycisk Skp	-

Działka 9. Przejazdy i przejścia na posterunku ruchu i przyległych szlakach

Przejazd (przejście) znajduje się na:		Kategoria przejazdu (przejścia)	Odległość przejazdu (przejścia) od miejsca obsługi (w metrach)	Sygnał wywoławczy przejazdu (przejścia)	Do kogo należy obowiązek:			Dodatkowe zalecenia i uwagi
nr lub nazwa posterunku /km	Posterunku, szlaku				powiadamiania o odjeździe pociągu i wykonywaniu manewrów	czyszczenia żłobków na przejeździe (przejściu)	strzeżenia przejazdu (przejścia) w przypadkach awaryjnych	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
60.768	Bielsko-Biała Leszczyny - Wilkowice Bystra	E	-	-	-	uprawniony pracownik ISE	-	-
61.153	Bielsko-Biała Leszczyny - Wilkowice Bystra	E	-	-	-	uprawniony pracownik ISE	-	-
61.487	Bielsko-Biała Leszczyny - Wilkowice Bystra	D	-	-	-	uprawniony pracownik ISE	-	-
62.158	Bielsko-Biała Leszczyny - Wilkowice Bystra	D	-	-	-	uprawniony pracownik ISE	-	-
62.502	Bielsko-Biała Leszczyny - Wilkowice Bystra	D	-	-	-	uprawniony pracownik ISE	-	-
63.688	Bielsko-Biała Leszczyny - Wilkowice Bystra	D	-	-	-	uprawniony pracownik ISE	-	-
<u>Post. Skp</u> 64.133	Wilkowice Bystra	A	29	- .	dyżurny ruchu	uprawniony pracownik ISE	uprawniony pracownik ISE	-

65.006	Wilkowice Bystra	A	20	-	-	uprawniony pracownik ISE	uprawniony pracownik ISE	obsługa przez dyżurnego ruchu, opis w działce 39
<u>Post. 65</u> 65.504	Wilkowice Bystra	A	22	- .	dyżurny ruchu	uprawniony pracownik ISE	uprawniony pracownik ISE	-
65.990	Wilkowice Bystra - Łodygowice	D	-	-	-	uprawniony pracownik ISE	-	-
67.861	Wilkowice Bystra - Łodygowice	D	-	-	-	uprawniony pracownik ISE	-	-
<u>Post. 68</u> 68.276	Wilkowice Bystra - Łodygowice	A	17	- . .	dyżurny ruchu	uprawniony pracownik ISE	uprawniony pracownik ISE	-
68.779	Wilkowice Bystra - Łodygowice	D	-	-	-	uprawniony pracownik ISE	-	-

Działka 10. Tory stacyjne

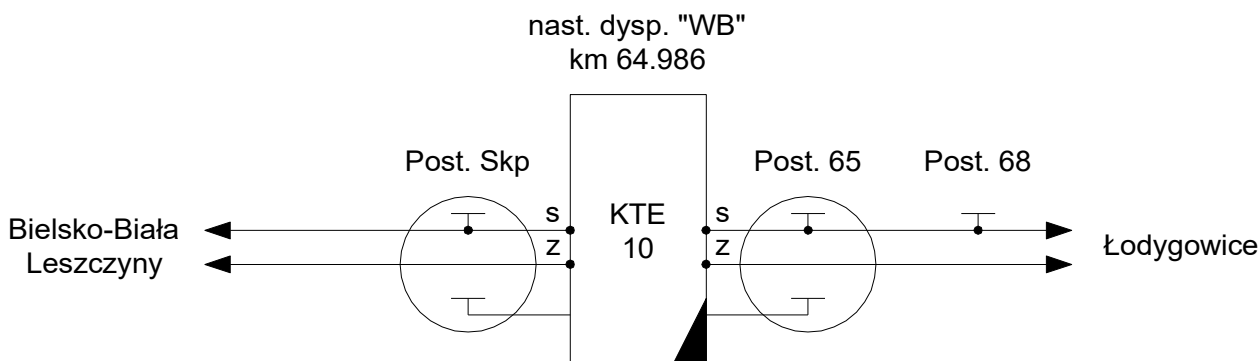
Nazwa parku lub grupy torów	Nr toru (L. nr)	Nazwa i przeznaczenie toru	Numery rozjazdów ograniczające tor		Długość toru (w metrach)		Dopuszcza się przejazd wag. z przekroczoną skrajnią ładunkową o:		Czy tor posiada	
			od	do	ogólna	użyteczna	szerokości (w mm)	wysokości (w mm)	urządzenia niezajętości toru - jakie	urządzenie do zwalniania przebiegów
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	1 E (139)	tor główny zasadniczy przyjazdowo-odjazdowy dla poc. pas. i tow.	5	12	759	<u>N 569</u> P 623			it	tak
	2 E (139)	tor główny zasadniczy przyjazdowo-odjazdowy dla poc. pas. i tow.	6	13	769	<u>N 559</u> P 552			it	tak
	3 E	tor główny dodatkowy przyjazdowo-odjazdowy dla poc. pas. i tow.	2	11	726	<u>N 537</u> P 506			it	tak
	5	tor boczny ładunkowy	11	k.o.	544	489			nie	tak
	101 E	tor boczny postojowy	20	k.o.	237	177			nie	tak
	102 E	tor boczny postojowy	20	k.o.	237	177			nie	tak
	103 E	tor boczny postojowy	19	k.o.	247	183			nie	tak
	3a	żeberko ochronne	7	k.o.	47	-			it	nie
	4	żeberko ochronne	6	k.o.	72	-			it	nie

Działka 11. Wykaz rozjazdów i wykołajnic z podziałem na okręgi nastawcze






Numer, rodzaj i typ rozjazdu, rodzaj zamknięcia nastawczego, numer wykołajnicy	Zwrotnica w zasadniczym położeniu kieruje na: wykołajnica "nałożona" "zdjęta"	Sposób przestawiania (r, m, e)	Rozjazd przystosowany do lokalnego nastawiania w czasie wykonywania manewrów tak - nie	Oświetlenie zwrotnicy, wykołajnicy	Czas, termin dokonywania oględzin rozjazdów	Kto ma obowiązek			U kogo powinny znajdować się klucze od zamków zwrotnicowych lub wykołajnicowych niezależnych w przebiegach	Dodatkowe informacje
						oględzin rozjazdów	utrzymania w czystości i porządku	oświetlenia latarni, zwrotnic i wykołajnic		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1, Rz, s	na rozj. 3	e	nie	stałe	7:00 - 12:00	uprawniony pracownik ISE	uprawniony pracownik ISE	-	-	IZ, KN, OE
2, Rz, s	na rozj. 4	e	nie	stałe					-	IZ, KN, OE
3, Rz, s	na rozj. 1	e	nie	stałe					-	IZ, KN, OE
4, Rz, s	na rozj. 2	e	nie	stałe					-	IZ, KN, OE
5, Rz, s	na tor 1	e	nie	stałe					-	IZ, KN, OE
6, Rz, s	na rozj. 4	e	nie	stałe					-	IZ, KN, OE
7, Rz, s	na k.o.	e	nie	stałe					-	IZ, KN, OE
11ab, Rkpd, s	na rozj. 16	e	nie	stałe					-	IZ, KN, OE
11cd, Rkpd, s	na tor 3	e	nie	stałe					-	IZ, KN, OE
12, Rz, s	na tor 1	e	nie	stałe					-	IZ, KN, OE
13, Rz, s	na rozj. 18	e	nie	stałe					-	IZ, KN, OE

14, Rz, s	na rozj. 12	e	nie	stale					-	IZ, KN, OE
15, Rz, s	na rozj. 17	e	nie	stale					-	IZ, KN, OE
16, Rz, s	na rozj. 11	e	nie	stale					-	IZ, OE
17, Rz, s	na tor 1L	e	nie	stale					-	IZ, KN, OE
18, Rz, s	na rozj. 13	e	nie	stale					-	IZ, KN, OE
19, Rz, s	na rozj. 20	e	nie	stale					-	IZ, OE
20, Rz, s	na tor 101	e	nie	stale					-	IZ, OE
Wk11	nałożona	e	nie	stale					-	IZ

Działka 12. Urządzenia łączności na posterunkach technicznych



LEGENDA

-  centrala dyspozycyjna
-  aparat MB
-  łączka zapowiadawcza
-  łączka strażnicza
-  posterunek

Działka 39. Obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym w szczególnych przypadkach

Posterunek nastawczy: nastawnia dysponująca "WB"

1. Postępowanie w przypadkach wygaszenia świateł na sygnalizatorach: należy uruchomić agregat prądotwórczy
2. Postępowanie przy uszkodzeniu urządzeń niezajętości torowej lub zwrotnicowej: należy sprawdzać niezajętość wzrokowo i prowadzić "Kontrolkę zajętości torów wjazdowych" R-292
3. Postępowanie w przypadku wyłączenia zwrotnic z zależności: należy przestawiać zwrotnice przy pomocy korby i zabezpieczać je zamkiem trzpieniowym lub sponą iglicową
4. Postępowanie przy braku przymusu zwrotu zgody lub nakazu: nie dotyczy
5. Inne ustalenia:

Opis obsługi urządzeń przejazdu kat. A w km 65.006

Przejazd kategorii A w km 65.006 obsługiwany jest przez dyżurnego ruchu przy pomocy manipulatora na którym znajdują się przyciski służące do zamykania i otwierania rogatek, lampki kontrolne sygnalizujące ich położenie oraz dodatkowe przełączniki wykorzystywane w sytuacjach awaryjnych. Zamykanie rogatek następuje bez ostrzegania wstępnego. Przejazd nie jest uzależniony w przebiegach.

Do zamykania rogatek służy przycisk **Zmk**, do otwierania przycisk **Otw**. Przy przycisku **Zmk** znajduje się czerwona lampka kontrolna sygnalizująca zamknięcie rogatek, a przy przycisku **Otw** zielona lampka kontrolna sygnalizująca otwarcie rogatek.

Na manipulatorze znajdują się ponadto przełączniki: **AwS wł.** - awaryjne włączenie ostrzegania na sygnalizatorach przejazdowych, **AwS wył.** - awaryjne wyłączenie ostrzegania na sygnalizatorach przejazdowych (gdy wskutek usterki nie nastąpi samoczynne wyłączenie), a także czerwona lampka kontrolna sygnalizująca włączenie ostrzegania na sygnalizatorach przejazdowych.

Działka 62. Regulamin pracy manewrowej dla posterunku ruchu

1. Teren stacji Wilkowice Bystra stanowi jeden rejon manewrowy.
2. Pracę manewrową wykonuje się pojazdami trakcyjnymi pociągowymi.
3. Wykonanie manewrów równocześnie więcej niż jednym pojazdem trakcyjnym jest zabronione.
4. Kierowanie manewrami należy do obowiązków kierownika pociągu lub ustawiacza, a w przypadku ich braku do dyżurnego ruchu.
5. Drużyna manewrowa składa się z: kierownika manewrów i manewrowego
6. Wykonanie manewrów i przerwanie ich zarządza każdorazowo: dyżurny ruchu
7. Bezpośrednią koordynację nad pracą manewrową sprawuje: dyżurny ruchu
8. Bezpośredni nadzór nad pracą manewrową sprawuje: dyżurny ruchu
9. Płozy hamulcowe numer 1-10 typu PL-1 w liczbie 10 szt. znajdują się na nastawni dysponującej które wydaje i za wydaną liczbę płożów hamulcowych odpowiedzialnym jest dyżurny ruchu.
10. Po zakończeniu manewrów usuwanie płożów z torów oraz składowanie ich w wyznaczonym miejscu należy do obowiązków kierującego manewrami.
11. Płozy hamulcowe uszkodzone należy przechowywać w magazynie ISE.
12. Pojazdem trakcyjnym przy nieobsadzonych hamulcach przetaczać można 5 wagonów.
13. Podczas wykonywania pracy manewrowej, pojazd trakcyjny powinien znajdować się: w razie wyjazdu za rozjazdy w kierunku szlaku do Bielska-Białej Leszczyn - od strony szlaku
14. Wagonów na postój nie można odstawiać na tory nr 1, 2, 3.
15. Odrzucanie wagonów zabronione jest: na wszystkie tory
16. Ograniczenie prędkości przetaczania wywołane warunkami miejscowymi: nie dotyczy
17. Podczas przetaczania na tor nr ... w kierunku ... należy zachować następujące środki ostrożności: nie dotyczy
18. Ruch na przejeździe drogowym w km 64.133 i km 65.006 w czasie wykonywania manewrów zabezpieczony jest przez zamknięcie rogatek. Aby umożliwić korzystanie z przejazdu pojazdom drogowym i pieszym, należy manewry przez przejazd przerwać w 10 minutowych odstępach.
19. Podczas manewrów wszystkie zwrotnice na żądanie kierującego manewrami nastawiane są przez pracownika nastawni dysponującej.

- 20. Sposób manewrowania wagonami zajętymi przez podróżnych oraz środki ostrożności: kierujący manewrami uprzedza podróżnych, zamyka drzwi wagonów i ogranicza prędkość manewrowania do 10 km/h
- 21. Sprawdzanie należytego zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem po zakończeniu manewrów należy do obowiązków kierującego manewrami.
- 22. Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych: nie dotyczy

3. Załączniki

Załącznik 1. Plan schematyczny urządzeń srk

Załącznik 2. Tablica zależności

Załącznik 3. Szkic sytuacyjny stacji i przyległych szlaków