



Jastrzębska Spółka Kolejowa

JSK – R2

Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych

„Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w Ustawie z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2020r. poz. 1043 z późniejszymi zmianami) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego”

Wszelkie prawa zastrzeżone
Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie
i dystrybucja w celach komercyjnych, całości lub części instrukcji bez uprzedniej zgody
Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. – są zabronione.

Jastrzębie-Zdrój 2020 r.

Jastrzębie-Zdrój, dn. 01.07.2020 r.

ZARZĄDZENIE NR 19/2020

Prezesa Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. w sprawie wprowadzenia do użytku służbowego „Instrukcji o przewozie przesyłek nadzwyczajnych, JSK – R2”.

§ 1

Na podstawie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 z późn. zmianami) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360 i 1476 oraz z 2016 poz. 1849 a także Dz. U. z 2019 roku poz. 964) **wprowadza się do użytku służbowego „Instrukcję o przewozie przesyłek nadzwyczajnych, JSK – R2”.**

§ 2

1. Zarządzenie obowiązuje od dnia 01.08.2020 r.
2. Zarządzenie zostało ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w Spółce.
3. Instrukcja podlega opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 3

Z dniem wejścia w życie niniejszej instrukcji traci moc zarządzenie Dyrektora Spółki nr 3/2009 z dnia 01.04.2009 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcja przewozu przesyłek nadzwyczajnych” JSK – R2.

Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.
Prezes Zarządu


Artur Straka

Prezes Zarządu JSK Sp. z o.o.

SPIS TREŚCI

§ 1	Cel i zakres instrukcji	6
§ 2	Skrajnie	6
§ 3	Określenie przesyłek nadzwyczajnych	7
§ 4	Wagony do przewozu przesyłek nadzwyczajnych	8
§ 5	Rozmieszczenie ładunku na wagonie, obciążenie na oś wagonu i na metr bieżący toru	9
§ 6	Punkty krytyczne ładunku lub pojazdu	10
§ 7	Odchylenia poprzeczne osi podłużnej wagonu i poszczególnych punktów krytycznych przesyłki od osi toru na łukach	11
§ 8	Odchylenia eksploatacyjne wynikające z oddziaływania nawierzchni na pojazd kolejowy	12
§ 9	Odchylenia wagonów spowodowane przechyłką toru	12
§ 10	Obliczanie wymiarów krytycznych przesyłki	13
§ 11	Zawiadomienie o zamiarze przewozu przesyłek nadzwyczajnych	14
§ 12	Sposób wykonania rysunku transportowego przesyłki nadzwyczajnej	16
§ 13	Warunki techniczno-eksploatacyjne przewozu	17
§ 14	Ustalanie warunków przewozu	19
§ 15	Ustalanie możliwości prowadzenia ruchu pociągów po sąsiednich torach	20
§ 16	Tryb postępowania przy udzielaniu zezwolenia na przewóz	20
§ 17	Komisyjne sprawdzanie przesyłki i przyjęcie jej do przewozu	21
§ 18	Zarządzenie przewozu	23
§ 19	Podstawowe zasady przewozu	25
§ 20	Nadzór nad przewozem	25
ZAŁĄCZNIKI		
Wzór NR 1	Zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej	27
Wzór NR 2	Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej	29
Wzór NR 3	Zezwolenie na przewóz i zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej	31
Wzór NR 4	Protokół komisyjnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej	33
Wzór NR 5	Wzór uzgodnienia przewozu	35
Wzór NR 6	Wzór nalepki dla przesyłek z przekroczoną skrajnią	38
Wzór NR 7	Wzór tablicy informacyjnej na przesyłkę z przekroczoną skrajnią	40
Wzór NR 8	Kontrolka śledzenia przesyłek nadzwyczajnych	41
Wykaz zmian		44

§ 1.

CEL I ZAKRES INSTRUKCJI

1. Celem niniejszej instrukcji jest:

- 1) zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i przewozu przesyłek nadzwyczajnych,
 - 2) ustalenie należytej organizacji i jednolitego trybu postępowania Zarządcy Infrastruktury Kolejowej i przewoźników kolejowych przy przewozie przesyłek nadzwyczajnych.
2. Niniejsza Instrukcja reguluje sposób postępowania przy przewozie przesyłek nadzwyczajnych na obszarze działania Zarządcy Infrastruktury Kolejowej JSK Sp. z o.o., a w szczególności:
- 1) gdy nadawca i odbiorca znajdują się wewnątrz obszaru działania JSK Sp. z o.o.,
 - 2) nadawca znajduje się na obszarze działania JSK Sp. z o.o., a odbiorca, poza tym obszarem,
 - 3) nadawca znajduje się poza obszarem działania JSK Sp. z o.o., a odbiorca wewnątrz tego obszaru.
3. Nadawca zamiar przewozu przesyłki nadzwyczajnej zgłasza pisemnie do przewoźnika. Jeżeli przesyłka będzie przewożona przez dwóch lub więcej przewoźników zgłoszenie należy przedłożyć każdemu przewoźnikowi.
4. Przewoźnik występuje do zarządcy o wydanie zezwolenia na przewóz przesyłki nadzwyczajnej podając parametry przesyłki wg wzoru uzgodnień przewozu stanowiącego załącznik do niniejszej instrukcji.
5. Po uzyskaniu zezwolenia przewoźnik występuje do zarządcy z wnioskiem o przydzielenie trasy pociągu zawierającego przesyłkę nadzwyczajną, zgodnie z regulaminem przydzielania tras.
6. W przypadku przewozu przesyłki nadanej na obszarze JSK Sp. z o.o., a przewożonej przez dwóch lub więcej przewoźników, w skład Komisji przyjmującej przesyłkę do przewozu wchodzi przedstawiciele każdego przewoźnika.
7. Jeżeli nadawca zamierza nadać do przewozu w krótkim odstępie czasu na tym samym punkcie ładunkowym do tej samej stacji przeznaczenia dla tego samego odbiorcy może złożyć jedno zgłoszenie określając w nim dodatkowo liczbę przesyłek i terminy ich ładowania.
8. Przesyłki nadzwyczajne przewoźnik przyjmuje do przewozu w miarę możliwości techniczno-eksploatacyjnych określonych przez Zarządcę Infrastruktury Kolejowej.

§ 2.

SKRAJNIE

Na kolejach istnieją następujące rodzaje skrajni:

- 1) budowli,
- 2) taboru,
- 3) ładunkowa.

1. **Skrajnia budowli** - wolna przestrzeń określona linią wyznaczającą minimalne odległości pomiędzy pojazdem kolejowym a obiektami i urządzeniami infrastruktury

kolejowej, niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i bezkolizyjnego prowadzenia ruchu pojazdów kolejowych.

Skrajnia budowli na terenie zarządzanym przez JSK Sp. z o.o. określa Instrukcja JSK-D w zakresie warunków technicznych budowy i utrzymania nawierzchni kolejowej, rozjazdów i obiektów inżynierskich.

2. **Skrajnia taboru** - jest to zarys figury płaskiej, stanowiący podstawę do określenia największych dopuszczalnych wymiarów taboru w przekroju poprzecznym (według **normy PN-70 / K-02056**). Skrajnia taboru mieści się wewnątrz skrajni budowli, co znaczy, że jest określona minimalna odległość pomiędzy najdalej wystającymi elementami budynków a taboru będącego w ruchu.
3. **Skrajnia ładunkowa** - wymagane przez przewoźnika maksymalne odległości punktów położonych na obrysie przekroju przesyłki od dwóch, wzajemnie prostopadłych płaszczyzn, z których jedna poprowadzona jest stycznie do główek obydwu szyn, a druga przechodzi przez oś podłużną toru prostopadle do płaszczyzny przekroju przesyłki, spoczywającej na wagonie stojącym na prostym i poziomym torze.

§ 3.

OKREŚLENIE PRZESYŁEK NADZWYCZAJNYCH

1. Przesyłką nadzwyczajną określa się rzeczy i pojazdy, których przewóz może powodować trudności w przewozie koleją i wymaga zachowania szczególnych warunków techniczno-ruchowych ze względu na:
 - 1) kształt, rozmiar, masę,
 - 2) sposób załadowania, rozmieszczenia i zabezpieczenia na wagonie,
 - 3) użyte środki przewozowe,
 - 4) drogę przewozu.
2. O uznaniu przesyłki za nadzwyczajną decyduje Zarządca Infrastruktury oraz przewoźnik, który musi uzyskać zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej Zarządcy po jego liniach.
3. Przesyłkę nadzwyczajną stanowią:
 - 1) rzeczy:
 - a) przekraczające określoną skrajnię ładunkową lub załadowane z przekroczeniem tej skrajni,
 - b) wymagające specjalistycznego wagonu, urządzeń, zabezpieczenia bądź szczególnej organizacji przewozu ze względu na położenie środka ciężkości lub inne przyczyny związane z bezpieczeństwem przewozu,
 - c) wymagające przewozu w wagonach z zagłębioną podłogą,
 - d) o masie jednej sztuki ponad 60 ton,
 - e) pojazdy powodujące obciążenie na oś wagonu lub metr bieżący toru większe od dopuszczalnego obciążenia choćby w części drogi przewozu,
 - f) wymagające załadowania co najmniej na dwa wagony z ławami pokrętnymi, nie połączone ze sobą sprzęgami wagonowymi lub wagonem pośrednim,
 - g) szyny, pręty stalowe do zbrojenia betonu oraz metale giętkie o długości ponad 36 m, ładowane na co najmniej dwa wagony bez ław pokrętnych,
 - 2) pojazd kolejowy toczący się na własnych kołach będący sam przedmiotem umowy przewozu lub załadowany przesyłkami:

- a) bez znaków RIV, TEN lub RIC,
 - b) bez znaków MC,
 - c) bez świadectwa dopuszczenie do eksploatacji wydanego przez właściwy organ,
 - d) specjalistyczne pojazdy kolejowe np. dźwigi, maszyny torowe i drogowe. Wyjątek stanowią pojazdy kolejowe do wykonywania przewozów technologicznych oraz wieloczynnościowe i ciężkie maszyny do robót budowlanych Zarządcy. Przewozy te realizowane są na podstawie oddzielnych regulaminów opracowanych przez właściwe jednostki Zarządcy, użytkujące te pojazdy,
 - e) o średnicy kół mniejszej niż 840 mm, w tym również oznaczony znakami RIV, TEN, RIC lub MC,
- 3) Przesyłkę nadzwyczajną mogą stanowić również rzeczy inne niż określone w ust. 1, w stosunku do których nadawca lub przewoźnik zgłosi konieczność uwzględnienia odstępstw od wymagań określonych w przepisach dotyczących wykonywania czynności ładunkowych bądź przewozu ze względu na ich kształt, rozmiar lub masę, szczególne wymagania dotyczące drogi lub sposobu przewozu.

§ 4.

WAGONY DO PRZEWOZU PRZESYŁEK NADZWYCZAJNYCH

1. Do przewozu przesyłek nadzwyczajnych, w zależności od ich wymiarów i masy, stosuje się wagony typu normalnego lub platformy specjalnej konstrukcji, tj.:
- zagłębione,
 - burtowe,
 - członowe tzw. „dziobowe”.
- Platformy zagłębione** - w odróżnieniu od platform typu normalnego posiadają obniżony poziom ładowania. Platformy te przeznaczone są do przewozu przesyłek o dużych wysokościach.
- Platformy burtowe** - posiadają burty nośne w postaci belek podłużnych, które umożliwiają przewóz przesyłek w pozycji zawieszanej. Platformy te przeznaczone są do przewozu przesyłek o dużych wysokościach i dużych masach jednostkowych.
- Platformy członowe** - przeznaczone są do przewozu przesyłek o dużych parametrach zewnętrznych i dużych masach jednostkowych. Wagon członowy składa się z dwóch symetrycznych połówek (tzw. „półwagonów”), które połączone są ze sobą za pomocą elementów, służących do mocowania przewożonej przesyłki.
2. Platformy burtowe i członowe często wyposażone są w dodatkowe urządzenia, służące do rozsuwania belek nośnych, w zależności od szerokości przewożonych przesyłek.
3. Platformy wgłębione, burtowe i członowe często wyposażone są w dodatkowe urządzenia, służące do przesuwu poziomego bocznego i pionowego mostu nośnego w celu umożliwienia przewiezienia przesyłki obok obiektu krytycznego lub pod nim.
3. 1. Platformy z przesuwym mostem nośnym przekraczają skrajnię, gdy most nośny jest przesunięty w stosunku do położenia zasadniczego, a platformy z i rozsuwanymi dźwigniami - gdy dźwignie te są rozsunięte.
3. 2. Platformy członowe, ze względu na konstrukcję, mogą przekraczać skrajnię nawet w stanie próżnym, tzn., gdy obie połówki wagonu są krótko spięte.

3. 3. Wyżej wymieniane platformy próżne można przewozić tylko przy zasadniczym położeniu mostu nośnego lub dźwigarów. Przewóz wagonów o specjalnej konstrukcji w stanie próżnym powinien odbywać się w stanie zasadniczym tj. „złożonym”, zgodnie z instrukcją transportową; w przeciwnym wypadku przewóz może odbyć się tylko na podstawie warunków przewozu opracowanych przez Zarządcę Infrastruktury.
4. Platformy ładowne z przesuwym mostem nośnym należy przewozić tylko w porze dziennej, na odcinkach, na których ze względu na wymiary, przesyłki, musi być uruchomione urządzenie do przesuwu pionowego lub poziomego mostu nośnego, dla przejazdu pod obiektem krytycznym lub obok niego.
5. Prędkości jazdy oznaczone na wagonie w żadnym przypadku nie mogą być przekraczane.

§ 5.

ROZMIESZCZENIE ŁADUNKU NA WAGONIE, OBCIĄŻENIE NA OŚ WAGONU I NA METR BIEŻĄCY TORU

1. Przesyłka powinna być załadowana i rozmieszczona na wagonie w sposób powodujący możliwie najbardziej równomierne obciążenie poszczególnych osi i kół wagonu.
2. Obciążenie na oś wagonu (P) oblicza się wg wzoru:

$$P=(Q+q)/x - \text{(wzór nr 1)}$$

gdzie:

Q - masa własna wagonu (t),

q - masa ładunku (t),

x - ilość osi wagonu

3. Obciążenie na metr bieżący toru (G) oblicza się wg wzoru:

$$G=(Q+q)/L - \text{(wzór nr 2)}$$

gdzie:

Q - masa własna wagonu (t),

q - masa ładunku (t),

L - długość wagonu z nieściśniętymi zderzakami (m)

Obliczenia wg wzorów (1) i (2) stosuje się przy równomiernym obciążeniu wagonu.

4. Jeżeli masa ładunku nie może być rozłożona równomiernie na wszystkie osie (lub wózki) wagonu, należy wówczas obliczyć obciążenia przypadające na poszczególne osie (lub wózki) wagonu, przestrzegając następujących zasad:

1) obciążenie na oś wagonu nie powinno przekraczać wartości wynikającej z następującego wzoru:

$$\text{(masa własna wagonu + granica obciążenia wagonu) / ilość osi wagonu}$$

2) przy wagonach dwuosiowych stosunek obciążenia przypadającego na jedną oś wagonu, do obciążenia przypadającego na drugą oś tego wagonu, nie powinien być większy niż dwa do jednego (2:1),

3) przy wagonach na wózkach stosunek obciążenia przypadającego na jeden z wózków, do obciążenia przypadającego na drugi wózek danego wagonu, nie powinien być większy niż trzy do jednego (3:1),

4) przy niejednakowym obciążeniu kół stosunek obciążenia kół danej osi nie może być większy niż jeden i dwadzieścia pięć setnych do jednego (1,25:1).

5. Sposób załadowania, rozmieszczenia oraz metody obliczeń dla ładunków załadowanych niesymetrycznie wzdłuż osi podłużnej i poprzecznej wagonu zawierają wytyczne ładowania UIC.
6. Obciążenie na oś wagonu jest przenoszona na tor jako nacisk osi taboru na tor oraz nacisk na metr bieżący toru, z uwagi na dopuszczalny nacisk osiowy wagonu oraz na dopuszczalne obciążenie na metr bieżący toru linie kolejowe zaliczane są do poszczególnych klas wg wytycznych ładowania UIC.

§ 6.

PUNKTY KRYTYCZNE ŁADUNKU LUB POJAZDU

1. W celu ustalenia wielkości odchyień ładunku na łukach toru należy rozpatrywać odległości najbardziej krańcowych jego punktów od osi podłużnej wagonu i od główki szyny. Punkty te zwane są punktami krytycznymi ładunku.
2. Współrzędne punktów krytycznych ładunku wyznacza się, dokonując jego pomiarów po obu stronach wagonu podczas postoju na torze prostym i poziomym, a mianowicie:
 - wysokości - pionowo od główki szyny, oddzielnie dla każdego punktu załamania obrysu ładunku,
 - szerokości - poziomo od osi podłużnej wagonu do krawędzi ładunku w każdym punkcie załamania jego obrysu.
3. Punktem wewnętrznym wagonu lub ładunku nazywa się punkt krańcowy, leżący pomiędzy osiami wagonu bez wózka, a przy wagonach na wózkach pomiędzy czopami skrzyżowania wózków lub mostu nośnego.
4. Punktem zewnętrznym wagonu lub ładunku nazywa się punkt krańcowy, leżący poza osiami wagonu bez wózka, a przy wagonach na wózkach poza czopami skrzyżowania wózków lub mostu nośnego.
5. Punktem środkowym wagonu lub ładunku nazywa się punkt leżący w połowie odległości pomiędzy:
 - 1) osiami wagonu bez wózków,
 - 2) czopami skrzyżowania wózków lub czopami skrzyżowania mostu nośnego,
 - 3) czopami skrzyżowania ław przy parach wagonów z ławami pokrętnymi.
6. Jeżeli ładunek na całej długości ma niejednakową szerokość, to dla ustalenia wielkości odchyień na łuku należy przyjąć:
 - 1) odległość punktu wewnętrznego,
 - 2) odległość punktu zewnętrznego,
 - 3) odległość punktu środkowego.Ze względu na bezpieczeństwo ruchu należy przyjąć odchylenie tego punktu, którego wartość jest największa.
7. Za rozstaw osi należy uważać:
 - 1) przy wagonach bez wózków - odległość między osiami zewnętrznymi (skrajnymi),
 - 2) przy wagonach z 2 wózkami - odległość między czopami skrzyżowania wózków,
 - 3) przy wagonach o liczbie wózków większej niż 2 - odległość między czopami skrzyżowania mostu nośnego,
 - 4) przy parach wagonów z ławami pokrętnymi - odległość między czopami skrzyżowania ław obu wagonów.

W przypadku wagonów „krótko spiętych” (o dwóch nadwoziach), o wspólnej osi lub wózku, rozstaw osi rozpatruje się oddzielnie dla każdej części wagonu.

8. Za rozstaw osi w wózku należy uważać:

- 1) przy wagonach z 2 wózkami - odległość między osiami skrajnymi jednego wózka,
- 2) przy wagonach o liczbie wózków większej niż 2 - odległość między czopami skrzytu rampy nadwózkowej,
- 3) przy parach wagonów z ławami pokrętnymi - odległość między osiami każdego wagonu.

9. Przy rozpatrywaniu punktów krytycznych dla ustalenia odchyleń na łuku, gdy rozstawy osi w wózkach są różne, co zdarza się w wagonach kolei obcych, należy przyjąć rozstaw większy dla punktu wewnętrznego, a mniejszy dla punktu zewnętrznego.

§ 7.

ODCHYLENIA POPRZECZNE OSI PODŁUŻNEJ WAGONU I POSZCZEGÓLNYCH PUNKTÓW KRYTYCZNYCH PRZESYŁKI OD OSI TORU NA ŁUKACH

1. Oś podłużna wagonu pokrywa się z osią tylko wtedy, gdy wagon stoi w położeniu środkowym na torze prostym i poziomym. Gdy wagon znajduje się na łuku oś podłużna wagonu zbiega się z osią toru tylko w dwóch punktach, tj. w miejscach płżenia osi lub czopów skrzytu wózków albo czopów skrzytu mostu nośnego. Część wagonu pomiędzy osiami (czopami skrzytu wózków), wraz z ładunkiem, odchyła się od osi toru do wewnątrz łuku, a część poza osiami (czopami skrzytu wózków) wraz z ładunkiem odchyła się na zewnątrz łuku.

Największe odchylenie od osi podłużnej do wewnątrz łuku występuje w punkcie środkowym wagonu lub ładunku, a największemu odchyleniu na zewnątrz łuku podlega koniec wagonu lub ładunku.

2. Wielkość odchylenia zależy od:

- 1) rozstawu osi (czopów skrzytu wózków względnie mostu nośnego) wagonu,
- 2) rozstawu osi wózków,
- 3) odległości rozpatrywanego punktu (wewnętrznego lub zewnętrznego) od najbliższej osi skrajnej (czopa skrzytu wózków lub mostu nośnego),
- 4) promienia łuku,
- 5) wartości współczynnika „c”, który oblicza się wg wzoru:

$$c = [(b-d)/2] + (q+w) \text{ - (wzór nr 3)}$$

gdzie:

b - szerokość toru, w milimetrach, na łuku o danym promieniu R,

d – suma odległości w milimetrach, pomiędzy wewnętrznymi płaszczynami obręczy kół plus grubość obrzeży obu kół zestawu, z uwzględnieniem dopuszczalnego ich zużycia (1360 + 50 = 1410),

q+w - możliwe sumaryczne przesunięcie poprzeczne pomiędzy zestawem kołowym i nadwoziem wagonu. Jeżeli w charakterystyce wagonu, wartość ta nie jest określona, to dla wagonów odpowiadających warunkom przepisów międzynarodowych jako sumaryczną wielkość tych przesunięć przyjmuje się 25 mm.

§ 8.
**ODCHYLENIA EKSPLOATACYJNE WYNIKAJĄCE Z ODDZIAŁYWANIA
NAWIERZCHNI NA POJAZD KOLEJOWY**

1. Przy określaniu maksymalnych odchyłeń jakie występują podczas jazdy wagonu zakłada się, że tor utrzymuje swoje teoretyczne usytuowanie względem skrajni budowli, a wagon teoretyczne położenie względem toru.

W rzeczywistości jednak, podczas jazdy wagonu występują dodatkowe odchylenia wynikające ze wzajemnego oddziaływania tor – tabor, nazywane odchyleniami eksploatacyjnymi oraz z przechyłki toru na łukach, które należy uwzględnić przy ustaleniu wymiarów krytycznych ładunku.

Odchylenia eksploatacyjne występują w dwóch płaszczyznach: poziomej i pionowej.

Odchylenia w płaszczyźnie poziomej oznaczone są symbolem „X”, a odchylenia w płaszczyźnie pionowej symbolem „Y”.

2. Wielkość odchyłeń „X” wzrasta z wysokością. Największemu odchyleniu w płaszczyźnie poprzecznej, patrząc w kierunku jazdy, ulega tylne naroże wagonu a z nim wystający koniec ładunku.

Wysokość od główki szyny mm	X mm	Wysokość od główki szyny mm	X mm
od 430 do 1200	50	od 4201 do 4300	110
od 1201 do 3800	100	od 4301 do 4400	112
od 3801 do 3900	102	od 4401 do 4500	114
od 3901 do 4000	104	od 4501 do 4600	116
od 4001 do 4100	106	od 4601 do 4700	118
od 4101 do 4200	108	od 4701 do 4800	120

3. Odchylenia w płaszczyźnie pionowej „Y” spowodowane są ruchem i ugięciem sprężystym toru. Pionowe odchylenie eksploatacyjne „Y”, zależnie od stanu nawierzchni, prędkości jazdy i jakości usprężynowania (uresorowania) wagonu sumują się. Wartość sumaryczną tych odchyłeń w obliczeniach przyjmuje się jako wartość stałą, równą 80 mm.

4. Gdy pociąg jedzie z prędkością nie większą niż 5 km/h wielkość odchyłeń eksploatacyjnych „X” i „Y” przyjmuje się po 30 mm.

§ 9.
ODCHYLENIA WAGONU SPOWODOWANE PRZECHYŁKĄ TORU

1. Wielkość przechyłki toru zależna jest od promienia łuku i prędkości maksymalnej, obowiązującej na danym odcinku.

2. Ze względu na przechyłkę toru wagon pochyla się do wewnątrz łuku, powodując przesunięcia poziome i pionowe poszczególnych punktów krytycznych przesyłki (rys. 1).

3. Wielkość tych przesunięć oblicza się według niżej podanych wzorów:

1) Przesunięcie poziome rozpatrywanego punktu do wewnątrz łuku (D):

$$D=(H/S)*h - (\text{wzór nr 6})$$

gdzie:

H - wysokość od główki szyny rozpatrywanego punktu krytycznego (mm),
S - odległość między osiami główek obu szyn toru (przyjmuje się 1500 mm),
h - wielkość przechyłki toru (mm),

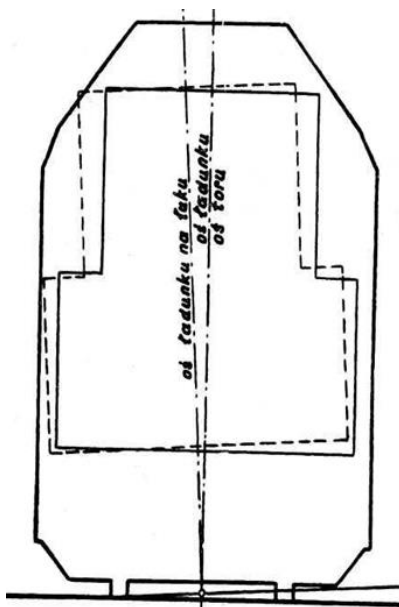
2) przesunięcie pionowe punktu zewnętrznego (U)

$$U = (B_a \cdot h / S) + h / 2 - (\text{wzór nr 7})$$

gdzie:

B_a - odległość rozpatrywanego punktu krytycznego od osi toru prostego i poziomego (mm),

h i S - jak we wzorze (6).



Rysunek nr 1

4. Odchylenia punktów krytycznych szerokości, spowodowane przechyłką toru, należy obliczać dla poszczególnych wysokości, ponieważ mogą one wpływać na możliwość przewozu. Obliczenia te stosuje się tylko wtedy, gdy pomiarów skrajni budowli dokonano, bez użycia wagonu do pomiarów skrajni.
5. Wyniki obliczeń wg wzoru (6) dodaje się wtedy do szerokości przesyłki w punkcie wewnętrznym, mierzonej od osi toru prostego i poziomego, a wyniki obliczeń wg wzoru (7) dodaje się do wysokości krytycznej punktu zewnętrznego.

§ 10.

OBLICZANIE WYMIARÓW KRYTYCZNYCH PRZESYŁKI

1. O możliwości i warunkach przewozu kolejną przesyłki decydują: szerokość obliczeniowa, zwana dalej „szerokością krytyczną” i wysokość obliczeniowa, zwana dalej „wysokością krytyczną”.
2. Szerokość krytyczną oblicza się wg poniższych wzorów:
 - 1) dla punktu wewnętrznego:

$$B_i = B + D_i + X - (\text{wzór nr 8})$$

2) dla punktu zewnętrznego:

$$B_a = B + D_a + X - \text{(wzór nr 9)}$$

gdzie:

B - szerokość (rzeczywista) przesyłki, mierzona od osi podłużnej wagonu (mm),

D_i - wielkość odchylenia na łuku punktu wewnętrznego o wartości jak we wzorze (4),

D_a - wielkość odchylenia na łuku punktu zewnętrznego o wartości jak we wzorze (5),

X – wielkość poziomego odchylenia eksploatacyjnego.

3. Wysokość krytyczną przesyłki ustala się dodając do wysokości podłogi wagonu próżnego wysokość ładunku i wielkość odchylenia pionowego „Y”. Suma tych wielkości decyduje o wartości odchylenia poziomego „X” na wysokości krytycznej, którą przyjmuje się przy uzgadnianiu i wstępnym ustalaniu warunków przewozu.
4. Jeżeli przesyłka ma być przewożona wagonem bez podłogi, tj. w pozycji wiszącej, to dla ustalenia wysokości krytycznej przyjmuje się rzeczywistą wysokość przesyłki zwiększoną o odległość jej podstawy od główki szyny i o wielkość odchylenia pionowego.
5. Po załadunku wagonu należy dokonać pomiarów przesyłki i określić współrzędne punktów krytycznych uwzględniając ewentualne zmiany ich położenia wynikające z ugięcia się wagonu obciążonego przesyłką. Ustalone zmiany w usytuowaniu punktów krytycznych należy uwzględnić przy opracowaniu warunków przewozu.

§ 11.

ZAWIADOMIENIE O ZAMIARZE PRZEWOZU PRZESYŁEK NADZWYCZAJNYCH

1. W przypadku przesyłki nadzwyczajnej w kraju przewoźnik kolejowy otrzymuje od nadawcy wniosek na przewóz przesyłki nadzwyczajnej i po sprawdzeniu, czy kwalifikuje się ona jako przesyłka nadzwyczajna, występuje z wnioskiem o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej do Zarządcy Infrastruktury Kolejowej celem sprawdzenia danych; ewentualne niezgodności są wspólnie omawiane. Jeśli nie zostaną stwierdzone żadne błędy, to Zarządca przydziela przesyłce nr przewozu, jeżeli nie został on nadany wcześniej przez przewoźnika. Numery te są podawane w całej korespondencji między stronami biorącymi udział w przewozie. Po przydzieleniu nr przewozu Zarządca przystępuje do uzgodnienia przewozu przesyłki nadzwyczajnej po swoich liniach. Przewoźnik kolejowy po otrzymaniu numeru przewozu przesyłki występuje z wnioskiem o zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej do wszystkich przewoźników kolejowych względnie Zarządców Infrastruktury, biorących udział w przewozie.
2. W przypadku przesyłki nadzwyczajnej, która ma być przyjęta w kraju bądź tranzytem do innego kraju, przewoźnik kolejowy występuje z wnioskiem o zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej do Zarządcy lub zarządców Infrastruktury Kolejowej, względnie przewoźników kolejowych po ich liniach.
3. Zarządca Infrastruktury Kolejowej po przeprowadzeniu procedury uzgadniającej przewóz przesyłki nadzwyczajnej po liniach przez niego zarządzanych wydaje zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej, bądź nie udziela zezwolenia na jej przewóz w przypadku niemożności przejazdu tej przesyłki po liniach Zarządcy, podając przyczyny odmowy.
4. Jeżeli przesyłka będzie przewożona również po liniach innych Zarządców Infrastruktury Kolejowej to warunkiem wydania zezwolenia na przewóz przesyłki nadzwyczajnej po

liniach Zarządcy jest przekazanie Zarządcy przez przewoźnika kolejowego składającego wniosek o zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej zezwolenia/zezwoleń co najmniej sąsiedniego przewoźnika kolejowego względnie Zarządcy Infrastruktury Kolejowej na drodze przewozu.

5. Uzgadnianie przewozu przesyłki nadzwyczajnej po liniach Zarządcy należy do obowiązków przewoźnika kolejowego (wg załącznika nr 5), który będzie realizował przewóz takiej przesyłki.
Przewoźnik kolejowy może wystąpić do Zarządcy o przeprowadzenie uzgodnienia przewozu przesyłki nadzwyczajnej, zawierając z nim stosowną umowę.
6. Przewoźnik kolejowy po uzyskaniu od Zarządcy Infrastruktury Kolejowej, zezwolenia na przewóz przesyłki nadzwyczajnej może przystąpić do uruchomienia przewozu przesyłki.
7. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej po liniach Zarządcy (wg załącznika nr 2), wydaje się po otrzymaniu zgłoszenia w formie protokołu od przewodniczącego komisji o dopuszczeniu przesyłki do przewozu.
8. Nadawca występuje do przewoźnika kolejowego z wnioskiem na przewóz przesyłki nadzwyczajnej co najmniej na 30 dni przed planowanym terminem ładowania (nadania do przewozu pojazdu kolejowego na własnych kołach). Przewoźnik ten występuje z wnioskiem o zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej po liniach Zarządcy Infrastruktury Kolejowej na co najmniej 20 dni przed zamierzonym terminem nadania jej do przewozu.
9. We wniosku o zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej skierowanym przez przewoźnika kolejowego, o którym mowa w ust. 1, należy podać:
 - 1) datę zgłoszenia,
 - 2) nazwę lub nazwisko i imię, dokładny adres określenie konta bankowego oraz numer identyfikatora (NIP, REGON, PESEL) nadawcy;
 - 3) nazwę stacji nadania w brzmieniu taryfowym i miejsca ładowania (tory ogólnego użytku, bocznica);
 - 4) nazwę rzeczy, ich wymiary i masę wraz z opakowaniem;
 - 5) ilość przesyłek;
 - 6) termin zamierzonego ładowania;
 - 7) proponowany rodzaj wagonu do przewozu oraz miejsce jego ustawienia w pociągu, zgodnie z napisami na wagonie;
 - 8) nazwę lub nazwisko i imię odbiorcy oraz jego adres;
 - 9) stację przeznaczenia w brzmieniu taryfowym i miejsce wyładowania (tory ogólnego użytku, bocznica).
10. Do wniosku o zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej należy dołączyć:
 - 1) nie mniej niż 3 egzemplarze rysunku przesyłki,
 - 2) instrukcję transportową na żądanie Zarządcy Infrastruktury Kolejowej.
11. Jeżeli przewoźnik kolejowy zamierza przewozić w określonym czasie wielokrotnie takie same przesyłki z tej samej stacji nadania do tej samej stacji przeznaczenia i dla tego samego odbiorcy, może on złożyć na te przesyłki jeden wniosek o zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej, określając ilość przesyłek oraz przewidywane terminy ich ładowania. Jeżeli dokładne określenie ilości przesyłek oraz terminów ich ładowania jest niemożliwe w momencie składania wniosku, należy użyć określeń ogólnych – „przewozy wielokrotne w okresie do ...”.

12. W przypadku zamiaru przewozu pojazdu kolejowego, o którym mowa w § 3 ust. 3 pkt 2 lit. a) – e) bez przekroczonej skrajni taboru, we wniosku o zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej skierowanym przez przewoźnika kolejowego, należy podać:
- 1) rodzaj pojazdu (nazwa) i nr oraz oświadczyć, że nie przekracza skrajni taboru,
 - 2) masę,
 - 3) liczbę osi,
 - 4) nacisk osiowy,
 - 5) nacisk na metr bieżący,
 - 6) maksymalną dopuszczalną prędkość,
 - 7) stację nadania,
 - 8) stacji przeznaczenia,
 - 9) nazwę przewoźnika kolejowego,
 - 10) pożądaną drogę przewozu, a w razie potrzeby pory dnia, w której żądany jest przewóz,
 - 11) wymagane środki ostrożności (np. przewóz oddzielną lokomotywą, miejsce ustawienia w pociągu, konieczność konwojowania itp.),
 - 12) oświadczenie przewoźnika kolejowego o dysponowaniu świadectwami dopuszczenia do przejazdu po liniach Zarządcy, wg wymogów wskazanych w stosownym Rozporządzeniu Ministra właściwego do spraw transportu.
13. Wymogu dotrzymania terminu złożenia wniosku o zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej nie stosuje się w przypadku przewozu przesyłek nadzwyczajnych w sytuacjach nie cierpiących zwłoki oraz gdy przewóz przesyłki uzasadniony jest ważnymi względami obronności lub bezpieczeństwa Państwa, w szczególności w przypadku wprowadzenia stanu klęski żywiołowej, stanu wyjątkowego lub stanu wojennego.

§ 12.

SPOSÓB WYKONANIA RYSUNKU TRANSPORTOWEGO PRZESYŁKI NADZWYCZAJNEJ

1. Rysunek przesyłki (wraz z opakowaniem) wykonuje nadawca zgodnie z zasadami kreśleń technicznych w rzutach na trzy płaszczyzny:
 - 1) pionową (rzut główny),
 - 2) poziomą (rzut z góry),
 - 3) boczną (lewy lub prawy).
2. Rzut na płaszczyznę pionową (rzut główny) wagonu powinien być wykonany od czoła w skali 1:30 na tle obrysu skrajni. Pozostałe rzuty (mogą być wykonane w innej skali jednak wielkość rysunku nie może przekroczyć formatu A 3).
Jeżeli ze względu na wymiary przesyłki format A 3 rysunku byłby za mały, wówczas każdy rzut może być wykonany na oddzielnym arkuszu formatu A 4 lub A 3.
3. Rysunek powinien przedstawiać projekt usytuowania, umocowania oraz zabezpieczenia przesyłki na wagonie jak również sposób zabezpieczenia jej części ruchomych przed zmianą ich położenia podczas przewozu, a także zawierać numer oraz następujące dane:
 - 1) numer rysunku,
 - 2) nazwę rzeczy stanowiącej przesyłkę,

- 3) masę przesyłki (łącznie z opakowaniem),
 - 4) dokładne wymiary zewnętrzne przesyłki w milimetrach, łącznie z opakowaniem i umocowaniem (np. podkładkami, przekładkami, saniami itp.) w każdym punkcie załamania obrysu w odniesieniu do osi podłużnej i poprzecznej wagonu, oznaczając te punkty kolejnymi dużymi literami,
 - 5) dokładne położenie środka ciężkości przesyłki w trzyosiowym układzie odniesienia, ze wskazaniem jego współrzędnych na każdym z trzech rzutów,
 - 6) oznaczenie skali, w jakiej wykonano poszczególne rzuty.
4. Jeżeli przesyłka ma być przewożona w komunikacji międzynarodowej, to na rysunku muszą być również podane: wysokość podłogi wagonu od główki szyny i wymiary podkładek, na których spoczywa ładunek, a także ich ilość i masa, jeżeli mogłaby ona wpłynąć istotnie na zwiększenie obciążenia na oś wagonu lub metr bieżący toru.
 5. Nie należy przyjmować rysunków wykonanych ołówkiem i szkiców odręcznych.
 6. Jeżeli przesyłka posiada specjalne właściwości konstrukcyjne lub technologiczne, wymagające zastosowania specjalnych warunków przewozu, wyładunku, przeładunku, zmiany położenia przy przeładunku lub zmiany kierunku ustawienia wagonu (ze względu na położenie przesyłki przy wjeździe do zakładu odbiorcy), nadawca powinien te wymagania zamieścić w oddzielnej instrukcji transportowej.
 7. Wszelkie zmiany, poprawki i uzupełnienia dokonane na rysunkach lub w instrukcji transportowej, muszą być omówione i potwierdzone podpisem nadawcy i jego pieczęcią firmową.
Rysunki wykonane przez nadawcę muszą być zatwierdzone przez przewoźnika kolejowego.
 8. Zarządca Infrastruktury Kolejowej, podczas przyjmowania od przewoźnika kolejowego wniosku o zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej po liniach kolejowych powinien sprawdzić, czy rysunki przesyłki i instrukcja transportowa nie zawierają wymagań niemożliwych do spełnienia. W przypadku istnienia takich wymagań należy powiadomić przewoźnika kolejowego o niemożliwości ich zrealizowania.

§ 13.

WARUNKI TECHNICZNO-EKSPLOATACYJNE PRZEWOZU

1. Zarządca Infrastruktury Kolejowej na swoich liniach daje zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w miarę możliwości technicznych i eksploatacyjnych. Zezwolenie takie jest możliwe, gdy pomiędzy jej punktami krytycznymi szerokości i wysokości, a obiektami krytycznymi usytuowanymi na drodze przewozu, pozostaje wolna przestrzeń, co najmniej 70 mm – dla przejazdu przesyłek pod obiektami lub obok nich.
2. W przypadku gdy odległość wynosi mniej niż 70 mm, Zarządca ustali alternatywne warunki i drogę przewozu przesyłki.
3. Jeżeli obiekt krytyczny znajduje się na łuku, wówczas odpowiednie wielkości punktów krytycznych należy zwiększyć o wielkości odchyłeń na danym łuku.
4. Na liniach z trakcją elektryczną musi być zachowany odstęp ochronny od górnej powierzchni przesyłki do aktualnego zawieszenia przewodu jezdnego, wynoszący:
 - 1) co najmniej 200 mm - przy jeździe z prędkością rozkładową i włączonym napięciu w sieci trakcyjnej,

- 2) co najmniej 150 mm - przy prędkości jazdy zmniejszonej do 30 km/godz. i włączonym napięciu w sieci trakcyjnej,
- 3) co najmniej 100 mm - przy prędkości jazdy zmniejszonej do 20 km/godz. i wyłączonym napięciu w sieci trakcyjnej,
- 4) co najmniej 70 mm - przy prędkości jazdy nie większej niż 5 km/godz. i wyłączonym napięciu w sieci trakcyjnej.

Odstępy podane w pkt. 1) – 4) uwzględniają odchylenia eksploatacyjne „Y” w płaszczyźnie pionowej.

5. Przesyłki, przy których wielkość odstępu równa się wartości wymienionej w ust. 4 pkt. 3) - 4), wymagają uszynienia (uziemienia) sieci trakcyjnej na czas przejazdu.
6. Przesyłki, których wysokość ponad główką szyny jest większa niż 4650 mm, powinny być uszynione (uziemione). Ładunki metalowe, przewożone bez opakowania zabezpieczającego przed uszkodzeniami lub wpływami atmosferycznymi oraz opakowania metalowe przesyłek powinny być uszynione przez bezpośrednie, metaliczne połączenie z wagonem (z ostojnicą, mostem nośnym, dźwigarem) przy pomocy przewodu miedzianego (linki) o przekroju co najmniej 35 mm², zaopatrzonego w zaciski śrubowe. Przesyłki niemetalowe przewożone bez opakowania a także przesyłki przewożone w opakowaniu z materiału innego niż metal, powinny być uszynione (uziemione) przez nałożenie na górną powierzchnię przesyłki trwale zamocowanej osłony metalowej, połączonej przewodem miedzianym o przekroju co najmniej 35 mm² z wagonem (z ostojnicą, mostem nośnym, dźwigarem).
7. Zarządca Infrastruktury Kolejowej może zarządzić uruchomienie pociągu nadzwyczajnego:
 - 1) na pisemne żądanie nadawcy,
 - 2) w przypadku gdy (ze względu na parametry przesyłki, jej masę, wymiary, warunki techniczno-eksploatacyjne przewozu itp.) przewóz zwykłymi pociągami towarowymi mógłby wywołać zakłócenia w ruchu.

Pociąg nadzwyczajny może być uruchomiony na części lub na całej drodze przewozu.

8. Zarządca Infrastruktury Kolejowej może wyjątkowo zezwolić na wykonanie niezbędnych robót (np. ułożenie torów objazdowych dla ominięcia obiektu krytycznego - obniżenie albo przesunięcie torów pod obiektami krytycznymi lub obok nich, demontaż sieci trakcyjnej itp.) umożliwiających przewóz. Wspomniane roboty mogą być wykonane po uzyskaniu pisemnej zgody nadawcy lub odbiorcy na pokrycie kosztów wymaganych robót. Po zakończeniu przewozu konieczne jest przywrócenie urządzeń stałych do stanu nie gorszego niż poprzedni – koszt przywrócenia do stanu pierwotnego jest po stronie przewoźnika.
9. Aby ograniczyć lub wyeliminować trudności, związane z przewozem przesyłek nadzwyczajnych pod obiektami krytycznymi lub obok nich, oraz uniknąć wykonywania dodatkowych, robót dla przygotowania drogi przewozu, Zarządca Infrastruktury powinien zbadać możliwość przewozu przesyłki na wagonie z przesuwym mostem nośnym lub z rozsuwanymi dźwigarami.
10. W wyjątkowych przypadkach Zarządca Infrastruktury dla zwiększenia bezpieczeństwa przewozu może zarządzić przewóz przesyłki poprzedzonej wagonem lub urządzeniem do pomiarów skrajni budowli albo makietą przesyłki, co należy wskazać w zezwoleniu na przewóz przesyłki nadzwyczajnej.

11. Koszty badania trasy, budowy i rozbiórki makiety ponosi przewoźnik kolejowy.
12. Makieta powinna być umocowana sztywno na wagonie o takiej samej lub najbardziej zbliżonej charakterystyce do wagonu, na którym ma być przewieziona odnośna przesyłka i posiadać wszystkie jego wymiary (punkty krytyczne).

§ 14.

USTALANIE WARUNKÓW PRZEWOZU

1. Rozpatrując wniosek o zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej, Zarządca Infrastruktury Kolejowej wydający to zezwolenie powinien kierować się przede wszystkim względami bezpieczeństwa ruchu i przewożonej przesyłki oraz mogącymi powstać trudnościami ruchowymi. W tym celu rozpatrujący zgłoszenie przewozu powinni posługiwać się dokładnymi i aktualnymi wymiarami profili istniejących skrajni budowli oraz odległościami między osiami torów, wysokościami zawieszenia sieci trakcyjnej, jak również wykazem obowiązujących obciążeń na oś wagonu i na metr bieżący toru na drodze przewozu przesyłki
2. Przy ustalaniu punktów krytycznych przesyłki należy zwracać uwagę na wszystkie jej wymiary, tj. długość, szerokość i wysokość, gdyż każdy z nich ma wpływ na możliwość i warunki przewozu. Przez zastosowanie odpowiedniego wagonu i sposobu załadowania i rozmieszczenia na wagonie należy dążyć do zmniejszenia rozmiarów przekroczenia skrajni, aby umożliwić przewóz przesyłki bez konieczności wykonywania specjalnych robót.
3. Dla każdej przesyłki w zależności od jej wymiarów i masy, Zarządca Infrastruktury Kolejowej ustala drogę i warunki przewozu biorąc pod uwagę:
 - 1) rodzaj wagonu zaproponowanego przez przewoźnika kolejowego,
 - 2) wielkość odchyień przesyłki na łukach,
 - 3) odchylenia eksploatacyjne i wielkości przechyłki toru,
 - 4) wolną przestrzeń, zapewniającą swobodny przejazd przesyłki pod obiektami krytycznymi lub obok nich,
 - 5) dopuszczalne obciążenie na oś wagonu i na metr bieżący toru,
 - 6) najbardziej odpowiedni sposób załadowania i rozmieszczenia przesyłki na wagonie,
 - 7) możliwość częściowego demontażu przesyłki w celu zmniejszenia lub uniknięcia przekroczenia skrajni,
 - 8) potrzebę dodatkowego badania trasy wagonem pomiarowym lub użycia makiety,
 - 9) konieczność przygotowania drogi przebiegu wymagającej wykonania dodatkowych robót,
 - 10) warunki eksploatacyjne na całej drodze przewozu (np. obciążenie ruchem pociągów),
 - 11) ewentualną potrzebę zakazu zmiany kierunku jazdy wagonu z przesyłką z zaznaczeniem, że zakaz ten obowiązuje na całej drodze przewozu lub tylko na niektórych wskazanych odcinkach tej drogi; w przypadku przekroczenia skrajni, mającego wpływ na kierunek przewozu, strona wagonu po której znajduje się najbardziej krytyczny punkt przesyłki powinna być oznaczona odpowiednią nalepką umieszczoną na stacji nadania przez przewoźnika kolejowego bezpośrednio na ładunku lub na oddzielnej tablicy.

- 12) konieczność zachowania odpowiedniego usytuowania przesyłki przy wjeździe na stację lub bocznice odbiorcy,
- 13) warunki jazdy po torze szlakowym innym niż właściwy dla danego kierunku jazdy,
- 14) konieczność zamknięcia sąsiedniego toru szlakowego,
- 15) konieczność wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej,
- 16) potrzebę określenia miejsca wagonu z przesyłką w składzie pociągu,
- 17) konieczność przewozu oddzielną lokomotywą na części lub na całej drodze przewozu (pociąg nadzwyczajny),
- 18) konieczność określenia dozwolonej prędkości jazdy na poszczególnych odcinkach ze wskazaniem miejsc niebezpiecznych,
- 19) konieczność dozorowania przesyłki lub wagonu,
- 20) niezbędne środki ostrożności, zapewniające podczas przewozu bezpieczeństwo ruchu kolejowego, przesyłki i ludzi,
- 21) ewentualną konieczność uszynienia przesyłki,
- 22) potrzebę określenia pory doby dla przewozu (np. przewóz w porze widnej),
- 23) czas trwania przewozu,
- 24) wysokość kosztów związanych z przewozem.

W koniecznych przypadkach, Zarządca Infrastruktury Kolejowej uzgadnia lub konsultuje proponowane rozwiązanie z przewoźnikiem kolejowym, składającym wniosek o zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej.

4. Jeżeli obciążenie na oś wagonu lub na metr bieżący toru byłoby większe od dozwolonego, to o możliwości i warunkach przewozu decyduje Zarządca Infrastruktury.
5. Wniosek o zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej powinien zawierać niezbędne dane o przesyłce i wagonie, na którym odbywa się przewóz; w tym celu należy posługiwać się formą kodową.
6. Jeśli wniosek na przewóz przesyłki nadzwyczajnej na podstawie danych kodowych sprawiłby trudności Zarządcy Infrastruktury Kolejowej, wówczas powinien on zażądać przesłania dodatkowych informacji o przesyłce lub rysunku transportowego.
7. Wyrażając zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej Zarządca Infrastruktury Kolejowej podaje dokładnie warunki i drogę przewozu na własnym terenie oraz numer swojego zezwolenia.

§ 15.

USTALANIE MOŻLIWOŚCI PROWADZENIA RUCHU POCIĄGÓW PO SĄSIEDNICH TORACH

1. Możliwość mijania się pociągu przewożącego przesyłkę z przekroczoną skrajnią z innymi pociągami, JSK Sp. z o.o. ustala indywidualnie dla każdego przejazdu takiego pociągu.

§ 16.

TRYB POSTĘPOWANIA PRZY UDZIELANIU ZEZWOLENIA NA PRZEWÓZ

1. Po uzgodnieniu przewozu z zainteresowanymi, Zarządca Infrastruktury Kolejowej wydaje przewoźnikowi „Zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej” (Wzór nr 1).

- Zezwolenie powinno być wydane w terminie 14 dni od daty złożenia wniosku o zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej wraz z niezbędnymi załącznikami.
2. Do zezwolenia na przewóz przesyłki nadzwyczajnej wydanej przewoźnikowi kolejowemu należy wpisać numer zgody przewoźnika względnie wszystkich Zarządców Infrastruktury Kolejowej, uczestniczących w przewozie.
 3. Zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej ważne jest na okres czterech miesięcy (jeżeli nie wskazano innych terminów) i w tym czasie przewóz powinien być zakończony.
 4. Termin ważności decyzji o zezwoleniu na przewóz przesyłki nadzwyczajnej po liniach Zarządcy rozpoczyna się od dnia przekazania zezwolenia przewoźnikowi kolejowemu.
 5. W przypadku przewozu przesyłek nadzwyczajnych w stałych relacjach i o stałych warunkach przewozu, Zarządca Infrastruktury może wydać przewoźnikowi kolejowemu na okres obowiązywania wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów stałe zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej po liniach Zarządcy pod warunkiem przekazania Zarządcy przez przewoźnika kolejowego składającego wniosek o zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej zezwolenia, co najmniej sąsiedniego Zarządcy Infrastruktury Kolejowej na drodze przewozu.
 6. Zezwolenie może być wykorzystane jedynie przez tego przewoźnika, któremu zostało udzielone i tylko w relacjach wskazanych w zezwoleniu.
 7. W przypadku braku możliwości przewozu po liniach Zarządcy Infrastruktury Kolejowej przesyłki nadzwyczajnej zgłoszonej do przewozu, rozpatrujący wniosek o zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej odmawia przyjęcia jej do przewozu podając przyczyny odmowy w formie pisemnej.
 8. W wyjątkowych przypadkach wydane wcześniej zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej może być cofnięte, z uzasadnieniem tej decyzji.
 9. Przewóz przesyłki nadzwyczajnej po liniach Zarządcy Infrastruktury Kolejowej wymaga ponownego uzgodnienia w przypadku zmiany danych zawartych w dotychczasowym zezwoleniu na przewóz przesyłki nadzwyczajnej, mających wpływ na przewozy np. zmianę stacji nadania, stacji przeznaczenia, serii lub typu wagonu, itp.

§ 17.

KOMISYJNE SPRAWDZENIE PRZESYŁKI I PRZYJĘCIE JEJ DO PRZEWOZU

1. Do przewozu przesyłki nadzwyczajnej przewoźnik kolejowy powinien podstawić wagon wskazany w zezwoleniu na przewóz przesyłki nadzwyczajnej, którego przydatność musi być potwierdzona przez uprawnionego pracownika na druku „Zawiadomienie o przydatności wagonów do przewozów specjalnie dysponowanych”.
2. Przyjęcie przesyłki nadzwyczajnej do przewozu odbywa się komisyjnie przez przewoźnika i nadawcę. Przewodniczącym komisji jest uprawniony pracownik przewoźnika. Komisyjne sprawdzenie przesyłki i przyjęcie jej do przewozu musi się odbyć w taki sposób, aby przewóz tej przesyłki nie powodował zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
3. Po przybyciu wagonu próżnego do stacji nadania przewoźnik kolejowy ustala z nadawcą termin zakończenia załadunku i czas rozpoczęcia pracy komisji.
4. Po zakończeniu załadunku przewoźnik kolejowy zwołuje komisję, która przystępuje do sprawdzenia gotowości przesyłki do przewozu.

5. Komisja obowiązana jest sprawdzić:
 - 1) rodzaj i stan techniczny wagonu,
 - 2) czy sposób załadowania rozmieszczenia, oparcia na wagonie i umocowania przesyłki do wagonu oraz zabezpieczenia jej części ruchomych przed zmianą położenia zostały wykonane zgodnie z rysunkiem transportowym i uniemożliwiają przesunięcie się przesyłki podczas przewozu i manewrów,
 - 3) czy nadawca oznaczył:
 - a) środek ciężkości przesyłki,
 - b) liniami kontrolnymi części przesyłki wystające poza obrys skrajni,
 - c) oś podłużną wagonu i linie kontrolne części przesyłki przylegające do podłogi wagonu,
 - 4) czy wymiary przesyłki, stwierdzone na gruncie są zgodne ze wskazanymi na rysunku transportowym,
 - 5) czy przesyłka została prawidłowo uszyniona (uziemiona),
 - 6) czy wszystkie inne warunki zawarte w wydanym zezwoleniu na przewóz przesyłki nadzwyczajnej zostały spełnione,
 - 7) czy wagon z przesyłką nadzwyczajną został okartkowany odpowiednimi nalepkami,
 - 8) czy umieszczono tablice informacyjne z obu stron wagonu z przesyłką nadzwyczajną (wg załącznika nr 7),
6. W celu uzyskania dokładnych pomiarów przesyłki, załadowany wagon powinien być ustawiony na torze prostym i poziomym. Pomiarów należy dokonać w warunkach zapewniających ich dokładność tj. w porze widnej lub przy odpowiednim oświetleniu sztucznym.
7. Przyjęcie przesyłki nadzwyczajnej i dopuszczenie jej do przewozu po liniach Zarządcy Infrastruktury Kolejowej odbywa się po przedstawieniu przez przewoźnika kolejowego protokołu komisyjnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej (wg załącznika nr 4); o tym fakcie przewodniczący komisji powiadamia Zarządcę Infrastruktury Kolejowej.
8. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości takich jak:
 - 1) niewłaściwy sposób załadowania, wadliwe umocowanie przesyłki,
 - 2) nierównomierne obciążenie kół lub osi,
 - 3) wymiary większe od uzgodnionych,
 - 4) przekroczenie granicy obciążenia wagonu,
 - 5) niezastosowanie się nadawcy do któregośkolwiek z wymagań podanych w wydanym zezwoleniu na przewóz,
 - 6) uszkodzenie wagonu,
 - 7) inne okoliczności powodujące potrzebę wyznaczenia innego wagonu pod załadunek, zmiany lub uzupełnienia warunków przewozu,komisja wpisuje te nieprawidłowości w uwagach komisji i sporządza protokół nieprawidłowości wg. przepisów Prawa Przewozowego.

Po usunięciu nieprawidłowości w terminie wskazanym w protokole, przewoźnik ponownie zwołuje komisję.
9. Wagon przewożący przesyłkę nadzwyczajną oraz list przewozowy przewoźnik okartkuje nalepkami według wzoru nr 6.
10. Wszystkie trzy części nalepki w zależności od rodzaju przesyłki należy wypełnić następująco:

- 1) jeżeli przesyłka przekracza skrajnię, lecz nie przekracza obciążenia na oś wagonu lub na metr bieżący toru - należy do rubryk od 12 do 15 wpisać właściwe dane, a rubryki od 7 do 10 przekreślić,
 - 2) jeżeli przesyłka przekracza skrajnię i dopuszczalne obciążenie na oś wagonu lub na metr bieżący toru – należy odpowiednie dane wpisać do wszystkich rubryk od 7 do 10 oraz od 12 do 15,
 - 3) jeżeli przesyłka przekracza obciążenie na oś wagonu lub na metr bieżący toru, lecz nie przekracza skrajni - należy wypełnić tylko rubryki od 7 do 10, a obrys skrajni i rubryki od 12 do 15 przekreślić,
 - 4) jeżeli przesyłka nie przekracza skrajni, dopuszczalnego obciążenia na oś wagonu lub na metr bieżący toru, ale traktowana jest jako przesyłka nadzwyczajna chociażby na sieci jednego z Zarządców Infrastruktury Kolejowej uczestniczących w przewozie, należy obrys skrajni i rubryki od 7 do 10 oraz od 12 do 15 przekreślić,
11. Po wypełnieniu właściwej nalepki jej dolną część należy odłączyć i nakleić na list przewozowy, a pozostałe części umieścić po każdej stronie wagonu z przesyłką nadzwyczajną w miejscach na ten cel przeznaczonych.
12. Nadawca umieszcza w liście przewozowym w rubryce „Oświadczenie nadawcy” uwagę określającą charakter przesyłki: „Przesyłka nadzwyczajna” oraz „Zgoda na przewóz przesyłki nadzwyczajnej nr z dnia ...”.
- W rubryce tej należy umieścić informację o dozorowaniu przesyłki i podstawę wyznaczenia dozoru, jeśli zachodzi taka potrzeba.
13. Przewóz może być zrealizowany po komisyjnym stwierdzeniu, że przesyłka nadaje się do przewozu, a przewoźnik kolejowy:
- 1) posiada zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej po liniach Zarządcy Infrastruktury Kolejowej,
 - 2) jest ten sam, któremu Zarządca Infrastruktury Kolejowej wydał zezwolenie,
 - 3) do dokumentów przewozowych dołączył rysunek transportowy przesyłki,
 - 4) podał w liście przewozowym drogę przewozu wskazaną w zezwoleniu na przewóz przesyłki nadzwyczajnej po liniach Zarządcy Infrastruktury Kolejowej,
 - 5) załączył do listu przewozowego oświadczenie o należyтым zabezpieczeniu ruchomych części przesyłki przed zmianą położenia podczas przewozu,
 - 6) wpisał do listu przewozowego uwagi o charakterze przesyłki i nr zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej stosownie do wymogów wskazanych w ust. 12.

§ 18.

ZARZĄDZENIE PRZEWOZU

1. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej wydaje Zarządca Infrastruktury Kolejowej właściwy dla stacji nadania lub stacji granicznej przyjęcia przesyłki, po otrzymaniu zgłoszenia w formie protokołu od przewodniczącego komisji o dopuszczeniu przesyłki do przewozu. Protokół komisyjnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej nie jest wymagany w przypadku przesyłek nadzwyczajnych nieprzekraczających dopuszczalnej skrajni ładunkowej, skrajni taboru oraz dopuszczalnych nacisków osiowych i na metr bieżący toru. W przypadkach, w których nie jest wymagany protokół komisyjnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej,

zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej może zostać wydane jednocześnie z zezwoleniem na przewóz przesyłki nadzwyczajnej po torach Zarządcy Infrastruktury Kolejowej.

2. Zarządzenie o przewozie przesyłek nadzwyczajnych wydaje Zarządca Infrastruktury Kolejowej w formie pisemnej zainteresowanym przewoźnikom.
3. W zarządzeniu przewozu przesyłki nadzwyczajnej po liniach Zarządcy Infrastruktury Kolejowej należy podać wszystkie ustalone dla danego przewozu warunki np.:
 - 1) zasady na jakich kursuje pociąg: ujęty w wewnętrznym rozkładzie jazdy, indywidualny rozkład jazdy, pociąg nadzwyczajny,
 - 2) konieczność włączenia do pociągu wagonu z makieta lub wagonu skrajniowego,
 - 3) konwojowanie przesyłki i skład konwoju,
 - 4) wyposażenie pracowników konwoju i lokomotywy w środki łączności dla wzajemnego porozumiewania się,
 - 5) jazda w ruchu dwutorowym bez zastrzeżeń, bez mijania się ze skrajnią lub w ruchu jednotorowym ze wskazaniem szlaków, odcinków albo całej drogi przewozu,
 - 6) dopuszczalna prędkość jazdy jej ograniczenia w miejscach wskazanych,
 - 7) przejazd po określonych torach szlakowych i stacyjnych,
 - 8) stacje zmiany kierunku jazdy i ewentualną konieczność przeformowania składu pociągu ze wskazaniem sposobu wykonania tych czynności,
 - 9) konieczność zatrzymania pociągu w określonych lokalizacjach i dalszą jazdę wg wskazówek pracownika konwoju,
 - 10) konieczność zdemontowania na czas przejazdu urządzeń przytorowych albo zmian w położeniu toru (nasunięcie, obniżenie itp.),
 - 11) wyłączenie napięcia w sieci trakcyjnej, podniesienie lub demontaż sieci trakcyjnej, uczynienie przesyłki,
 - 12) rodzaj trakcji, jaka ma być użyta do przewozu na wskazanych odcinkach,
 - 13) wstrzymanie robót na sąsiednich torach, usunięcie maszyn i narzędzi na odległość zapewniającą bezpieczny przejazd pociągu z przesyłką nadzwyczajną albo zakaz przejazdu obok miejsca robót podczas ich wykonywania,
 - 14) inne, stosowne do specyfiki przesyłki i ustalonych warunków przewozu (np. pora przewozu, zatrzymanie pociągu w określonym miejscu na szlaku dla umożliwienia przejazdu pociągów po torze sąsiednim itp.),
 - 15) miejsce ustawienia wagonu w pociągu, jeśli jest ono wyraźnie wskazane w zezwoleniu na przewóz przesyłki nadzwyczajnej po liniach Zarządcy lub w instrukcji transportowej.
4. Podczas przewozu należy stosować również środki bezpieczeństwa i ostrożności wynikające z innych, obowiązujących instrukcji i przepisów.
5. W przypadku przewozu pojazdu kolejowego toczącego się na własnych kołach, bez przekroczonej skrajni, w zarządzeniu przewozu przesyłki nadzwyczajnej po liniach Zarządcy Infrastruktury Kolejowej należy podać dane, jak w zezwoleniu na przewóz przesyłki nadzwyczajnej po liniach Zarządcy, wskazane w § 11 ust. 12.
6. W przypadku ujawnienia przewozu przesyłki nadzwyczajnej bez stosownych zezwoleń na przewóz przesyłki nadzwyczajnej, należy przesyłkę zatrzymać. Dalszy przewóz może się odbywać na zarządzenie po spełnieniu procedur przewidzianych, jak przy nadaniu przesyłki.

§19.

PODSTAWOWE ZASADY PRZEWOZU

1. Pociągi z przesyłkami nadzwyczajnymi mogą przejeżdżać przez stację tylko po torach wyznaczonych w regulaminie technicznym lub w zarządzeniu przewozu przesyłki nadzwyczajnej po liniach Zarządcy Infrastruktury Kolejowej.
2. Przesyłki nadzwyczajne mogą być przewożone wyłącznie w składzie pociągu uzgodnionym z Zarządcą Infrastruktury Kolejowej.
3. Jeżeli do przewozu przesyłki nadzwyczajnej jest uruchomiony pociąg nadzwyczajny, to drużynie pociągowej należy wydać odpisy wewnętrznego rozkładu jazdy i zarządzenia przewozu przesyłki nadzwyczajnej po liniach Zarządcy Infrastruktury Kolejowej.
4. W przypadku, gdy wymagane jest konwojowanie przesyłki, skład konwoju określony jest w zarządzeniu przewozu przesyłki nadzwyczajnej po liniach Zarządcy Infrastruktury Kolejowej.
5. Pracownicy konwoju stosownie do swoich kompetencji obowiązani są na całej drodze przewozu:
 - 1) obserwować podczas jazdy i sprawdzać na postoju stan wagonu, położenie przesyłki i jej umocowanie,
 - 2) nadzorować bezpieczny przejazd przesyłki pod obiektami krytycznymi lub obok nich,
 - 3) dopilnować przestrzegania warunków przewozu, zawartych w zarządzeniu przewozu przesyłki nadzwyczajnej po liniach Zarządcy Infrastruktury Kolejowej.
 - 4) wprowadzać, w razie potrzeby, dodatkowe doraźne środki ostrożności.
6. Przewoźnik kolejowy odpowiada za wszelkie szkody powstałe w wyniku przyjęcia do przewozu źle załadowanych i zabezpieczonych przesyłek nadzwyczajnych, za szkody powstałe wskutek wadliwie wykonanych popraw załadunku i przeładunków w drodze oraz wynikłych z zaniedbań konwojentów nadawcy lub obsługi wagonów specjalistycznych w czasie wykonywania swoich obowiązków, od momentu przyjęcia przesyłki do przewozu do czasu jej wydania odbiorcy.

§ 20.

NADZÓR NAD PRZEWOZEM

1. Nadzór nad przewozem przesyłek nadzwyczajnych na torach JSK Sp. z o.o. sprawuje Dyspozytor JSK.
2. Dyspozytor, śledząc na całej drodze przewozu bieg pociągu z przesyłką nadzwyczajną poprzez wykorzystanie informacji przekazywanych przez dyżurnych ruchu i wprowadzonych do systemu SWDO obowiązany jest w szczególności:
 - 1) sprawdzić, czy zainteresowane stacje otrzymały na czas zarządzenie o przewozie przesyłki,
 - 2) sprawdzić, czy zainteresowane stacje są przygotowane do przyjęcia pociągu z taką przesyłką,
 - 3) upewnić się, czy dyżurni ruchu wydali drużynom pociągowym rozkazy pisemne o zachowaniu koniecznych środków ostrożności, podanych w zarządzeniu o przewozie,

- 4) przestrzegać warunków przewozu, określonych przez Dział Techniczny JSK Sp. z o.o. w zarządzeniu o przewozie i regulować, w razie potrzeby, mijanie się pociągów, przewożących przesyłki przekraczające skrajanie,
 - 5) upewnić się przed skierowaniem pociągu na odcinek z trakcją elektryczną, czy napięcie z sieci zostało wyłączone (jeżeli warunek taki zawiera zarządzenie o przewozie),
 - 6) organizować pomoc w przypadku, gdy otrzyma informację, że na szlaku nastąpiło przesunięcie się przesyłki, obłuzowanie lub uszkodzenie umocowania przesyłki, uszkodzenie wagonu itp.,
 - 7) rejestrować na bieżąco przebiegi tych przesyłek w Kontrolce śledzenia przesyłek nadzwyczajnych, na druku wg wzoru załącznika nr 8.
3. Dyżurny ruchu, który stwierdzi niedziałanie programu SWDO lub ujawni przesyłkę nadzwyczajną, nadaną do przewozu na warunkach ogólnych, obowiązany jest ją zatrzymać i zawiadomić Dyspozytora JSK.

ZAŁĄCZNIKI

WZORY

Wzór nr 1

Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. o.o.
ul. Górnicza 1
44-335 Jastrzębie-Zdrój

Jastrzębie-Zdrój, dn.

Adresat

Zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej

1. JSK Sp. z o.o. w odpowiedzi na wniosek o zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej nr z dnia uzgadnia przewóz przesyłki na wagonie serii o poziomie ładowania mm.
2. Przesyłka od stacji..... do stacji będzie przewieziona drogą:
.....
.....
.....
.....
3. Po załadunku przesyłki na wskazany wagon jej wymiary licząc wysokość od główki szyny, a szerokość od osi toru nie mogą przekraczać:

A. od wys. mm do wys. mm szer. po mm;
B. od wys. mm do wys. mm szer. po mm;
C. od wys. mm do wys. mm szer. po mm.
4. Sposób załadowania, położenie środka ciężkości i masa przesyłki muszą być zgodne z przedłożonym rysunkiem transportowym i zabezpieczone przed zmianą położenia w czasie przewozu (manewrów).
5. Części ruchome załadowanej przesyłki muszą być prawidłowo zabezpieczone przed zmianą położenia w czasie przewozu (manewrów).
6. W przypadku przesyłki, której wysokość ponad główką szyny jest większa niż 4650 mm, przewożonej liniami z trakcją elektryczną wymagane jest uszynienie przesyłki.

7. Warunki przewozu:

- 1).....
- 2).....
- 3).....
- 4).....
- 5).....

8. Przy składaniu wniosku o przydzielenie trasy pociągu należy wpisać nr niniejszej zgody.

9.Obowiązuje zgłoszenie przewozu do Działu Technicznego JSK Sp. z o.o. w celu nadania zarządzenia przewozu przesyłki nadzwyczajnej.

10.Opłata dodatkowa za opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną wynosi zł.

11. Zwiększenie opłaty podstawowej z powodu:

- 1)ograniczenia prędkości -współczynnik 1,2:
 - a) od stacji do stacji.....,
 - b) od stacji do stacji.....
- 2)przekroczonego nacisku -współczynnik 1,2:
 - a) od stacji do stacji.....,
 - b) od stacji do stacji.....
- 3)ruchu jednotorowego -współczynnik 2,0:
 - a) od stacji do stacji.....,
 - b) od stacji do stacji.....

nr zezwolenia:

Do wiadomości:

Opracował (a):

Nazwisko i imię:

Nr tel.

Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.
ul. Górnicza 1
44-335 Jastrzębie-Zdrój

Jastrzębie-Zdrój, dn.

Adresat

Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej

Od stacji przez stację / e do stacji

1. Jastrzębska Spółka Kolejowa Spółka z o.o. w Jastrzębiu-Zdroju zezwala na przejazd jako przesyłki bez / o przekroczonej skrajni / nacisku załadowanej na wagon/y nr ze stacji do stacji

2. Parametry przesyłki / taboru:

A. od wys. mm do wys. mm szer. po mm;

B. od wys. mm do wys. mm szer. po mm;

C. od wys. mm do wys. mm szer. po mm.

3. Warunki przewozu:

- 1).....
- 2).....
- 3).....
- 4).....
- 5).....

4. Numery zarządzenia przewozu przesyłki nadzwyczajnej ekspozytur biorących udział w przewozie:

- 1).....;
- 2).....;
- 3).....;
- 4).....

5. Przewoźnik:

6. Nr wydanej zgody na przewóz:

7. Zwiększenie opłaty podstawowej z powodu:

1) ograniczenia prędkości -współczynnik 1,2:

a) od stacji do stacji.....,

b) od stacji do stacji.....

2) przekroczonego nacisku -współczynnik 1,2:

a) od stacji do stacji.....,

b) od stacji do stacji.....

3) ruchu jednotorowego -współczynnik 2,0:

a) od stacji do stacji.....,

b) od stacji do stacji.....

8. Nr identyfikacyjny przesyłki:

Uwaga: w przypadku włączenia do pociągu przesyłki nadzwyczajnej przewoźnik zobowiązany jest podczas planowania dyspozytorskiego zgłosić ten fakt do dyspozytora JSK Sp. z o.o.

Podpis

Do wiadomości:

Opracował (a):

Nazwisko i imię

Nr tel.

Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.
ul. Górnicza 1
44-335 Jastrzębie-Zdrój

Jastrzębie-Zdrój, dn.

Adresat

Zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej i zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej

1. Jastrzębska Spółka Kolejowa Spółka z o.o. w Jastrzębiu-Zdroju w odpowiedzi na wniosek o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej nr z dnia uzgadnia przewóz przesyłki na wagonie serii o poziomie ładowania mm.
2. Przesyłka od stacji do stacji będzie przewieziona drogą:
.....
.....
.....
.....
.....
3. Po załadunku przesyłki na wskazany wagon jej wymiary licząc wysokość od główki szyny, a szerokość od osi toru nie mogą przekraczać:
 - A. od wys. mm do wys. mm szer. po mm;
 - B. od wys. mm do wys. mm szer. po mm;
 - C. od wys. mm do wys. mm szer. po mm.
4. Sposób załadowania, położenie środka ciężkości i masa przesyłki muszą być zgodne z przedłożonym rysunkiem transportowym i zabezpieczone przed zmianą położenia w czasie przewozu (manewrów).
5. Części ruchome załadowanej przesyłki muszą być prawidłowo zabezpieczone przed zmianą położenia w czasie przewozu (manewrów).

6. Warunki przewozu:

- 1).....
- 2).....
- 3).....
- 4).....
- 5).....

7. Przy składaniu wniosku o przydzielenie trasy pociągu należy wpisać nr niniejszej zgody.

8. Opłata dodatkowa za opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną wynosi zł.

9. Zwiększenie opłaty podstawowej z powodu:

- 1) ograniczenia prędkości -współczynnik 1,2:
 - a) od stacji do stacji.....,
 - b) od stacji do stacji.....
- 2) przekroczonego nacisku -współczynnik 1,2:
 - a) od stacji do stacji.....,
 - b) od stacji do stacji.....
- 3) ruchu jednotorowego -współczynnik 2,0:
 - a) od stacji do stacji.....,
 - b) od stacji do stacji.....

Uwaga: w przypadku włączenia do pociągu przesyłki nadzwyczajnej przewoźnik zobowiązany jest podczas planowania dyspozytorskiego zgłosić ten fakt do dyspozytora JSK Sp. z o.o.

nr zezwolenia:

Do wiadomości:

Opracował (a):

Nazwisko i imię

Nr tel.

Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.
ul. Górnicza 1
44-335 Jastrzębie-Zdrój

Jastrzębie-Zdrój, dn.

PROTOKÓŁ KOMISYJNEGO SPRAWDZENIA PRZESYŁKI NADZWYCZAJNEJ

Sporządzona dnia r. przez komisję sprawdzającą wymiary oraz sposób załadowania i umocowania przesyłki nadzwyczajnej, stosownie do zezwolenia Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. nr z dnia

Komisja w składzie w składzie podanym na końcu niniejszego protokołu, stwierdza, że:

1. Wagon nr podstawiony pod załadunek przesyłki odpowiada warunkom § 4 Instrukcji JSK-R2 - o przewozie przesyłek nadzwyczajnych.
2. Przesyłka jest załadowana i umocowana prawidłowo, a jej części ruchome zabezpieczone przed zmianą położenia.
3. Warunki § 17 Instrukcji JSK-R2 - o przewozie przesyłek nadzwyczajnych zostały zachowane.
4. Po dokonaniu pomiarów punkty krytyczne przesyłki są następujące:

Punkty	12a		12b		13	14		15	
	Szerokość od środka wagonu				Wysokość ponad główkę szyny mm	Odległość od osi skrajnej lub czopa skrzytu wózka wagonu			
	Z jednej strony mm		Z drugiej strony mm			ni	mm	na	mm
A									
B									
C									
D									
E									
F									
G									
H									

Na podstawie powyższych pomiarów komisja stwierdza, że przesyłka może być przyjęta do przewozu po liniach JSK Sp. z o.o. i może być przekazana na linie kolejowe innego Zarządcy Infrastruktury Kolejowej.

Uwagi Komisji:

.....

.....

.....

.....

.....

	Imię i nazwisko	Podpis
Przewodniczący:		
Członkowie:		
Nadawca:		

*) – niepotrzebne skreślić

Wzór uzgodnienia przewozu

Uzgodnienie powinno zawierać tylko niezbędne dane, w najkrótszej formie.

W tym celu należy posługiwać się niżej podanym kodem liczbowym:

- (1) - nazwa przesyłki i ilość sztuk,
- (2) - rodzaj i seria wagonu,
- (3) - rozstaw osi skrajnych, względnie czopów skreću wózków lub mostu nośnego, wagonu (a) mm,
- (4) - rozstaw osi skrajnych wózka (p) mm,
- (5) - ilość osi,
- (6) - długość wagonu ze zderzakami mm,
- (7) - masa własna wagonu t
- (8) - masa przesyłki t,
- (9) - obciążenie na metr bieżący toru t/m,
- (10) - obciążenie na oś wagonu t.
- (11) - długość przesyłki mm,
- (12) - szerokość przesyłki od osi podłużnej wagonu mm,
- (13) - wysokość przesyłki ponad główką szyny mm,
- (14) - odległość punktu wewnętrznego (ni) od najbliższej osi skrajnej, względnie czopa skreću wózków lub mostu nośnego, wagonu mm,
- (15) - odległość punktu zewnętrznego (na) od najbliższej osi skrajnej, względnie czopa skreću wózków lub mostu nośnego, wagonu mm,
- (16) - odchylenia eksploatacyjne (X) mm,
- (17) - odchylenia na łuku (Di lub Da) mm,
- (18) - suma rubryk (12) + (16) + (17) mm,
- (19) - uwagi,
- (20) - nadawca,
- (21) - stacja nadania,
- (22) - stacja przeznaczenia,
- (23) - droga przewozu,
- (24) - rodzaj przewozu np.: przesyłka pospieszna, zwyczajna, pociąg nadzwyczajny (przewóz osobną lokomotywą), szybkość km/godz.,
- (25) - stacja, na której będzie dokonywana odprawa celna,
- (26) - nazwa nabrzeża (tylko przy naładunku lub wyładunku w portach)
- (27) - odbiorca,
- (28) - różne:
- (29) - średnice i typ zderzaków, jeżeli różnią się od wymaganych w umowach,
- (30) - rodzaj i typ hamulców, jeżeli nie są dopuszczone do ruchu międzynarodowego wg umów,
- (31) - przewidywana data wysłania,
- (32) - czy przesyłka musi być uszyniona,
- (33) - czy przesyłka musi być usytuowana w określonym kierunku na stacji przejścia lub przy wjeździe wagonu do zakładu odbiorcy,
- (34) - przewidywany czas trwania przewozu,
- (35) - koszty robót lub świadczeń dodatkowych,

(36) - czy datę przejścia przesyłki należy zgłosić zainteresowanym zarządom kolejowym.

Uwagi:

1. Zbędnych pozycji kodu liczbowego nie należy podawać.
2. W uwagach służbowych obowiązkowo musi być zamieszczone żądanie sprawdzenia cyfr.

Przykład

Pawłowice Górnicze, Borynia

Proszę o zezwolenie, warunki i drogę przewozu.

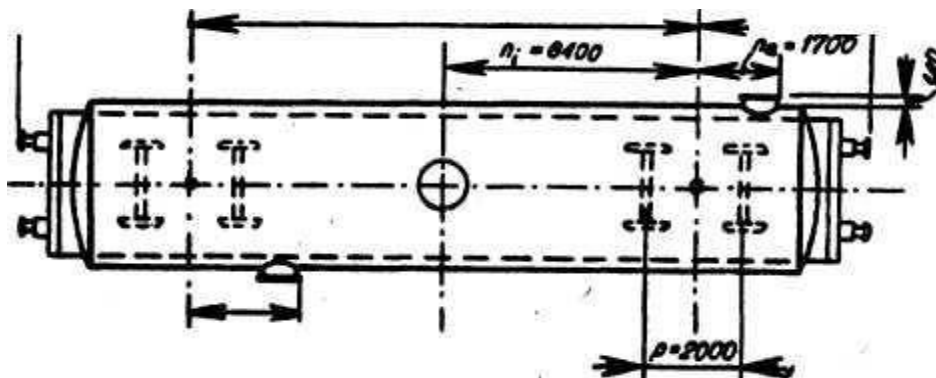
- (1) Część turbiny
- (2) Smms
- (3) 7200 mm
- (4) 3000 mm
- (5) 4
- (6) 12340 mm
- (7) 19,9 t
- (8) 31 t
- (11) 9500 mm

Punkty krytyczne

- A (12) 2170 (13) 1310 - 1875 (14) 3600 (15) 2125
B (12) 2005 (13) 1875 - 2745 (14) 3600 (15) 2125
C (12) 1845 (13) 2745 - 2800 (14) 3600 (15) 2125
D (12) 1310 (13) 3910 - 4040 (14) 3600 (15) 2125
E (12) 1190 (13) 4195 (14) 3600 (15) 2125

(19) przesyłka symetryczna, punkty C - D i D - E połączyć prostą

- (21) Mikołów
- (22) Borynia
- (23) Mikołów, Rybnik, Żory, Pawłowice Śląskie
- (24) Pociąg nadzwyczajny
- (27) KWK Borynia
- (28) Data wysłania 15.12.br.



Przykład

Pawłowice Górnicze, Borynia

Proszę o zezwolenie, warunki i drogę przewozu.

- (1) Kocioł
- (2) Rmp
- (3) 12 800 mm
- (4) 2x2 000 mm
- (5) 4
- (6) 20 000 mm
- (8) 36 t
- (11) 18 000 mm

Punkty krytyczne

z jednej strony

A (12) 1740 (13) 2570 - 3270 (14) 2000 (15) 0 (16) 100 (17) 98 (18) 1966

B (12) 450 (13) 4750 (14) 6400 (15) 0 (16) 120 (17) 138 (18) 708

z drugiej strony

C (12) 1740 (13) 2570-3270 (14) 0 (15) 1700 (16) 100 (17) 126 (18) 1938

D (12) 450 (13) 4750 (14) 6400 (15) 0 (16) 120 (17) 138 (18) 708

lub

A (12a) 1740 (12b) 0 (13) 2570-3270 (14) 2000 (15) 0 (16) 100 (17) 98 (18) 1938

B i D (12a+b) 450 (13) 4750 (14) 6400 (15) 0 (16) 120 (17) 138 (18) 708

C (12a) 0 (12b) 1740 (13) 2570-3270 (14) 0 (15) 1700 (16) 100 (17) 126 (18) 1966

(19) Punkty C i D wystające Włazy

(25) Mikołów

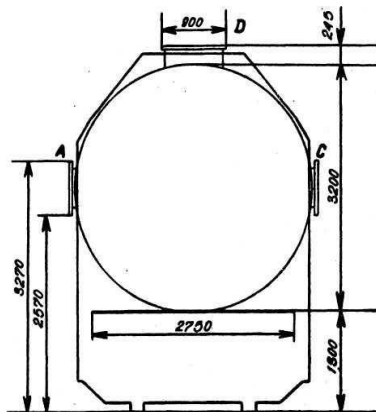
(26) Borynia

(27) Mikołów, Rybnik, Żory, Pawłowice Śląskie

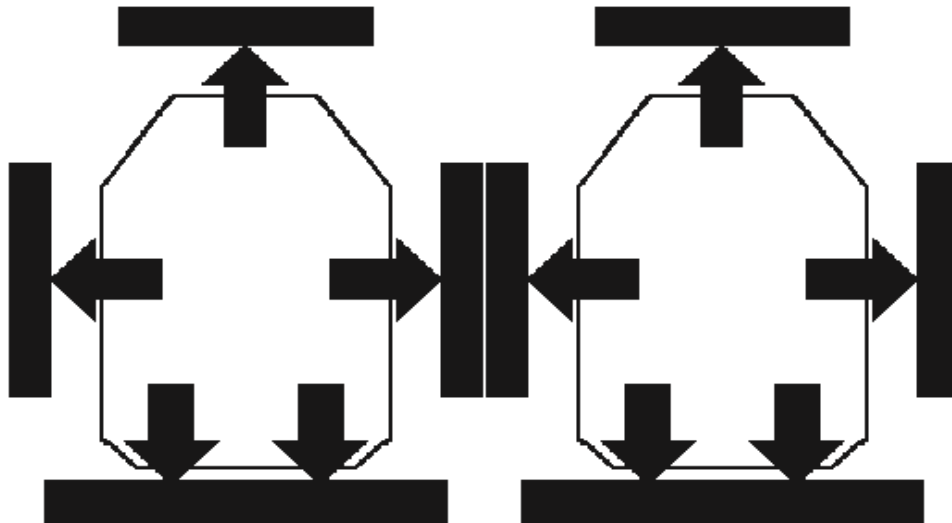
(28) Pociąg nadzwyczajny

(29) KWK Borynia

(30) Data wysłania 15.12.br.



Wzór nalepki dla przesyłek z przekroczoną skrajnią

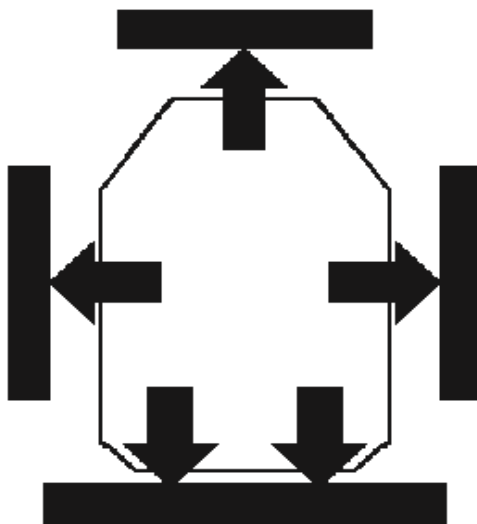


Waga brutto [t]	Dopuszczalne obciążenie [t/1mb]	Dopuszczalny nacisk osi [t]
(7)+(8)	(9)	(10)

Waga brutto [t]	Dopuszczalne obciążenie [t/1mb]	Dopuszczalny nacisk osi [t]
(7)+(8)	(9)	(10)

Punkt	Odległość od osi podłużnej wagonu		Wysokość ponad główką szyny	Odległość od osi skrajnej sworznia lub wózka wagonu	
	(12a)	(12b)		(14)	(15)

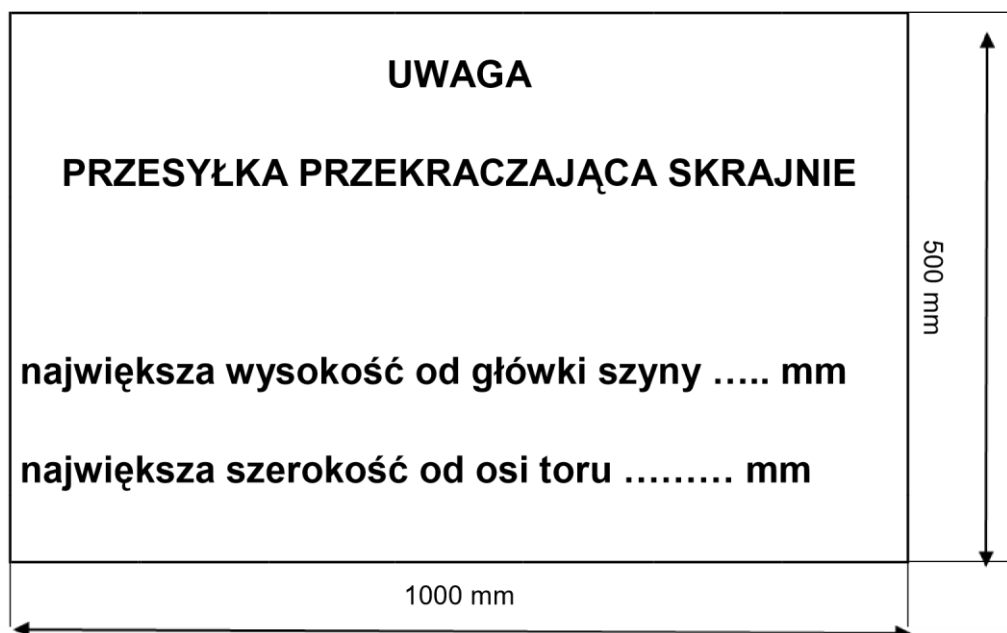
Punkt	Odległość od osi podłużnej wagonu		Wysokość ponad główką szyny	Odległość od osi skrajnej sworznia lub wózka wagonu	
	(12a)	(12b)		(14)	(15)



Waga brutto [t]	Dopuszczalne obciążenie [t/1mb]	Dopuszczalny nacisk osi [t]
(7)+(8)	(9)	(10)

Punkt	Odległość od osi podłużnej wagonu		Wysokość ponad główką szyny (13)	Odległość od osi skrajnej sworznia lub wózka wagonu	
	(12a)	(12b)		(14)	(15)

Wzór tablicy informacyjnej na przesyłki z przekroczoną skrajnią





KONTROLKA ŚLEDZENIA PRZESYŁEK NADZWYCZAJNYCH

Kontrolka zawiera stron
Rozpoczęta, dnia
Zakończono, dnia

.....
(pieczęć i podpis)

