

Działka 52. Regulamin pracy manewrowej dla posterunku ruchu

1. Teren stacji **Tarnowskie Góry rejon TGA** stanowi jeden rejon manewrowy - tory 1, 2, 3a, 4a, 4b, 5, 6, 8a, 8b, grupa TG, grupa PB.
2. Pracę manewrową wykonuje się pojazdami kolejowymi z napędem spalinowym lub elektrycznym.
3. Wykonanie manewrów równocześnie więcej niż jednym pojazdem trakcyjnym jest dozwolone.
4. Kierowanie manewrami należy do obowiązków kierownika manewrów przewoźnika kolejowego. Przy jazdach manewrowych bez drużyny manewrowej kierownikiem manewrów jest dyżurny ruchu lub nastawniczy w swoim rejonie.
5. Wykonanie manewrów i przerwanie ich zarządza każdorazowo dyżurny dysponujący TGA lub nastawniczy w swoim rejonie.
6. Bezpośrednią koordynację nad pracą manewrową sprawuje dyżurny ruchu dysponujący TGA
7. Płozy hamulcowe numer (oznaczone symbolem posterunku i nr kolejnym) typu PL1 lub PL3 w liczbie 8 znajdują się na posterunku:
TGA – 2 płozy hamulcowe typu PL3,
TGA7 – 2 płozy hamulcowe typu PL3,
Post. 53 – 2 płozy hamulcowe typu PL1,
Peron – 2 płozy hamulcowe typu PL3.
które wydaje i za wydaną liczbę płożów hamulcowych odpowiedzialnym jest: dyżurny ruchu TGA, nastawniczy TGA7, zwrotniczy posterunku 53, dyżurny ruchu peronowy.
8. Po zakończeniu manewrów usuwanie płożów z torów oraz składowanie ich w wyznaczonym miejscu należy do obowiązków kierownika manewrów przewoźnika.
9. Podczas wykonywania pracy manewrowej, pojazd trakcyjny powinien znajdować się na czole lub końcu składu manewrowego
10. Wagonów na postój nie można odstawiać na tory nr 1, 2, 3a, 4, 5, 31, 32, 33 i 49.
11. Odrzucanie wagonów zabronione jest na wszystkie tory grupy TG.
12. Ograniczenie prędkości manewrowania wywołane warunkami miejscowymi na grupie TG obowiązuje v_{max} 5km/h
13. Podczas przetaczania na tor nr..... w kierunku należy zachować następujące środki ostrożności
14. Ruch na przejeździe drogowym w km w czasie wykonywania manewrów zabezpieczony jest przez, (w jaki sposób) - nie dotyczy brak przejazdów
Aby umożliwić korzystanie z przejazdu pojazdom drogowym i pieszym, należy manewry przez przejazd przerwać w minutowych odstępach.
15. Podczas manewrów zwrotnice nr 223, 224, 225, 226, 227 i 228 nastawiane są przez pracowników wykonujących manewry, a pozostałe zwrotnice na żądanie kierującego manewrami nastawiane są przez pracowników posterunków technicznych,
16. Sposób manewrowania wagonami zajętyymi przez podróżnych oraz środki ostrożności należy uprzedzić podróżnych o planowanych manewrach, zamknąć drzwi, ograniczyć prędkość do 10 km/godz. Wagonów nie wolno odrzucać. Zachować ostrożność.
17. Sprawdzanie należytego zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem po zakończeniu manewrów należy do obowiązków: zgodnie z działką 40 Regulaminu Technicznego.
18. Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych:
 - 1) drogi przebiegu dla jazd niepilotowanych pojazdów kolejowych nastawia na żądanie kierującego pojazdem dyżurny ruchu dysponujący TGA. Dyżurny ruchu omawia pracę

manewrową z kierującym pojazdem trakcyjnym przez radiotelefon (na kanale pociągowym lub utrzymania).

Regulamin jazdy i manewrów po torach trakcyjnych w sekcji CTTMS1 Tarnowskie Góry

1. Zasady prowadzenia ruchu po torach łączących tory technologiczne z torami stacyjnymi.

1. Wyjazdy z torów 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58 (po uprzednim zgłoszeniu telefonicznym lub radiotelefonicznym nastawniczemu nastawni TGA6) w kierunku peronów stacji Tarnowskie Góry odbywają się na sygnał zezwalający na jazdę manewrową podany na tarczy manewrowej przyporządkowanej do każdego z tych torów czyli na Tm196, Tm194, Tm193, Tm192, Tm191, Tm190, Tm189, Tm188, Tm187. Na wysokości nastawni TGA6 następuje zatrzymanie się w celu omówienia dalszej pracy manewrowej z nastawniczym nastawni TGA6, a następnie jazda za tarczę manewrową nr Tm214 lub Tm215 gdzie następuje zmiana kierunku jazdy. Dalsza jazda jest prowadzona torem 49 zgodnie z Regulaminem Technicznym stacji Tarnowskie Góry.
2. Wjazd na tory technologiczne nr 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58 odbywa się (po uprzednim zgłoszeniu radiotelefonicznym lub telefonicznym dyżurnemu ruchu nastawni TGA) torem nr 49 za tarczę manewrową nr Tm214 lub Tm215. Po wyświetleniu sygnału zezwalającego na jazdę manewrową na tarczy manewrowej nr Tm214 lub Tm215 następuje zmiana kierunku jazdy, zatrzymanie na wysokości nastawni TGA6 w celu omówienia dalszej pracy manewrowej z nastawniczym nastawni TGA6, a dalej zjazd na poszczególne tory technologiczne.
3. Wyjazd z toru 59a odbywa się po uprzednim zgłoszeniu telefonicznym lub radiotelefonicznym nastawniczemu nastawni TGA6, następnie po otwarciu wykolejnicy Wk5 z jednoczesnym wyświetleniem na tarczy manewrowej Tm186 sygnału „jazda manewrowa dozwolona”. Jazda prowadzona jest za tarczę manewrową nr Tm214 lub Tm215, gdzie następuje zmiana kierunku. Dalsza jazda jest prowadzona torem 49 zgodnie z Regulaminem Technicznym stacji Tarnowskie Góry.
4. Wjazd na tor 59a odbywa się (po uprzednim zgłoszeniu telefonicznym lub radiotelefonicznym dyżurnemu ruchu nastawni TGA) torem 49 za tarczę manewrową nr Tm214 lub Tm215. Po wyświetleniu sygnału zezwalającego na jazdę manewrową następuje zmiana kierunku jazdy, zatrzymanie na wysokości nastawni TGA6 w celu omówienia dalszej pracy manewrowej z nastawniczemu nastawni TGA6, a dalej zjazd na tor 59a.
5. Wyjazd z toru numer 62 i 63 odbywa się (po uprzednim zgłoszeniu telefonicznym lub radiotelefonicznym dyżurnemu ruchu nastawni TGA) z udziałem posterunku 53 i nastawni TGA po otwarciu wykolejnicy Wk62 obsługiwanej przez posterunek TGA, a następnie otrzymaniu sygnału „jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej Tm39 (wspólna dla obydwu torów). Natomiast wjazd odbywa się na tarczę manewrową Tm28 obsługiwaną przez nastawnię TGA.
6. Wyjazd z torów numer 64, 65, 66, 67 odbywa się (po uprzednim zgłoszeniu telefonicznym lub radiotelefonicznym dyżurnemu ruchu nastawni TGA) z udziałem nastawni TGA i posterunku 53 po otrzymaniu sygnału „jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej przyporządkowanej do każdego z tych torów, czyli na Tm38, Tm37,

Tm36, Tm35. Natomiast wjazd na tarczę manewrową Tm28 obsługiwana przez nastawnię TGA. .

7. Wyjazd z toru nr 123 w kierunku nastawni TGB odbywa się po (uprzednim zgłoszeniu telefonicznym lub radiotelefonicznym nastawniczemu nastawni TGB14) i wyświetleniu sygnału zezwalającego na jazdę manewrową na tarczy manewrowej Tm1013. Na wysokości nastawni TGB14 następuje zatrzymanie w celu omówienia dalszej pracy manewrowej z nastawniczym nastawni TGB14, a następnie jazda na tor stacyjny nr 131 zgodnie z Regulaminem Technicznym stacji Tarnowskie Góry.
8. Wjazd na tor nr 123 z kierunku od nastawni TGB odbywa się torem stacyjnym nr 131 po otrzymaniu sygnału zezwalającego na jazdę manewrową na tarczy manewrowej Tm1019. Na wysokości nastawni TGB14 następuje zatrzymanie w celu omówienia dalszej pracy manewrowej z nastawniczym nastawni TGB14, a następnie jazda na tory technologiczne.
9. Wyjazd z toru nr 123 w kierunku nastawni TGA6 odbywa się po (uprzednim zgłoszeniu telefonicznym lub radiotelefonicznym nastawniczemu nastawni TGB14) i wyświetleniu sygnału zezwalającego na jazdę manewrową na tarczy manewrowej Tm1007, a następnie jazda na tor stacyjny nr 112 zgodnie z Regulaminem Technicznym stacji Tarnowskie Góry.
10. Wjazd na tor nr 123 z kierunku od nastawni TGA6 odbywa się torem stacyjnym nr 112 po otrzymaniu sygnału zezwalającego na jazdę manewrową na tarczy manewrowej Tm1002.

2. Warunki techniczne obsługi torów technologicznych

1. Podczas wykonywania manewrów na torach technologicznych hal A, B, C w Tarnowskich Górach obowiązuje zakaz manewrowania „odrzutem”.
2. Manewry wewnątrz hal napraw A, B, C prowadzi się zasadniczo z wykorzystaniem ciągnika akumulatorowego. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się stosowanie lokomotywy spalinowej.
3. Rozprzęganie i sprzęganie taboru może nastąpić tylko po zatrzymaniu manewrującego taboru oraz zawieszeniu sprzęgów i węży powietrznych na wspornikach. Należy to do czynności pracownika drużyny manewrowej i tylko po zatrzymaniu manewrującego taboru,
4. Po połączeniu sprzęgu z taborem, sprzęg należy skrócić tak, aby nie było luzu między zderzakami.
5. Lokomotywa manewrowa może wykonywać manewry z nie więcej jak trzema lokomotywami bez połączenia „na przewód hamulcowy”.
6. Wstawianie i wystawianie lokomotyw na stanowiska przeglądowe należy do obowiązków drużyny manewrowej „DEPO” przy obecności „zlecającego” wykonanie manewrów.
7. Jazdy i manewry po torach technologicznych lokomotywami dwukabinowymi mogą być wykonane tylko z kabiny w kierunku jazdy, w której nastawnik kierunkowy ustawiony jest w pozycji „jazda do przodu”.

3. Położenie torów technologicznych

1. Tory technologiczne Śląskiego Zakładu Spółki PKP CARGO S.A. w Tarnowskich Górach Sekcji Eksploatacji Taboru Trakcyjnego w Tarnowskich Górach znajdują się pomiędzy

ulicami: Częstochowską i Fabryczną oraz przy drodze wewnętrznej PKP. Stanowią odgałęzienie linii Nr 131 Chorzów Batory – Tczew.

2. Tory technologiczne rejonu ograniczone są rozjazdami:
 - a) od strony nastawni TGA - rozjazdem nr 53, 56,
 - b) od strony nastawni TGA (post.53) - rozjazdem nr 62, 72,
 - c) od strony nastawni TGA (TGA6) - rozjazdem nr 181, 184, 185, 192, 194, 195,
 - d) od strony nastawni TGB (nast. TGB14) - rozjazdem nr 1001,
3. Nastawnia TGA6 jest punktem kontrolnym dla lokomotyw wyjeżdżających z torów technologicznych i zjeżdżających na tory technologiczne Sekcji. Odległość nastawni TGA6 od zwrotnicy odgałęziającej wynosi 100 m.
4. Nastawnia TGB14 jest punktem kontrolnym dla lokomotyw wyjeżdżających z toru technologicznego 123, i zjeżdżających na tor technologiczny 123.
5. **Nastawnia TGB14 jest punktem kontrolnym dla lokomotyw wyjeżdżających z toru technologicznego 123 i zjeżdżających na tor technologiczny 123. Odległość nastawni TGB14 od zwrotnicy odgałęziającej wynosi 350 m.**

4. Wykaz i przeznaczenie torów

Nr toru	Przeznaczenie	Długość w metrach		Pojemność użyteczna w osiach obliczen.	Dodatkowe informacje
		rzeczywista	użyteczna		
1	2	3	4	5	6
50	wjazdowy na obrotnicę	263	188	37	
50a	łącznikowy, wyjazdowy z obrotnicy	40	40	8	
51	wjazdowy na przesuwnicę i halę B	216	151	30	E*
52	wjazdowy na myjnię	133	96	19	
53	postojowy i naprawczy	185	131	26	Ko*
54	postojowy i naprawczy	186	159	31	
55	postojowy i naprawczy	256	175	35	
56	postojowy i naprawczy	230	149	29	
57	do sprawdzania lok. elektrycznych	128	101	20	E*
58	do sprawdzania lok. elektrycznych	149	122	24	E*
59a	wjazdowy do składnicy złomu	348	212	42	Ko*
62	odstawczy (tabor techn.-gospodarczy)	147	92	18	Ko*
63	odstawczy (tabor techn.-gospodarczy)	84	56	11	Ko*
64	postojowy (pług odśnieżny)	124	64	12	Ko*
65	postojowy i naprawczy (z kanałem)	196	169	33	E*
66	postojowy i naprawczy (z kanałem)	315	261	52	E*
67	naprawczy (wyk. prób na oporniku wodnym)	258	231	46	
Rejon Stacji paliw PKP Energetyka					

122	do naboru piasku	305	210	42	
Hala napraw A					
10	naprawczy	50	45	9	
9	naprawczy	50	45	9	
8	naprawczy	50	45	9	
7	przeładowy PO	50	45	9	
6	przeładowy PK	50	45	9	
Hala napraw B					
3	przeładowy PO	55	50	10	
4	przeładowy PK	55	50	10	
5	naprawczy	55	50	10	
6	naprawczy	55	50	10	
7	naprawczy	55	50	10	
8	naprawczy	55	50	10	
Hala napraw C					
1	wjazdowy na tokarkę podtorową	95	90	18	
2	odstawczy	95	90	18	

*) E - tor zelektryfikowany

Ko - tor zakończony koźłem oporowym

5. Przejazdy i przejścia dla pieszych

Przejazdy i przejścia dla pieszych są usytuowane w poziomie torów i znajdują się:

- 1) przed bramami wjazdowymi do hali A prostopadle do torów 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 584, zabezpieczone są tablicami ostrzegawczymi „Uwaga pociąg”. Za zabezpieczenie przejść i przejazdów w trakcie manewrów odpowiedzialny jest kierujący manewrami.
- 2) na wysokości starej wieży wodnej prostopadle do torów 65, 66, 67, zabezpieczone są tablicami ostrzegawczymi „Uwaga pociąg”. Za zabezpieczenie przejść i przejazdów w trakcie manewrów odpowiedzialny jest kierujący manewrami.
- 3) manewry przez przejazdy i przejścia w poziomie szyn wymagają spełnienia stosownych zabezpieczeń przez drużynę manewrującą tj. każdorazowego podawania sygnału „bacność” przez maszynistę pojazdu manewrującego, zmniejszania prędkości jazdy do 3 km/h oraz zabezpieczenia przez „manewrowego” drogi (przejścia, przejazdu) i zatrzymania ruchu pojazdów drogowych oraz pieszych.

6. Prędkości wykonywania jazd manewrowych

- 1) po torach technologicznych w rejonie hal A, B, C - do **10** km/h
- 2) w halach napraw, przy podstawianiu taboru trakcyjnego na stanowiska naprawcze, na przejściach i przejazdach w obrębie rejonu Tarnowskie Góry - do **3** km/h
- 3) przy wjeździe na przesuwnice, obrotnicę, zapadnie i tokarkę podtorową - do **3** km/h
- 4) przy wjeździe na tory nr 65, 66 - do **3** km/h

7. Zasady obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym

Wykaz rozjazdów						
Nr rozjazdu	Zasadnicze położenie	Oświetlenie	Kto obsługuje	Sposób przestawiania	Obowiązek dokonywania oględzin zewnętrznych, utrzymania w czystości i porządku	Dodatkowe informacje
1	2	3	4	5	6	7
55	+66	brak	TGA	e	Sekcja CTTMS1	
66	+63	brak	TGA, post.53	e	Sekcja CTTMS1	
188	+54	brak	TGA6	e	Sekcja CTTMS1	
190	+188	brak	TGA6	e	Sekcja CTTMS1	
191	+189	brak	TGA6	e	Sekcja CTTMS1	
189	+57	brak	TGA6	e	Sekcja CTTMS1	
178	+59a	brak		r	Sekcja CTTMS1	Zamknięta w poz. +59a (wyłączona z ruchu)
1004a/b	na tor 123	brak	-	-	Sekcja CTTMS1	Roz. 1004ab/cd ustawiony dla jazdy z roz. 1001 na tor 123 i odwrotnie,
1004c/d	roz. 1001	brak	-	-	Sekcja CTTMS1	zabezpieczony zamkiem trzpieniowym – klucz w ISE

Wykaz wykolejnic							
Nr wykolejnicy	Na torze nr	Zasadnicze położenie	Sposób przestawiania	Kto obsługuje	Oświetlenie	Obowiązek dokonywania oględzin zewnętrznych, utrzymania w czystości i porządku	Dodatkowe informacje
1	2	3	4	5	6	7	8
Wk54	54	nałożona	r	Pracownik druž. „DEPO”	brak	Sekcja CTTMS1	
Wk55	55	nałożona	r	Pracownik druž. „DEPO”	brak	Sekcja CTTMS1	
Wk56	56	nałożona	r	Pracownik druž. „DEPO”	brak	Sekcja CTTMS1	
Wk57	57	nałożona	r	Pracownik druž. „DEPO”	brak	Sekcja CTTMS1	
Wk58	58	nałożona	r	Pracownik druž. „DEPO”	brak	Sekcja CTTMS1	
Wk59	59a	nałożona	e	TGA6	brak	PKP PLK S.A.	
Wk62	62/63	nałożona	e	Post. 53	oświetl.	PKP PLK S.A.	

1. Tarcze manewrowe, obsługiwane przez posterunki ruchu, w przypadku uszkodzenia użytkownik zgłasza fakt odpowiedniemu posterunkowi ruchu.
2. Wszystkie rozjazdy z torów wyjazdowych sterowane są centralnie przez posterunki stacyjne. Utrzymanie ich i kontrola sprawności należy do obowiązków pracowników CTTMS1, wszelkie zauważone nieprawidłowości w ich działaniu należy zgłaszać na posterunek ruchu obsługujący dany rejon.
3. Na torach technologicznych nr 54, 55, 56, 57, 58 w rejonie hal A, B, C w Tarnowskich Górach zabudowane są ręczne wykolejnice, które spełniają funkcje osłonne. Obsługa ich należy do obowiązków pracowników wykonujących manewry na tych torach. Zasadniczym położeniem wykolejnic jest położenie „nałożone”. Utrzymanie techniczne, kontrola sprawności należy do Sekcji CTTMS1.
4. Na torze stacyjnym nr 49 zainstalowano urządzenia do kontroli urządzeń SHP na pojeździe.

8. Miejscowe uwarunkowania rzutujące na wykonywanie pracy manewrowej

1. Czynności manewrowe lokomotywami serii ST44 i SM31 mogą być wykonywane tylko w obsadzie dwuosobowej, a wykonywanie manewrów lokomotywami serii SM42 lub akumulatorowym ciągnikiem szynowym może się odbywać w obsadzie jednoosobowej.
2. Dyspozytor CTETS1 wydaje polecenie na wykonanie manewrów dla drużyny „DEPO elektryczne”, a ich wykonanie odbywa się zgodnie z postanowieniami zawartymi w punkcie 13), ppkt b) niniejszego rozdziału.
3. „Kierownikiem manewrów” wykonywanych na torach technologicznych jest wyznaczony maszynista drużyny „DEPO”, posiadający uprawnienia manewrowego z autoryzacją na tory technologiczne Sekcji CTETS1 w Tarnowskich Górach. Przy manewrach wykonywanych na halach naprawczych z dźwigiem EDK-80, „kierownikiem manewrów” jest uprawniony pracownik obsługi dźwigu.
4. Wjazd i wyjazd do i z hal naprawczych – odbyć się może po „zdjęciu” z toru wykolejnicy, otwarciu i zabezpieczeniu bram wjazdowych oraz podaniu sygnału zezwalającego.
5. Za zdjęcie wykolejnicy z toru, otwarcie i zabezpieczenie bram i obsługę sygnału świetlnego na hali odpowiedzialny jest „kierownik manewrów”. Przed podaniem sygnału do rozpoczęcia manewrów sprawdza i zabezpiecza drogę przejazdową i przejścia.
6. W okresie zimowym na czas manewrów nadzorujący mistrz wyznacza 2-ch pracowników do zamykania i otwierania bram.
7. Wjazd lub przejazd przez przesuwnice i obrotnice wymaga ich prawidłowego ustawienia przez „operatora” na dany tor, oraz podania sygnału na taki wjazd przez „kierownika manewrów”. Obsługi powyższych urządzeń dokonywać mogą upoważnieni pracownicy posiadający odpowiednie uprawnienia. Klucze do przesuwnic i obrotnicy wraz z „książkami obsługi” znajdują się w wydawalni narzędzi.
8. Po zakończeniu jazdy i manewrów z użyciem urządzeń trakcyjnych – urządzenia winny zostać ustawione w położenie zasadnicze, zabezpieczone i pozamykane tzn.: „mała przesuwница” ustawiona na tor nr 50a, „duża przesuwница” na tor nr 51, a obrotnica na kierunek toru nr 65. Za właściwe ustawienie, zabezpieczenie, zamknięcie i zdanie kluczy na przechowanie odpowiedzialny jest „operator” obsługujący urządzenie.
9. Manewry przez przejazdy i przejścia w poziomie szyn wymagają spełnienia stosownych zabezpieczeń przez drużynę manewrującą tj. każdorazowego podawania sygnału „bacność” przez maszynistę pojazdu manewrującego, zmniejszania

prędkości jazdy do 3 km/h oraz zabezpieczenia przez „manewrowego” drogi (przejścia, przejazdu) i zatrzymania ruchu pojazdów drogowych oraz pieszych.

10. Lokomotywa manewrowa może znajdować się z dowolnej strony przetaczanego taboru.
11. Każda lokomotywa zjeżdżająca do odstawienia na tory trakcyjne w Sekcji CTETS1 może być odstawiąca na torze wskazanym przez dyspozytora CTETS1:
 - a) lokomotywy spalinowe - każda lokomotywa zjeżdżająca na postój do CTETS1, na naprawę, przegląd jw. musi być dowodnie przekazana drużynie „Depo” pod jej opiekę. Przyjmujący pracownik drużyny „DEPO” dokonuje przy udziale maszynisty odstawiającego sprawdzenia stanu paliwa, stanu plomb i zamknięć, wyposażenia i osprzętu lokomotywy, a po zamknięciu pojazdu odbiera klucze. Wynik oględzin i przekazanie pojazdu zdający odnotowuje w „Książce pokładowej pojazdu napędem” - potwierdzając zapis wraz z „przyjmującym” Książkę pokładową na czas postoju pojazdu przechowuje się w pomieszczeniu drużyny „DEPO”. Przyjmujący pracownik „DEPO” odnotowuje fakt przyjęcia lokomotywy pod dozór do „Książki zdawczej DEPO” z zaznaczeniem celu odstawienia i godziny przyjęcia, serii i numeru, oraz nazwisk zdającego i przyjmującego, a klucze zawiesza na tablicy kluczowej w pomieszczeniu drużyny „DEPO”. Przy podjęciu pracy przez drużynę trakcyjną odbiór pojazdu od drużyny „DEPO” następuje w odwrotnym porządku tj. podstawą odbioru jest zapis na zdanie w „Książce pokładowej pojazdu z napędem”. Jeżeli stan jest zgodny to potwierdzają bez uwag, a jeżeli są rozbieżności, to należy je odnotować w „Książce pokładowej pojazdu z napędem” i dodatkowo maszynista przyjmujący fakt taki informuje o tym Dyspozytora CTETS1 oraz dokonuje odpisu w „Książce wydarzeń” u Dyspozytora CTETS1.
 - b) lokomotywy elektryczne – drużyna trakcyjna po odstawieniu pojazdu na wskazanym przez Dyspozytora CTETS1 miejscu zabezpiecza pojazd na postój, zamyka go i klucze zamknięć z lokomotywy (wraz z „Książką pokładową pojazdu z napędem”) przekazuje drużynie „DEPO” która klucze zawiesza na tablicy kluczowej w pomieszczeniu drużyny „DEPO”. Przyjmujący pracownik „DEPO” odnotowuje fakt przyjęcia lokomotywy pod dozór do „Książki zdawczej Depo” z zaznaczeniem celu odstawienia i godziny przyjęcia, serii i numeru, oraz nazwisk zdającego i przyjmującego, a klucze zawiesza na tablicy kluczowej w pomieszczeniu drużyny „DEPO”. Przy podjęciu pracy przez drużynę trakcyjną odbiór pojazdu od drużyny „DEPO” następuje w odwrotnym porządku tj. podstawą odbioru jest zapis na zdanie w „Książce pokładowej pojazdu z napędem”. Jeżeli stan jest zgodny to potwierdzają bez uwag, a jeżeli są rozbieżności, to należy je odnotować w „Książce pokładowej pojazdu z napędem” i dodatkowo maszynista przyjmujący fakt taki informuje o tym Dyspozytora CTETS1, oraz dokonuje odpisu w „Książce wydarzeń” u Dyspozytora CTETS1.

9. Pracownicy odpowiedzialni oraz sposób zabezpieczania przed zbiegnięciem taboru odstawionego na postój

Okręg nastawczy	Nr toru	Kto zabezpiecza	Czym zabezpiecza	Komu zgłasza sposób zabezpieczenia	Kto zdejmuje zabezpieczenie	Dodatkowe zabezpieczenie
1	2	3	4	5	6	7
TGA6	50	drużyna trakcyjna, drużyna „Depo, lub manewrowy	Płozami hamulcowymi	Kierującym u manewrami	drużyna trakcyjna, drużyna „Depo lub manewrowy	Hamulec ręczny
TGA6	50a	drużyna trakcyjna, drużyna „Depo, lub manewrowy	Płozami hamulcowymi	Kierującym u manewrami	drużyna trakcyjna, drużyna „Depo lub manewrowy	Hamulec ręczny
TGA6	51	drużyna trakcyjna, drużyna „Depo, lub manewrowy	Płozami hamulcowymi	Kierującym u manewrami	drużyna trakcyjna, drużyna „Depo lub manewrowy	Hamulec ręczny
TGA6	52	drużyna trakcyjna, drużyna „Depo, lub manewrowy	Płozami hamulcowymi	Kierującym u manewrami	drużyna trakcyjna, drużyna „Depo lub manewrowy	Hamulec ręczny
TGA6	53	drużyna trakcyjna, drużyna „Depo, lub manewrowy	Płozami hamulcowymi	Kierującym u manewrami	drużyna trakcyjna, drużyna „Depo lub manewrowy	Hamulec ręczny
TGA6	54	drużyna trakcyjna, drużyna „Depo, lub manewrowy	Płozami hamulcowymi	Kierującym u manewrami	drużyna trakcyjna, drużyna „Depo lub manewrowy	Hamulec ręczny
TGA6	55	drużyna trakcyjna, drużyna	Płozami hamulcowymi	Kierującym u manewrami	drużyna trakcyjna, drużyna „Depo	Hamulec ręczny

Okręg nastawczy	Nr toru	Kto zabezpiecza	Czym zabezpiecza	Komu zgłasza sposób zabezpieczenia	Kto zdejmuje zabezpieczenie	Dodatkowe zabezpieczenie
1	2	3	4	5	6	7
		„Depo, lub manewrowy			lub manewrowy	
TGA6	56	drużyna trakcyjna, drużyna „Depo, lub manewrowy	Płozami hamulcowymi	Kierującym manewrami	drużyna trakcyjna, drużyna „Depo, lub manewrowy	Hamulec ręczny
TGA6	57	drużyna trakcyjna, drużyna „Depo, lub manewrowy	Płozami hamulcowymi	Kierującym manewrami	drużyna trakcyjna, drużyna „Depo lub manewrowy	Hamulec ręczny
TGA6	58	drużyna trakcyjna, drużyna „Depo, lub manewrowy	Płozami hamulcowymi	Kierującym manewrami	drużyna trakcyjna, drużyna „Depo lub manewrowy	Hamulec ręczny
TGA6	59a	drużyna trakcyjna, drużyna „Depo, lub manewrowy	Płozami hamulcowymi	Kierującym manewrami	drużyna trakcyjna, drużyna „Depo lub manewrowy	
TGA (post.53)	62	drużyna „Depo, lub manewrowy	Płozami hamulcowymi	Kierującym manewrami	drużyna „Depo lub manewrowy	
TGA (post.53)	63	drużyna „Depo, lub manewrowy	Płozami hamulcowymi	Kierującym manewrami	drużyna „Depo lub manewrowy	
TGA (post.53)	64	drużyna „Depo, lub manewrowy	Płozami hamulcowymi	Kierującym manewrami	drużyna „Depo lub manewrowy	
TGA (post.53)	65	drużyna „Depo, lub manewrowy	Płozami hamulcowymi	Kierującym manewrami	drużyna „Depo lub manewrowy	

Okręg nastawczy	Nr toru	Kto zabezpiecza	Czym zabezpiecza	Komu zgłasza sposób zabezpieczenia	Kto zdejmuje zabezpieczenie	Dodatkowe zabezpieczenie
1	2	3	4	5	6	7
TGA	66	drużyna „Depo, lub manewrowy	Płozami hamulcowymi	Kierującym u manewrami	drużyna „Depo lub manewrowy	
TGA	67	drużyna „Depo, lub manewrowy	Płozami hamulcowymi	Kierującym u manewrami	drużyna „Depo lub manewrowy	

1. Za zabezpieczenie odstawionego taboru przed zbiegnięciem na torach technologicznych rejonu hal A, B, C w Tarnowskich Górach odpowiada drużyna trakcyjna, drużyna „DEPO” odstawiająca tabor lub manewrowy, który odstawia tabor lub przesyłkę wagonową. Zabezpieczenie taboru trakcyjnego na postój wymaga spełnienia następujących wymogów:
 - a) na torach nr 50 do 58 zahamowania hamulcem ręcznym w kabinie maszynisty od strony hali napraw, wyłączenia wszelkich urządzeń na pojeździe zgodnie z instrukcją obsługi, wyłożenie płoza hamulcowego od strony hali lub przesuwniczy, jeżeli lokomotywa stoi jako pierwsza. Jeżeli jest odstawiona jako druga lub następna – po zahamowaniu hamulcem ręcznym lokomotywę należy połączyć sprzęgiem z lokomotywami już stojącymi. Po zamknięciu drzwi pojazdu klucze należy zdać w pomieszczeniu „DEPO”.
 - b) na torze nr 64 zabezpieczenie taboru wymaga wyłożenia płóz hamulcowych od strony peronu.
 - c) na torach w halach naprawczych – zabezpieczenie na postój taboru wymaga zahamowania pojazdu hamulcem ręcznym w kabinie maszynisty, wyłączeniu wszystkich urządzeń na pojeździe zgodnie z instrukcją obsługi oraz wyłożeniu dwóch płóz hamulcowych pod koło – na przemian (skrajnie).
2. Płozy hamulcowe potrzebne do wykonywania prac manewrowych i zabezpieczenia taboru na czas postoju na torach technologicznych rejonu hal A, B, C w Tarnowskich Górach znajdują się:
 - a) na hali naprawczej A oraz przed nią na stojakach na międzytorzach usytuowanych przy torach 50 do 58 w ilości 22 sztuk, pomalowanych na odpowiedni kolor i ocechowanych symbolami właściciela i kolejnym numerem ewidencyjnym. **Za stan ilościowy i techniczny płóz odpowiedzialny jest wyznaczony pracownik Sekcji CTMS1.**
 - b) na hali naprawczej B na stojakach na międzytorzach 30 płóz hamulcowych, pomalowane na odpowiedni kolor i ocechowane symbolami właściciela i kolejnym numerem ewidencyjnym. **Za stan ilościowy i techniczny płóz odpowiedzialny jest wyznaczony pracownik Sekcji CTMS1.**
 - c) na taborze specjalistycznym (EDK-80, wagony techniczno-gospodarcze itp.) płozy są zawieszane w uchwytach i znajdują się na stałym wyposażeniu urządzeń i taboru. Pomalowane są na odpowiedni kolor, ocechowane symbolem właściciela oraz kolejnym numerem ewidencyjnym. **Odpowiedzialnym za ich stan i ilość**

jest wyznaczony pracownik sekcji mającej w posiadaniu tabor na którym się znajdują.

UWAGA! Płozy uszkodzone bądź nietypowe winny być wymienione w magazynie na nowe lub sprawne technicznie. Płozy pochodzenia obcego winny być zwrócone właścicielowi według oznakowania, bądź zdane do Magazynu Zakładowego Śląskiego Zakładu Spółki PKP CARGO S.A. w Tarnowskich Górach. Odpowiedzialnymi za powyższe są mistrzowie zmianowi.

10. Regulamin pracy manewrowej

1. Rejon hal A, B, C w Tarnowskich Górach.

- a) Manewry w obrębie torów technologicznych w rejonie hal A, B, C w Tarnowskich Górach odbywają się z udziałem nastawni TGA, TGA6, i posterunku nr 53.
- b) Uprawnionymi do wykonywania manewrów na torach technologicznych są:
 - (1) Drużyna „DEPO” pracująca całą dobę, składająca się z maszynistów lub maszynistów i pomocnika maszynisty.
 - (2) Obsada pojazdu trakcyjnego wymagana dla danego rodzaju lokomotywy.
- c) Skład drużyny DEPO:
 - (1) DEPO spalinowe: dwóch maszynistów lub maszynista + pomocnik na jedną zmianę roboczą, za wyjątkiem służby dziennej w niedzielę, kiedy obsadę stanowi jeden maszynista.
 - (2) DEPO elektryczne: dwóch maszynistów na zmianę roboczą zawsze.

W razie uzasadnionej potrzeby dopuszcza się zwiększenie liczebności drużyn Depo poprzez zatrudnienie dodatkowych drużyn trakcyjnych (np. w porze zimowej w celu podgrzewania silników lokomotyw spalinowych podczas niskich temperatur itp.).

- d) Zarządzanie i nadzór w czasie manewrów.
 - (1) Polecenie na wykonanie prac manewrowych dla „DEPO” wydaje mistrz zmianowy lub wyznaczony pracownik Sekcji, na rzecz której odbywają się w hali manewry. Pracownik ten odpowiedzialny jest za:
 - (a) przygotowanie i zabezpieczenie rejonu manewrów w halach naprawczych Sekcji Napraw.
 - (b) przygotowanie i zabezpieczenie rejonu manewrów w halach naprawczych dla obsługi lokomotyw na Punkcie Przeglądów Kontrolnych.
 - (2) „Kierownikiem manewrów” wykonywanych na torach technologicznych jest wyznaczony maszynista drużyny „DEPO”, posiadający uprawnienia manewrowego z autoryzacją na tory technologiczne Sekcji CTETS1 w Tarnowskich Górach.
 - (3) Mistrz zmianowy lub wyznaczony przez Naczelnika Sekcji Napraw (CTTMS1) pracownik ma obowiązek:
 - (a) ustalić zakres prac manewrowych niezbędny do wykonania zadań Sekcji,
 - (b) dokonać pisemnego zgłoszenia konieczności wykonania manewrów w „Książce zleceń prac manewrowych”, która znajduje się w pomieszczeniu drużyny „DEPO” i omówić zakres prac oraz kolejność ich wykonania z drużyną „DEPO”
 - (c) każdorazowo przed przystąpieniem do wykonywania manewrów powiadomić pracowników warsztatu o sposobie i miejscu, w którym zostaną przeprowadzone manewry,
 - (d) przerwać pracę urządzeń oraz wycofać pracowników z rejonu prac manewrowych,

- (e) sprawdzić czy pracownicy opuścili stanowiska pracy i pojazdy trakcyjne,
 - (f) ustnie wyrazić zgodę na rozpoczęcie prac manewrowych drużynie „DEPO”,
 - (g) znajdować się w rejonie wykonywania prac manewrowych i obserwować ich przebieg.
- e) Za zabezpieczenie odstawionego taboru przed zbiegnięciem na torach technologicznych rejonu hal A, B, C w Tarnowskich Górach odpowiada drużyna trakcyjna, drużyna „DEPO” odstawiająca tabor lub manewrowy, który odstawia tabor lub przesyłkę wagonową.
- f) Gospodarka płozami:
- (1) Na hali A oraz przed nią na stojakach na międzytorzach znajdują się 44 płozy hamulcowe. Są odpowiednio pomalowane, oznakowane kolejnym numerem oraz napisem CTETS1. **Odpowiedzialny za stan i ilość jest wyznaczony pracownik Sekcji CTTMS1.**
 - (2) Na hali B na stojakach na międzytorzach znajduje się 30 płóz hamulcowych. Są odpowiednio pomalowane, oznakowane kolejnym numerem oraz napisem CTETS1. Odpowiedzialny za stan i ilość jest wyznaczony pracownik Sekcji CTTMS1.
- Wszystkie płozy hamulcowe są pomalowane zgodnie z typem płozy i oznakowane znakiem sekcji oraz kolejnym numerem.
- g) Łączność:
- (1) Jazdy manewrowe na torach technologicznych wykonuje się na sygnały ręczne zgodnie z postanowieniami instrukcji Ie-1,
 - (2) Drużyna lokomotywowa może się porozumiewać z Dyspozytorem przy sekcji CTETS1 za pomocą radiołączności na kanale 8,
 - (3) Drużyna „DEPO” może porozumiewać się z nastawnią TGA6 za pomocą telefonu łączności stacyjnej MB znajdującej się na ścianie budynku hali A przy torze nr 52, lub radiotelefonu na kanale 8,
 - (4) Dyspozytor przy sekcji CTETS1 może się porozumiewać za pomocą radiołączności na kanale 8 z nastawnią TGA6, drużynami „DEPO”, oraz drużynami odstawiającymi bądź wyjeżdżającymi tabor trakcyjnym,
 - (5) Drużyny „Depo” porozumiewają się z drużyną obsługującą tabor trakcyjny za pomocą sygnałów zgodnie z instrukcją Ie-1 i radiotelefonu na kanale 8.
- h) Miejsca niebezpieczne:
- (1) tory trakcyjne na terenie Sekcji CTETS1 i hal naprawczych - z uwagi na poruszających się pracowników spełniających czynności służbowe,
 - (2) przejazdy i przejścia w poziomie szyn,
 - (3) bramy wjazdowe do hal oraz miejsca oznakowane zwężeniem skrajni, budowli,
 - (4) doły przesuwnic, obrotnic, zapadni itp.
 - (5) miejsca usytuowania specjalistycznych stanowisk utrzymania i diagnostycznych,
 - (6) tory zakończone kozłami oporowymi,
 - (7) tory na łukach,
 - (8) tory pod czynną siecią trakcyjną.

UWAGA! Wszyscy pracownicy wykonujący czynności manewrowe obowiązani są do posiadania wymaganych przyborów sygnałowych oraz kamizelki ostrzegawczej.

*) niepotrzebne skreślić