

53. Regulamin pracy manewrowej dla posterunku ruchu z górką rozrządową.

1. Oznaczenie rejonu manewrowego (ustalonym skrótem) górka rozrządowa A/B
2. Zadania i rodzaj wykonywanej pracy w rejonie: rozrządzenie składów pociągów i trakcji manewrowej z grupy A oraz formowanie pociągów towarowych na torach grupy B zgodnie z planem zestawiania pociągów i rocznym rozkładem jazdy.
3. Granice rejonu : tory grupy A i B w okręgach nastawczych TGC23, TGB1, TGC, TGE41
4. Numery torów należących do rejonu: tory A nr 80-88 , tory grupy B nr 124-155
5. Nastawnie i posterunki zwrotniczowskie obsługujące rejon (ustalonymi skrótami): TGC23, TGC, TGB1, TGE41
6. Skład drużyny manewrowej i podział czynności z uwzględnieniem przydziału torów, dla płożowych: jeden ustawiacz. Skład drużyny manewrowej może ulec zmianie na doraźne zarządzenie CTPPS1 Tarnowskie Góry; czynności ujęte są w działce 16.
7. W rejonie pracuje(a) dwa pojazd(y) trakcyjny manewrowy(e) z obsadą: SM 42 w osadzie pojedynczej, lub SM 31 w osadzie pojedynczej.
8. Miejsce składowania płożów hamulcowych, ich numery, typ i liczba: stojaki na „peronie” górki A/B – 4 płoży (2 zapasowe) typu PL1 lub PL3. Dodatkowo na nastawni TGC znajdują się 2 płoży hamulcowe typu PL1.
9. Miejsce do przechowywania uszkodzonych płożów : posterunek manewrowego zapinacza - docelowo magazyn Sekcji
10. Czy są ograniczenia, z której strony przetaczanych wagonów powinien znajdować się pojazd trakcyjny: brak ograniczeń.
11. Na które tory nie wolno odstawiać wagonów na postój brak ograniczeń.
12. Sposób hamowania wagonów odrzuconych: w rejonie górki rozrządowej A/B nie stosuje się odrzucania wagonów.
13. Wyposażenie górki rozrządowej : 4 hamulce ETH11 oraz 32 hamulce ETH10 wraz z urządzeniami sterującymi i zasilającymi, system wspomaganie operatora wolnych długości torów, system komputerowy Bazkart oświetlenie przeciwmgielne, 2 tarcze rozrządowe, radiołączność manewrowa.
14. Czy pojazd trakcyjny może przejeżdżać przez grzbiet górki: tak
15. Maksymalna masa i długość składów, które mogą być napychane jednorazowo na górkę: masa bez ograniczeń, długość 120 osi, z toru 82 - 114 osi.
16. Najmniejszy wymagany procent masy hamującej grupy wagonów, jaki powinien być podczas wyciągania składu na tor wyciągowy lub przejeżdżania przez grzbiet górki: nie dotyczy.
17. Na które tory nie wolno staczać wagonów: na tor 134 wyznaczony do odstawiania wagonów z materiałami niebezpiecznymi - w czasie gdy jest zajęty.
18. Sposób hamowania wagonów staczanych (hamulce torowe, płoży, itp.): 2-stopniowe hamowanie hamulcami torowymi.
19. Ile wagonów próżnych i ile wagonów ładownych o łącznej masie wolno staczać z górki w jednej grupie przy nieobsadzonych hamulcach ręcznych: 12 osi rzeczywistych – 250 ton masy.
20. Jakich wagonów nie wolno staczać z górki ze względu na warunki miejscowe np. rozstaw osi: wszystkich wymienionych w instrukcji Ir-9. Kwalifikacja wagonów należy do obowiązków odprawiaczy lub rewidentów taboru grupy A. Powyższe wagony powinny zostać oznaczone nalepką zgodnie z instrukcją Ir-9. Fakt ten powinien zostać także odnotowany w R7. Na tej podstawie odprawiacz pociągów gr. A dokonuje następującego wpisu w R711: ograniczenie w rozrządzie „Z”. Transmisja danych z R711 do tworzenia R11 może nastąpić dopiero po podpisaniu R7 przez rewidenta taboru gr. A.
21. Sposób i miejsce odstawiania wagonów, które nie mogą być staczane z górki lub, które nie mogą przejeżdżać przez grzbiet górki :

Wagony, które nie mogą w ogóle przejeżdżać przez grzbiet górki: po wyłączeniu przed grzbietem górki A/B powinny być przewiezione torem komunikacyjnym nr 156 lub 123 w rejon Bw, Wagony, które nie mogą być staczone: po wyłączeniu przed grzbietem lub na górcie, powinny być przewiezione w rejon Bw lub przewiezione lokomotywą rozrządzającą skład.

W przypadku pracy jednej lokomotywy manewrowej na górcie A/B powyższe należy wykonać lok. manewrową z rejonu Bw lub wagony odstawić na tory nr 821, 822 i po zakończonym rozrządzie przewieźć jak powyżej w rejon Bw

22. W jakich przypadkach ruchowych należy wstrzymać staczenie wagonów z górki i na jakie tory: w czasie awarii lub zatrzymania się odprzęgu wagonów w ukresie rozjazdu kierującego na dany tor, skierować odprzęgi na inny tor wyznaczony przez dyżurnego ruchu manewrowego lub nastawniczego TGC-23; w przypadku zatrzymania się odprzęgu na hamulcu docelowym ETH10 skierować odprzęg na inny tor. Rozrząd wagonów należy przerwać w czasie burzy oraz silnych opadów śniegu.
23. Czy dozwolony jest przejazd lokomotywy przez hamulce torowe: tak, przy opuszczonym hamulcu..
24. Na jaki czas przed odjazdem pociągu powinien być zestawiony skład pociągu, kto i kogo o tym powiadamia: co najmniej na 210 minut przed planowym odjazdem pociągu ustawiacz powiadamia organizatora przewozów.
25. Kto zarządza manewry: dyżurny ruchu manewrowy TGC-23 w porozumieniu z ustawiaczem górki A/B.
26. Kto sprawuje nadzór nad manewrami: bezpośrednio kierownictwo sprawuje kierownik manewrów – ustawiacz, koordynacjęjazd manewrowych z uwzględnieniem realizacji planu pracy manewrowej w rejonie górki A/B sprawuje dyżurny ruchu TGC23.
27. Sposób porozumiewania się w czasie wykonywania manewrów: radiołączność manewrowa, elektroniczne karty rozrządowe.
28. Kto sporządza karty rozrządowe, w ilu egzemplarzach, komu je doręcza: karty rozrządowe sporządza odprawiacz pociągów gr. A, który za pomocą komputerowego systemu WIP dostarczony zostaje do dyżurnego ruchu TGC-23 , który po weryfikacji przekazuje za pomocą systemu Bazkart na posturunek ustawiacza górki A/B, luzowacza grupy A oraz wydruk nastawniczemu TGC-23. Przed rozpoczęciem rozrządu dyżurny ruchu przekazuje informację nastawniczemu dotyczące sposobu rozrządzania poszczególnych odprzęgów (szczególną uwagę zwracając na wagony dłuższe niż 19 metrów ze względu na rozstaw osi.)
29. Gdzie powinien znajdować się ustawiacz w czasie rozrządzania: na peronie rozprzegacza odprzęgów
30. Jakie informacje powinno podawać się przez megafony w czasie rozrządzania: nie dotyczy
31. Kto i w jaki sposób zabezpiecza ruch kołowy na przejazdach kolejowo drogowych nie dotyczy
32. Kto i w jaki sposób zabezpiecza wagony przed zbiegnięciem: składy pociągów kończących bieg na grupie A zabezpiecza przed zbiegnięciem od strony TGB manewrowy zapinacz, poprzez wyłożenie za ostatnią ośią płoza hamulcowego skierowanego językiem w kierunku TGC. Po wyłożeniu płoza manewrowy zapinacz informuje przez radiotelefon o tym fakcie ustawiacza, który lokomotywą pociągową naciska skład. Po naciśnięciu, ustawiacz wyklada za ostatnią ośią od strony TGC płóz hamulcowy zwrócony językiem w stronę TGB. Ustawiacz informuje dyżurnego ruchu TGC o zabezpieczeniu składu. Dyżurny ruchu TGC fakt zabezpieczenia składu odpisuje w R-138. Zgodę na zjazd lokomotywy z poc. daje dyżurny ruchu TGC po zabezpieczeniu składu. Po zjechaniu lokomotywy manewrowej na skład w celu spychania, manewrowy zapinacz sprzęga ją ze składem. Po usunięciu zabezpieczeń (płozów) następuje rozrząd.
33. Inne postanowienia miejscowe.
 - 1) Próbę uproszczoną składów manewrowych spychanych w całości z grupy A na grupę B dokonuje ustawiacz A/Tw. O dokonaniu próby zawiadamia maszynistę lok. man. i ISEDR TGC.
 - 2) Składy marszrutowe przestawia się z grupy A na wolny tor grupy B trakcją ciągnioną z V_{max} do 25 km/h torem komunikacyjnym z pominięciem grzbietu górki – na sygnał Ms2 na Tm.
 - 3) Podpychanie składów na górkę rozrządową odbywa się na sygnał RT 5 z prędkością do 5 km/h.

- 4) Za użytkowanie płozów hamulcowych odpowiedzialny jest manewrowy grupy A i ustawiacz A/TW, każdy w swoim rejonie pracy.
- 5) Grupa B podzielona jest na podgrupy torów:
 - tory nr 124 – 131
 - tory nr 132 – 139
 - tory nr 140 – 147
 - tory nr 148 - 155
- 6) W czasie wyjazdu traktacji manewrowej w rejonie Bw z wagonami z danej podgrupy torów zabrania się podpychania wagonów na którymkolwiek z torów tej podgrupy od strony górki rozrządowej.
- 7) nastawniczy TGE 41 przed wyświetleniem Tm na wyjazd traktacji manewrowej z poszczególnych torów grupy B – musi uzyskać na powyższe zgodę od nastawniczego TGC 23. W przypadku dopychania wagonów na danej podgrupie torów grupy B, nastawniczemu nie wolno wyrazić zgody na wyjazd traktacji manewrowej z tej samej grupy torów.
- 8) W razie zaistniałej awarii lub uszkodzenia wagonów pracownik, który ją spowodował lub spostrzegł, powiadamia o tym ISEDR TGC 23 lub ISEDR TGC, a ten w zależności od skutków i rozmiarów – dyspozytora zakładowego i st. rewidenta grupy OB.
- 9) W przypadku wykolejenia na grupie B, dyżurny ruchu TGC 23 zarządza zabezpieczenie wszelkich śladów do czasu przybycia komisji powypadkowej, powiadamiając o tym fakcie dyżurnego ruchu TGC, dyspozytora Zakładu Linii Kolejowych (tel. 7192427) oraz CTPD CARGO.
- 10) Odstawianie lok. manewrowej z rejonu górki A/B w czasie zmiany dyżuru powinno się odbywać na torze nr 821.
- 11) Dla celów konserwacji i przeglądu urządzeń ASR, układu torowego, urządzeń energetycznych w rejonie górki rozrządowej ustala się codzienną przerwę technologiczną. Przerwę rozpoczyna i kończy upoważniony pracownik Sekcji Eksploatacji d/s automatyki poprzez dokonanie odpowiedniego zapisu w E 1758. W dni bez przerwy technologicznej dla celów podanych powyżej wprowadza się przerwę technologiczną dla potrzeb oględzin i konserwacji rozjazdów; przerwę tę należy odpisać w D 831.
- 12) Podczas przerwy technologicznej :
 - zabrania się wykonywania pracy manewrowej,
 - jeden pracownik obsługi pozostaje w nastawnicowni celem obsługi elementów manipulacyjnych pulpitu zintegrowanego na żądanie personelu utrzymania,
 - służba automatyki umożliwia, po wcześniejszym każdorazowym uzgodnieniu z kierującym robotami, wjazd wózków roboczych celem zbierania usypów na międzytorzach i w rejonie hamulców torowych oraz wykonywania robót przez inne służby.
- 13) Sygnał na rozpoczęcie dopychania daje maszyniście przez radiotelefon nastawniczy TGC 23 po uzyskaniu zgody od ustawiacza w ukresach z rejonu Bw. Ustawiacz w ukresach z Bw radiotelefonem daje sygnał na zatrzymanie traktacji manewrowej.
- 14) Dojazd lok. manewrowej do taboru na grupie B w celu dopychania oraz dojazd do składu poc. do rozrządu na grupie A odbywa się z prędkością 3 km/h
- 15) Podczas przekazywania dyżuru dyżurny ruchu nastawni TGC-23 przekazuje w R-138 zmiennikowi pisemnie zadania pilne do wykonania na następnej zmianie oraz sytuację na torach kierunkowych
- 16) Dopychanie wagonów na torach kierunkowych gr.B po rozrządzie oraz podczas dociskania do sprzęgania składów odbywa się lokomotywą manewrową pilotowaną przez ustawiacza wyznaczonego przez dyżurnego TGC-23.
- 17) Na górcie A/B pociągi przewoźników spoza grupy PKP, rozrządzane będą na podstawie osobnych regulacji zawartych w regulaminie tymczasowym.