

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

1. Oznaczenie rejonu manewrowego (ustalonym skrótem) górką rozrządową C/D.
2. Zadania i rodzaj wykonywanej pracy w rejonie: rozrządzanie składów pociągów z grupy C oraz formowanie pociągów towarowych na torach grupy Dw zgodnie z planem zestawiania pociągów i rocznym rozkładem jazdy.
3. Granice rejonu: tory grupy C i Dw w okręgach nastawczych TGD, TGD31, TGD32, TGBp
4. Numery torów należących do rejonu: tory grupy C nr 511 – 524, tory grupy D nr 311 – 348, tory w rejonie górk C/D nr 360 – 373, tory CM – SW II nr 607 – 610.
5. Nastawnie i posterunki zwrotniczkowskie obsługujące rejon (ustalonymi skrótami) TGD, TGD31, TGD32, TGBp.
6. Skład drużyny manewrowej i podział czynności z uwzględnieniem przydziału torów, dla płożowych: dwóch ustawiaczy – skład drużyny manewrowej może ulec zmianie na doraźne zarządzenie CTPPS1 Tarnowskie Góry; czynności ujęte są w działce 16
7. W rejonie pracuje(a) 1 pojazd(y) trakcyjny manewrowy(e) z obsadą trakcyjną pojedynczą.
8. Miejsce składowania płożów hamulcowych, ich numery, typ i liczba stojaki w rejonie TGD32 – 12 płożów (2 zapasowe) typu PL1 lub PL3. Dodatkowo na nastawni TGD znajdują się 2 płozy hamulcowe typu PL1, na nastawni TGD32 znajdują się 2 płozy hamulcowe typu PL1 i 2 płozy typu PL2.
9. Miejsce do przechowywania uszkodzonych płożów obok kontenera ustawiacza górk rozrządowej C/D – 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 górk rozrządowej C/D nie stosuje się odrzucania wagonów.
13. Wyposażenie górk rozrządowej 4 hamulce ETH11 oraz 32 hamulce ETH10 wraz z urządzeniami sterującymi i zasilającymi, system wspomaganie operatora wolnych długości torów, oświetlenie przeciwmgielne, 2 tarcze rozrządowe, radiołącność manewrowa.
14. Czy pojazd trakcyjny może przejeżdżać przez grzbiet górk: tak.
15. Maksymalna masa i długość składów, które mogą być napychane jednorazowo na górkę bez ograniczeń.
16. Najmniejszy wymagany procent masy hamującej grupy wagonów, jaki powinien być podczas wyciągania składu na tor wyciągowy lub przejeżdżania przez grzbiet górk: nie dotyczy.
17. Na które tory nie wolno staczać wagonów na tory nr 360 – 364 oraz nr 369 – 373.
18. Sposób hamowania wagonów staczanych (hamulce torowe, płozy, itp.) 2-stopniowe hamowanie hamulcami torowymi.
19. Ile wagonów próżnych i ile wagonów ładownych o łącznej masie wolno staczać z górk w jednej grupie przy nieobsadzonych hamulcach ręcznych 12 osi rzeczywistych – 250 ton masy.
20. Jakich wagonów nie wolno staczać z górk ze względu na warunki miejscowe np. rozstaw osi: wszystkich wymienionych w instrukcji Ir-9. Kwalifikacja wagonów należy do obowiązków odprawiaczy lub rewidentów taboru grupy C. 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. C 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. C.

21. Sposób i miejsce odstawiania wagonów, które nie mogą być staczane z górki lub, które nie mogą przejeżdżać przez grzbiet górki: wagony należy odebrać oddzielną lokomotywą i odstawić na tor nr 331.
22. W jakich przypadkach ruchowych należy wstrzymać staczanie wagonów z górki i na jakie tory: w czasie awarii lub zatrzymania się odprzęgu wagonów w okresie rozjazdu kierującego na dany tor, skierować odpręgi na inny tor wyznaczony przez dyżurnego ruchu manewrowego lub nastawniczego TGD-31; w przypadku zatrzymania się odprzęgu na hamulcu docelowym ETH10 skierować odpręg na inny tor. Rozrząd wagonów należy przerwać w czasie burzy oraz silnych opadów śniegu. Po zakończonych dużych opadach śniegu należy przetrzeć tory lokomotywą manewrową w celu prawidłowego działania izolacji torowej.
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 120 minut przed odjazdem pociągu powiadamia się CTPD (dział dyspozytury), koordynator grupy D (organizator przewozów).
25. Kto zarządza manewry dyżurny ruchu manewrowy TGD-31 w porozumieniu z ustawiaczem górki C/D oraz organizatorem przewozów Dw.
26. Kto sprawuje nadzór nad manewrami: bezpośredni nadzór nad manewrami sprawuje ustawiacz górki C/D, dyżurny manewrowy TGD-31 koordynuje jazdy manewrowe
27. Sposób porozumiewania się w czasie wykonywania manewrów łączność megafonowa, radiołączność manewrowa, elektroniczne karty rozrządowe.
28. Kto sporządza karty rozrządowe, w ilu egzemplarzach, komu je doręcza: karty rozrządowe sporządza odprawiacz pociągów gr. C, który za pomocą komputerowego systemu WIP dostarczony zostaje do dyżurnego ruchu TGD-31, który po weryfikacji przekazuje za pomocą systemu Bazkart na posterunek ustawiacza górki C/D, oraz wydruk nastawniczemu TGC-31. Przed rozpoczęciem rozrządu dyżurny ruchu przekazuje informacje nastawniczemu dotyczące sposobu rozrządzania poszczególnych odpręgów (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 rozpręgacza odpręgów
30. Jakie informacje powinno podawać się przez megafony w czasie rozrządzania: nie dotyczy.
31. Kto i w jaki sposób zabezpiecza ruch kołowy na przejazdach: nie dotyczy (brak przejazdów). W obrębie górki C/D dostępne jest tylko przejście służbowe.
32. Kto i w jaki sposób zabezpiecza wagony przed zbiegnięciem: składy pociągów kończących bieg na grupie C zabezpiecza przed zbiegnięciem od strony TGD-32 manewrowy ukresowy, poprzez wyłożenie za ostatnią osią płoza hamulcowego skierowanego językiem w kierunku TGD. Ustawiacz informuje dyżurnego ruchu TGD o zabezpieczeniu składu. Dyżurny ruchu TGD fakt zabezpieczenia składu odpisuje w R-138. Zgodę na zjazd lokomotywy z poc. daje dyżurny ruchu TGD po zabezpieczeniu składu. Po zjechaniu lokomotywy manewrowej na skład w celu spychania, manewrowy sprzęga ją ze składem. Po usunięciu zabezpieczeń (płozów) następuje rozrząd.

### 33. Inne postanowienia miejscowe:

- 1) Rozprzęganie składu na grzbiecie górkę za pomocą drążka,
- 2) Warsztat CM-SW II na torach 603-605, 607-609 obsługuje drużyna manewrowa grupy Dw podstawiając wagony, a drużyna manewrowa górkę C/D zabiera wagony z torów nr 607-609.
- 3) Dopychanie składów pociągowych (naciskanie do sprzęgania) może odbywać się jedynie na lokomotywę pociągową lub manewrową przy stałej obecności ustawiacza górkę C/D przy lokomotywie dopychającej.
- 4) W trakcie dokonywania obróbki pociągów na torach grupy D zabrania się dokonywania rozrządu na te tory. O rozpoczęciu i zakończeniu obróbki na danym torze organizator przewozów grupy Dw powiadamia dyż. ruchu manewrowego TGD 31 z odnotowaniem tego w R 138.
- 5) Zabrania się dawania zgody na wyjazd pociągu z grupy D w trakcie dopychania wagonów na danej wiązce.
- 6) Możliwe jest dopychanie wagonów w celu likwidacji luk powstałych w czasie rozrządzania na tor zabezpieczony płozem hamulcowym jedynie przy stałej obecności ustawiacza górkę C/D przy lokomotywie dopychającej. W czasie tych prac ustawiacz górkę C/D utrzymuje stałą łączność radiotelefoniczną z manewrowym ukresowym odpowiedzialnym za daną wiązkę torów. W przypadku braku radiołączności manewrowego ukresowego z ustawiaczem pilotującym lokomotywę dopychającą, dopuszcza się porozumiewanie się w/w poprzez dyż. ruchu TGD-31. W razie braku możliwości takiego porozumiewania, dopuszcza się stosowanie dopychania tylko na lokomotywę pociągową lub manewrową.
- 7) Wymiana płozów według potrzeb.
- 8) Za użytkowanie płozów hamulcowych na grupie C odpowiedzialny jest manewrowy ukresowy z grupy C. Płozy oznakowane są „TG/C”. Za użytkowanie płozów hamulcowych w rejonie górkę C/D odpowiedzialni są ustawiacze Dg. Płozy oznakowane są „TG/Dg”
- 9) Odstawianie lokomotyw manewrowych z rejonu górkę C/D w czasie zmiany służby powinno odbywać się na torach nr 365 i nr 368.
- 10) Dla celów konserwacji i przeglądu urządzeń ASR, układu torowego, urządzeń energetycznych w rejonie górkę rozrządowej ustala się codzienną przerwę technologiczną.
- 11) Przerwę rozpoczyna i kończy upoważniony pracownik służby automatyki poprzez dokonanie odpowiedniego zapisu w E 1758.
- 12) Podczas przerwy technologicznej :
  - zabrania się wykonywania pracy manewrowej,
  - jeden pracownik obsługi (**starszy nastawniczy**) pozostaje w nastawnicowni celem obsługi elementów manipulacyjnych pulpitu zintegrowanego na żądanie personelu utrzymania,
  - służba automatyki umożliwia po wcześniejszym uzgodnieniu z kierującym robotami wjazd wózków roboczych celem zbierania usypów w rejonie torów manewrowych i hamulców torowych oraz wykonywania robót przez inne służby w rejonie górkę rozrządowej.
- 13) Podpychanie składów na górkę rozrządową odbywa się na sygnał RT5 z prędkością do 5km/h

- 14) Dla staczanych odpręgów ładownych i odpręgów mieszanych (tj. wagonów ładownych z wagonami próżnymi ) zadawać na hamulcach odstępowych prędkość do 5m/s w przypadku hamowania w systemie PA
- 15) Na górcie C/D pociągi przewoźników spoza grupy PKP, rozrządzone będą na podstawie osobnych regulacji zawartych w regulaminie tymczasowym.
- 16) Na gr. C zmiany trakcji i wyłączenia uszkodzonych wagonów dokonuje drużyna manewrowa przewoźnika.
- 17) Czynności odprawy poc. gr. C ujęte są w Regulaminie ekspedycyjnym CTPPS1.
- 18) Wszystkie jazdy manewrowe lokomotyw manewrowych w rejonie górki rozrządowej C/D (okręgu nastawczego TGD31) odbywają się jako jazdy pilotowane przy stałej obecności ustawiacza.
- 19) W przypadku gdy kierownik manewrów (ustawiacz) nie może podać maszyniście sygnałów osobiście, to wtedy przekazuje je przez radiotelefon
- 20) Sposób przestawiania składów zdawczych z gr. OB na gr. C:
  - a) zestawienia i przygotowania składu zdawczego do przestawienia z grupy OB na grupę C (tj. sprzęgnięcia, skompletowania listów przewozowych, oględzin technicznych) dokonują - z odpowiednim wyprzedzeniem - zespoły obróbkowe grupy OB. Uproszczoną próbę hamulców przeprowadza ustawiacz - zgodnie z instrukcją Ir-9. Ustawiacz odpowiada także za prawidłowe przygotowanie składu manewrowego do jazdy na pochyleniu od 1‰ do 2,5‰, tj. zobowiązany jest do dopilnowania, aby skład był obsługiwany 2 hamulcami zespolonymi na każde rozpoczęte 15 wagonów. Zestawione na grupie OB składy zdawcze ograniczone są do długości 600 metrów i do 2000 t brutto.
  - b) odpowiedzialnym za zestawienie składu zdawczego, wyznaczenie lokomotywy do przewozu oraz za jego przewóz na całej drodze przebiegu jest kierujący manewrami ustawiacz grupy OB.
  - c) lokomotywa manewrowa z grupy Bw zjeżdża na przygotowany i zestawiony skład zdawczy od strony nastawni wykonawczej TGE41 i jest z nim sprzęgana,
  - d) st. odprawiacz koordynator OB przekazuje komplet dokumentów przewozowych na lokomotywę manewrową, które są dostarczane na posterunek odprawy pociągów grupy C,
  - e) przed zgłoszeniem gotowości do rozpoczęcia jazdy manewrowej z torów gr. OB., kierujący manewrami - ustawiacz gr. OB. oraz maszynista lokomotywy nawiązują radiolączność między sobą,
  - f) przed uruchomieniem składu zdawczego z grupy OB na grupę C ustawiacz grupy OB. zgłasza gotowość do wykonania manewrów składu zdawczego dyżurnemu ruchu nastawni TGE,
  - g) kierownik manewrów bezpośrednio przed rozpoczęciem przestawiania składu zdawczego odpowiedzialny jest za zapoznanie drużyny trakcyjnej z planowaną pracą manewrową,
  - h) po podaniu przez dyżurnego ruchu TGE sygnału Ms2 „jazda manewrowa dozwolona” na semaforze wyjazdowym z grupy OB skład zdawczy z grupy OB jest pchany na tory stacyjne, główne zasadnicze w rejonie TGE (perony). Pchany skład jest pilotowany przez ustawiacza OB. Przyjęcie składu zdawczego z torów głównych na grupę C musi odbywać się na tor wolny grupy C, po wcześniejszym uzyskaniu zgody z nastawni TGD i po przygotowanej drodze przebiegu, zabezpieczonej tarczami manewrowymi,
  - i) prędkość składu zdawczego na całej trasie przebiegu nie może przekraczać 15 km/h,
  - j) po zatrzymaniu trakcji manewrowej na torze głównym zasadniczym następuje nawiązanie łączności przez radiotelefon ustawiacza znajdującego się na lokomotywie manewrowej z ustawiaczem (pilotem) obecnym na końcu składu manewrowego. Następuje zmiana kierunku jazdy na sygnał zezwalający Ms2 na sygnalizatorze,

- k) po zmianie kierunku jazdy ustawiacz (pilot) jedzie na stopniu lub podeście wagonu na grupę C, z konieczności dokonania zgłoszenia dyżurnemu TGD faktu przybycia w całości składu zdawczego na grupę C,
- l) ustawiacz znajdujący się na końcu składu zdawczego informuje przez radiotelefon pilota znajdującego się na lokomotywie lub maszynistę o wjeździe w całości składu zdawczego na grupę C. Maszynista powiadamia o tym fakcie dyżurnego ruchu TGD,
- m) ustawiacz znajdujący się na lokomotywie po zatrzymaniu składu na grupie C dokonuje odłączenia lokomotywy manewrowej i przekazuje dokumenty odprawie pociągów,
- n) w czasie prowadzenia pracy manewrowej związanej z przestawianiem składu zdawczego z grupy OB na grupę C, w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody do jazdy ustawiacz OB natychmiast zatrzymuje skład manewrowy,
- o) składy zdawcze z gr. OB. na gr. C będą przestawiane operatywnie w ramach posiadanych wolnych torów na gr. C,
- p) w przypadku, gdy kierownik manewrów nie może przekazać maszyniście sygnałów osobiście, przekazuje polecenia przez radiotelefon.