

## Działka 55. Sposób obsługi bocznicy stacyjnej

### 1. Nazwa bocznicy: PKP CARGO S.A. Śląski Zakład Spółki w Tarnowskich Górach punkt utrzymania taboru w Tarnowskich Górach

### 2. Położenie bocznicy:

- a) bocznica odgałęzia się na km 34,279 od toru stacyjnego nr 49 rozjazdami nr 53, 56, 181, 184, 194 oraz od toru stacyjnego nr 111 rozjazdem nr 195, 196
- b) profil toru dojazdowego do bocznicy wynosi 0 ‰ z największym spadkiem w kierunku bocznicy wynoszącym 0 ‰, tory zdawczo - odbiorcze leżą na pochyleniu 0 ‰
- c) odległość punktu zdawczo – odbiorczego od rozjazdu odgałęziającego bocznice wynosi:  
odległość nastawni TGA6 od zwrotnicy odgałęziającej wynosi 100 m,  
odległość nastawni TGB14 od zwrotnicy odgałęziającej wynosi 350 m.
- d) klucz od zwrotnicy odgałęziającej znajduje się: nie dotyczy.
- e) obsługa bocznicy dokonywana jest bez ograniczeń w okresie doby.  
Bocznica w czasie obsługi w nocy jest oświetlona.

### 3. Warunki techniczne obsługi bocznicy:

- a) do obsługi bocznicy nie można używać pojazdów trakcyjnych serii:  
Śląski Zakład Spółki posiada własne środki trakcyjne - lokomotywy elektryczne serii: EU06, EU07, ET21, ET22, ET22m, ET41, ET42 oraz lokomotywy spalinowe serii: SM30, SM31, SM42, SM42m, ST43, ST44, ST44m, ST48, SM48.  
Na terenie bocznicy są eksploatowane pojazdy kolejowe specjalne: żuraw kolejowy EDK-80 2 szt. oraz ciągnik elektryczny manewrowy typu EL-16 – 4 szt.
- b) wagony podstawiane na bocznice są ciągnięte lub pchane
- c) postępowanie przy zwrocie klucza: nie dotyczy

### 4. Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych:

- a) wykaz i przeznaczenie torów

| Nr toru | Przeznaczenie                     | Długość użyteczna w metrach | Uwagi                          |
|---------|-----------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| 1       | 2                                 | 4                           | 5                              |
| 50      | wjazdowy na obrotnicę             | 188                         |                                |
| 50a     | łącznikowy, wyjazdowy z obrotnicy | 40                          |                                |
| 51      | wjazdowy na przesuwnicę i halę B  | 151                         | tor zelektryfikowany           |
| 52      | wjazdowy na myjnię                | 96                          |                                |
| 53      | postojowy i naprawczy             | 131                         | tor zakończony koźłem oporowym |
| 54      | postojowy i naprawczy             | 159                         |                                |
| 55      | postojowy i naprawczy             | 175                         |                                |
| 56      | postojowy i naprawczy             | 149                         |                                |
| 57      | do sprawdzania lok. elektrycznych | 101                         | tor zelektryfikowany           |
| 58      | do sprawdzania lok. elektrycznych | 122                         | tor zelektryfikowany           |
| 59a     | wjazdowy do składnicy złomu       | 212                         | tor zakończony koźłem oporowym |

|               |  |     |   |
|---------------|--|-----|---|
| 62            | odstawczy (tabor techn.-gospodarczy)     | 92  | tor zakończony koźłem oporowym, postępowanie przy obsłudze torów opisano w działce 55 – tory 62, 63 |
| 63            | odstawczy (tabor techn.-gospodarczy)     | 56  |   |
| 64            | postojowy (pług odśnieżny)               | 64  | tor zakończony koźłem oporowym  |
| 65            | postojowy i naprawczy (z kanałem)        | 169 | tor zelektryfikowany  |
| 66            | postojowy i naprawczy (z kanałem)        | 261 | tor zelektryfikowany  |
| 67            | naprawczy (wyk. prób na oporniku wodnym) | 231 |   |
| Hala napraw A |  |     |   |
| 10            | naprawczy                                | 45  |   |
| 9             | naprawczy                                | 45  |   |
| 8             | naprawczy                                | 45  |   |
| 7             | przeładowy PO                            | 45  |   |
| 6             | przeładowy PK                            | 45  |   |
| Hala napraw B |  |     |   |
| 3             | przeładowy PO                            | 50  |   |
| 4             | przeładowy PK                            | 50  |   |
| 5             | naprawczy                                | 50  |   |
| 6             | naprawczy                                | 50  |   |
| 7             | naprawczy                                | 50  |   |
| 8             | naprawczy                                | 50  |   |
| Hala napraw C |  |     |   |
| 1             | wjazdowy na tokarkę podtorową            | 90  |   |
| 2             | odstawczy                                | 90  |   |

Tarcze manewrowe, obsługiwane są przez posterunki nastawcze TGA, TGA6. W przypadku uszkodzenia użytkownik zgłasza fakt odpowiedniemu posterunkowi ruchu.

Wszystkie rozjazdy z torów wyjazdowych sterowane są centralnie przez posterunki nastawcze TGA, TGA6, posterunek 53.. Utrzymanie ich i kontrola sprawności należy do obowiązków pracowników CTTMS1, wszelkie zauważone nieprawidłowości w ich działaniu należy zgłaszać na posterunek ruchu obsługujący dany rejon.

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.

Na torze stacyjnym nr 49 zainstalowano urządzenia do kontroli urządzeń SHP na pojeździe.

b) dopuszczalna prędkość jazdy po torach boczniczy wynosi:

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

c) przejazdy, przejścia dla pieszych, skrzyżowania na terenie boczniczy

Przejazdy i przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu torów z drogą wewnętrzną są usytuowane w poziomie szyn i znajdują się:

- przed bramami wjazdowymi do hali A prostopadle do torów 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 584,.

- na wysokości starej wieży wodnej prostopadle do torów 65, 66, 67, Przejazdy oznakowane są krzyżami Św. Andrzeja. 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.

d) Drużyna „DEPO” może porozumiewać się z nastawnią TGA6 za pomocą radiotelefonu na kanale 8. Dyspozytor przy sekcji CTETS1 może się porozumiewać za pomocą radiolączności na kanale 8 z nastawnią TGA6, drużynami „DEPO”, oraz drużynami odstawiającymi bądź wyjeżdżającymi taborem trakcyjnym.

e) o zamierzonej obsłudze bocznic należy zawiadomić dyspozytora CTETS1, który wydaje polecenie na wykonanie manewrów dla drużyny „DEPO”.

f) wjazd pojazdu trakcyjnego użytkownika bocznic na tory stacyjne jest dozwolony: Warunkiem wjazdu jest uzgodnienie z nastawnią TGA6 lub TGA (w przypadku wjazdu/wyjazdu na tory 65, 66)

g) Postępowanie przy podstawianiu i zabieraniu pojazdów kolejowych na i z bocznic:

Czynności pracowników przy obsłudze bocznic:

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.

Uprawnionymi do wykonywania manewrów na torach technologicznych są:

- Drużyna „DEPO” pracująca całą dobę, składająca się z maszynistów lub maszynistów i pomocnika maszynisty.
- Obsada pojazdu trakcyjnego wymagana dla danego rodzaju lokomotywy.

Skład drużyny DEPO:

DEPO spalinowe: dwóch maszynistów lub maszynista + pomocnik na jedną zmianę roboczą, za wyjątkiem służby dziennej w niedzielę, kiedy obsadę stanowi jeden maszynista.

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.).

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:

- przygotowanie i zabezpieczenie rejonu manewrów w halach naprawczych Sekcji Napraw.
- przygotowanie i zabezpieczenie rejonu manewrów w halach naprawczych dla obsługi lokomotyw na Punkcie Przeglądów Kontrolnych.

„Kierownikiem manewrów” wykonywanych na torach technologicznych jest wyznaczony maszynista drużyny „DEPO”, posiadający uprawnienia manewrowego z autoryzacją na tory technologiczne Sekcji CTETS1 w Tarnowskich Górach.

Mistrz zmianowy lub wyznaczony przez Naczelnika Sekcji Napraw (CTTMS1) pracownik ma obowiązki:

- ustalić zakres prac manewrowych niezbędny do wykonania zadań Sekcji,
- 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”
- każdorazowo przed przystąpieniem do wykonywania manewrów powiadomić pracowników warsztatu o sposobie i miejscu, w którym zostaną przeprowadzone manewry,
- przerwać pracę urządzeń oraz wycofać pracowników z rejonu prac manewrowych,
- sprawdzić czy pracownicy opuścili stanowiska pracy i pojazdy trakcyjne,

- ustnie wyrazić zgodę na rozpoczęcie prac manewrowych drużynie „DEPO”,
- znajdować się w rejonie wykonywania prac manewrowych i obserwować ich przebieg.

Wyjazdy z torów 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58 (po uprzednim zgłoszeniu 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.

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.

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

h) Sposób zabezpieczenia lokomotyw pozostawionych na torach zdawczo-odbiorczych boczniczy:

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:

- 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 płóza 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.
- na torach nr 62 do 64 zabezpieczenie taboru wymaga wyłożenia płóz hamulcowych od strony „peronu”.
- 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).

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:

- 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 odciekanych symbolami właściciela i kolejnym numerem ewidencyjnym. Za stan ilościowy i techniczny płóz odpowiedzialny jest wyznaczony pracownik Sekcji CTTMS1.
- na hali naprawczej B na stojakach na międzytorzach 30 płóz hamulcowych, pomalowane na odpowiedni kolor i odciekane symbolami właściciela i kolejnym numerem ewidencyjnym. Za stan ilościowy i techniczny płóz odpowiedzialny jest wyznaczony pracownik Sekcji CTTMS1.
- na taborze specjalistycznym (EDK-80, wagony techniczno-gospodarcze itp.) płozy są zawieszane w uchwytach i znajdują się na stałym wyposażeniu urządzeń i taboru. Po-

malowane 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.

- i) utrzymanie bocznic kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy należy do właściciela bocznic (PKP CARGO S.A. Śląski Zakład Spółki w Tarnowskich Górach)