

25. Postanowienia nie objęte treścią poprzednich działek

1. Na stacji Kędzierzyn-Koźle w okręgu dysponującym największy dopuszczalny nacisk osi na szynę w poszczególnych torach wynosi 221 KN. Wszystkie serie i rodzaje lokomotyw mogą wjeżdżać na tory stacyjne.
2. Dyżurny ruchu dysponujący „KKB” pełniący dyżur, który stwierdzi kradzież mienia kolejowego lub jego dewastację, albo poweźmie wiadomość o takim czynie zobowiązany jest do niezwłocznego powiadomienia naczelnika Sekcji Eksploatacji i placówkę Straży Ochrony Kolei w Kędzierzynie-Koźlu oraz dokonania właściwych zapisów o zdarzeniu do stosownej dokumentacji techniczno-ruchowej w zależności od rodzaju branży /Dziennik oględzin rozjazdów D-831, Książka kontroli urządzeń srk E-1758, Dziennik telefoniczny R-138/.
3. W przypadku zmiany lokomotywy pociągowej, zmiany drużyny trakcyjnej, rozwiązania pociągu lub podjęcia rozwiązanego pociągu na stacji pośredniej należy:
 - 1) drużyna trakcyjna informuje o tym dyżurnego ruchu, który otrzymaną informację niezwłocznie przekazuje dyspozytorowi liniowemu Ekspozytury Kierowania Ruchem, a ten dalej dyspozytorowi trakcji Ekspozytury Głównej Dyspozytury CARGO S.A.,
 - 2) dyspozytor liniowy Ekspozytury Kierowania Ruchem, w uzgodnieniu z dyspozytorem trakcji Ekspozytury Głównej Dyspozytury CARGO S.A. podejmuje decyzję o wyznaczeniu stacji zmiany drużyn trakcyjnych lub doprowadzenia pociągu do stacji docelowej w trybie nie naruszającym przepisów o czasie pracy,
 - 3) dyżurny ruchu o podjętej decyzji powiadamia maszynistę podając numer decyzji i nazwisko dyspozytora trakcji Ekspozytury Głównej Dyspozytury CARGO S.A.,
 - 4) fakt ten maszynista zobowiązany jest odnotować w wykazie pracy Mt-514, a dyżurny ruchu w dzienniku telefonicznym R-138 /wpisują godzinę i nazwiska przekazującego i otrzymującego informację/.
- Uwaga:** - drużyna trakcyjna zobowiązana jest do sygnalizowania zamiaru zmiany lokomotywy pociągowej, zmiany drużyny trakcyjnej, rozwiązania pociągu na stacji pośredniej z co najmniej 2 godzinnym wyprzedzeniem, poprzez dyżurnego ruchu najbliższej stacji lub posterunku odgałęźnego,
- samowolne dokonywanie zmiany lub pozostawienie lokomotywy na stacji pośredniej bez wcześniejszego powiadomienia dyżurnego ruchu jest kategorycznie nie dopuszczalne, ponieważ utrudnia prowadzenie ruchu i umożliwia okradanie pociągów – dyżurny ruchu na taką okoliczność zobowiązany jest sporządzić raport do naczelnika Sekcji Eksploatacji.
4. Wszystkie przebiegi manewrowe odbywające się po torach głównych ze względu na brak urządzeń kontroli zajętości torów należy notować w książce przebiegów R-142. Notowaniu podlegają przebiegi manewrowe po torach głównych pomiędzy okręgami nastawczymi i wewnątrz okręgu nastawczego. Jazdy manewrowe poza wskaźnik W 5 – „Granice przetaczania” nie wymagają rejestracji w R 142 jeżeli w R – 146 zapisano wymagane telefonogramy.
5. Postępowanie z pociągami towarowymi prowadzonymi przez innych przewoźników:
 - 1) Obowiązki związane z przygotowaniem pociągu do odjazdu dokonuje obsługa tego przewoźnika.
 - 2) Wykazy wagonów w składzie pociągu R-7 obsługa pociągu oddaje dyżurnemu ruchu „KKD”, który wykazy R-7 kompletuje i przekazuje po zakończeniu każdego miesiąca do ISE.
 - 3) Dyżurny ruchu dysponujący „KKB” jest zobowiązany:
 - a) do przekazania stosownych informacji do dyspozytora zakładowego z IZ Tarnowskie Góry i dyspozytora liniowego IDDE Sosnowiec e oraz odnotowania analiz tych pociągów i czasu i przyczyn opóźnienia w dzienniku analiz pociągowych R-1.
 - b) do odnotowania w dzienniku telefonicznym R-138 faktu zgłoszenia gotowości pociągu do odjazdu /co powinno nastąpić nie później niż 15 minut przed planowym odjazdem/.
6. Zmiana w organizacji pracy manewrowej po zamknięciu posterunku ruchu „KKC-22” pomiędzy:
 1. Nastawnią wykonawczą „KKC-21” i grupą torów PRST –K-Koźle PR-Opole nr 174 – 177
 1. Grupą torów PRST – K-Koźle nr 174 – 177 i nastawnią wykonawczą „KKC-21”
 2. Nastawnią wykonawczą „KKB-11” i grupą boczniczy PRST torów nr 174 – 177
 3. Grupą torów PRST - K-Koźle nr 174 – 177 i nastawnią wykonawczą „KKB-11”
 4. Nastawnią wykonawczą „KKB-11” i „KKC-21” z nastawnią dysponującą „KKB”
 5. Nastawnią dysponującą „KKB” z nastawnią wykonawczą „KKB-11” i „KKC-21”

Ad.1 Postępowanie nastawniczego nastawni wykonawczej „KKC-21” przed obsługą grupy bocznicy PRST torów nr 174 – 177

- 1.1. Przed wyświetleniem tarczy manewrowej Tm 231 na sygnał „Ms2” jazda manewrowa dozwolona w kierunku zamkniętej nastawni wykonawczej „KKC-22”, pracownik nastawni wykonawczej „KKC-21” powinien uzgodnić potrzebę jazdy z dyspozytorem taborowy PRST.
- 1.2. Dyspozytor PRST, wydaje polecenie swojemu pracownikowi posiadający uprawnienia o przygotowaniu drogi przebiegu na żądany tor.
- 1.3. Po przygotowaniu drogi przebiegu na żądany tor, pracownik PR zgłasza to dyspozytorowi PRST.
- 1.4. Następnie dyspozytor PRST zgłasza telefonicznie pracownikowi nastawni wykonawczej „KKC-21” zgodę wjazdu traktacji manewrowej na żądany tor / grupy torów PRST-K-Koźle / co odnotowuje w dokumentacji R-142
- 1.5. Nastawniczy nastawni wykonawczej „KKC-21” po otrzymaniu zgody wjazdu traktacji manewrowej na żądany tor PRST i po upewnieniu się o prawidłowym przygotowaniu drogi przebiegu w swoim okręgu wyświetla na Tm 231 sygnał „Ms2” jazda manewrowa dozwolona w kierunku zamkniętej nastawni wykonawczej „KKC-22”, co odnotowuje w dokumentacji R-142

Ad.2. Postępowanie dyspozytora PRST przed wyjazdem z grupy torów PRST-K-Koźle nr 174 – 177 w kierunku nastawni wykonawczej „KKC-21”

- 2.1. Dyspozytor PRST, wydaje polecenie swojemu pracownikowi posiadający uprawnienia o przygotowaniu drogi przebiegu na wyjazd ze wskazanego toru
- 2.2 Po zgłoszeniu przygotowaniu drogi przebiegu dyspozytor PRST zgłasza nastawniczemu potrzebę wyjazdu z grupy torów PRST – K – Koźle nr 174 – 177 w kierunku nastawni wykonawczej „KKC-21” jazda może odbyć się do tarczy manewrowej Tm 255, 256 lub 257.
- 2.3 Po wyświetleniu Tm 255, 256 lub 257. sygnał „Ms2”- jazda manewrowa dozwolona , dalsza jazda w kierunku nastawni dysponującej „KKC” odbywa się bez zmian

Uwaga

Podczas wyjazdu należy zachować ostrożność zwracać uwagę na sygnał na tarczy manewrowej Tm 255, 256 lub 257.

Ad.3. Postępowanie nastawniczego nastawni wykonawczej „KKB-11” przed obsługą grupy torów PRST –K – Koźle nr 174 – 177

- 3.1. Przed wyświetleniem tarczy manewrowej Tm na sygnał „Ms2” jazda manewrowa dozwolona w kierunku zamkniętej nastawni wykonawczej „KKC-22”, nastawniczy nastawni wykonawczej „KKB-11” powinien uzgodnić potrzebę jazdy z dyspozytorem taborowym PRST./ dodatkowo o tej jeździe powiadamia dyżurnego ruchu nastawni dysponującej „KKB” i nastawniczego nastawni wykonawczej „KKC-21”/
- 3.2. Ustawiacz drużyny manewrowej pobiera klucz od zamków trzpieniowych rozjazdów nr 252 i 253 c/d za podpisem w dokumentacji
- 3.2 Dyspozytor PRST, wydaje polecenie swojemu pracownikowi posiadającemu uprawnienia o przygotowaniu drogi przebiegu na wjazd na wskazany tor.
- 3.3 Po przygotowaniu drogi przebiegu na żądany tor, pracownik PR zgłasza to dyspozytorowi PRST.
- 3.4 Następnie dyspozytor PRST zgłasza telefonicznie pracownikowi nastawni wykonawczej „KKB-11” zgodę wjazdu traktacji manewrowej na żądany tor / grupę PRST ./ co odnotowuje w dokumentacji R-142
- 3.5 Pracownik / nastawniczy/ nastawni wykonawczej „KKB-11” po otrzymaniu zgodę wjazdu traktacji manewrowej na żądany tor i upewnieniu się o prawidłowym przygotowaniu drogi przebiegu w swoim okręgu wyświetla na Tm sygnał „Ms2” jazda manewrowa dozwolona lub podaje sygnał manewrowy w kierunku zamkniętej nastawni wykonawczej „KKC-22”./ co odnotowuje w dokumentacji R-142/
- 3.6 Traktacja manewrowa powinna zatrzymać się przed rozjazdem nr 251 celem otwarcia zamków trzpieniowych rozjazdów nr 252 i 253 c/d i po sprawdzeniu prawidłowo ułożonej drogi przebiegu daje polecenie na uruchomienie traktacji manewrowej w kierunku grupy torów PRST.
- 3.7 Pracownik drużyny manewrowej powinien jechać na pierwszym pojeździe traktacji manewrowej / pchanej lub ciągniętej /
- 3.8 Nastawniczemu nastawni wykonawczej „KKB-11” nie wolno wykonywać żadnych manewrów w i z kierunku nastawni „KKB” przez rozjazdy nr 251 i 252 dopóki nie powróci wyprawiona jazda manewrowa lub ustawiacz nie zwróci pobranych kluczy od zamków trzpieniowych

Ad.4. Postępowanie dyspozytora PRST przed wyjazdem z grupy torów PRST- K-Koźle nr 174 – 177 w kierunku nastawni wykonawczej „KKB-11”

- 4.1 Dyspozytor PRST, wydaje polecenie swojemu pracownikowi posiadającemu uprawnienia o przygotowaniu drogi przebiegu na wyjazd ze wskazanego toru

- 4.2 Po zgłoszeniu przygotowaniu drogi przebiegu, dyspozytor PRST zgłasza nastawniczemu potrzebę wyjazdu z grupy torów nr 174 – 177 PRST w kierunku nastawni wykonawczej „KKB-11”
- 4.3 Nastawniczy nastawni wykonawczej „KKB-11” po przygotowaniu lub sprawdzeniu ułożonej drogi przebiegu daje telefonicznie pozwolenie.
- 4.4 Jazda manewrowa może odbyć się do tarczy manewrowej Tm 126
- 4.5 Po wyświetleniu Tm 126 na sygnał „Ms2”- jazda manewrowa dozwolona lub podaniu sygnału manewrowego „Rm1 do mnie” następuje wjazd w okręg nastawni wykonawczej „KKB-11”
- 4.6 Po wjeździe trakcji manewrowej ustawiacz oddaje klucz od zamków trzpieniowych rozjazdów nr 252 i 253 c/d za podpisem w dokumentacji
- 5 Postępowanie nastawniczego nastawni wykonawczej „KKB-11”i „KKC-21” przed wyjazdem w okręg nastawni dysponującej „KKB” przez rozjazdy nr 251 i 252**
- 5.1. Nastawniczy nastawni wykonawczej „KKB-11” / „KKC-21” / przed wyjazdem w okręg nastawni dysponującej „KKB” uzgadnia jazdę manewrową z dyżurnym ruchu z nastawni dysponującej „KKB” o czym powiadamia nastawniczego nastawni „KKC-21” / „KKB-11” /
- 5.2. Zabrania się jednoczesnych jazd z okręgu nastawni „KKC-21” i „KKB-11” w okręg nastawni „KKB”
- 6 Postępowanie dyżurnego ruchu nastawni dysponującej „KKB” przed wyjazdem w okręg nastawni wykonawczej „KKB-11”i „KKC-21” przez rozjazdy nr 251 i 252**
- 6.1 Dyżurny ruchu z nastawni dysponującej „KKB” uzgadnia jazdę manewrową z nastawniczym nastawni „KKC-21” lub „KKB-11”

Uwaga

Do czasu zlikwidowania tarcz manewrowych w okręgu zamkniętej nastawni wykonawczej „KKC-22”, tarcze manewrowe będą nieważne.