

62. Regulamin pracy manewrowej dla posterunku ruchu

1. **Teren stacji** Stacja Kędzierzyn Koźle KKB-11 stanowi jeden rejon manewrowy.

2. **Pracę manewrową wykonuje się pojazdami trakcyjnymi .**

1) lokomotywa manewrowa nr 1 z obsadą jednoosobową.

Lokomotywa ta pracuje w systemie ciągłym we wszystkie dni tygodnia w godz. 0:00 – 24:00. Ponadto do obsługi rejonu ciążenia do stacji manewrowej pracują trzy lokomotywy w następujących okresach:

3) lokomotywa nr 2 – zatrudniona codziennie w godz. 6:00 – 18:00,

4) lokomotywa nr 4 – zatrudniona od poniedziałku do piątku w godz. 6:00 – 14:00.

Obsada tych lokomotyw jest również jednoosobowa.

Wszystkie lokomotywy mogą jednocześnie znajdować się w rejonie manewrowym KKB-11, wtedy gdy zjeżdżają na przygotowane składy pociągów TKM i wtedy gdy powracają z odcinków ciążenia do stacji manewrowej. Lokomotywy te mogą równocześnie wykonywać pracę manewrową na poszczególnych układach torowych, wymaga to precyzyjnego omówienia planu pracy manewrowej kierujących manewrami ustawiaczy, tak aby każdy kierujący manewrami ustawiacz i każdy kierujący lokomotywą manewrową maszynista znał zakres, metody i warunki wykonywania ruchów manewrowych w wyniku których praca zostanie wykonana bezpiecznie.

Szczegółowy plan pracy manewrowej musi być przekazany posterunkom ruchu przygotowującym drogi przebiegu.

3. **Wykonanie manewrów równocześnie więcej niż jedną lokomotywą jest dozwolone, zabronione.*)**

4. **Kierowanie manewrami należy do obowiązków**

Manewrami kieruje starszy ustawiacz, koordynator organizacyjnie podległy Sekcji Przewozów i Ekspedycji Zakładu Przewozów Towarowych w Rybniku. Bezpośrednio przed rozpoczęciem manewrów ustawiacz ustala plan pracy manewrowej, zapoznaje z nim manewrowych, maszynistę lokomotywy manewrowej oraz dyżurnych ruchu lub nastawniczych nastawni przygotowujących drogi przebiegu. W przypadkach wykonywania pracy manewrowej przez inne lokomotywy manewrowe wskazane w pkt. 8-mym niniejszego regulaminu, kierujący pracą manewrową ustawiacze każdej z tych lokomotyw przed wykonaniem ruchu manewrowego porozumiewają się ze sobą w zakresie potrzebnym do bezpiecznego wykonania ruchu manewrowego, tak aby nie stworzyć zagrożenia starcia bocznego lub najechania manewrującego taboru na tym samym układzie torowym.

5. **Drużyna manewrowa składa się z:**

Skład drużyny manewrowej określa miesięczny harmonogram pracy. Podział zadań przy wykonywaniu pracy manewrowej dokonuje każdorazowo starszy ustawiacz, lub ustawiacz w kontrolce płożowych.

6. **Wykonanie manewrów i przerwanie ich zarządza każdorazowo:** starszy ustawiacz

7. **Bezpośrednią koordynację pracą manewrową sprawuje:**

Bezpośrednie kierownictwo manewrami sprawuje ustawiacz każdej lokomotywy manewrowej. Nadzór nad manewrami sprawuje starszy ustawiacz koordynator, a w przypadku braku obsady tego stanowiska wyznaczony przez Naczelnika Sekcji Przewozów i Ekspedycji ustawiacz.

8. **Bezpośredni nadzór nad pracą manewrową sprawuje** dyżurny ruchu

9. **Płozy hamulcowe numer typu w liczbie szt. i numer typu w liczbie szt. Znajdują się na.....które wydaje i za wydaną liczbę płożów hamulcowych odpowiedzialnym jest**

w celu zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem z torów 202, 205 płozy należy pobrać z nastawni KKB i wyłożyć pod dwa skrajne wagony od strony nastawni KKB. Wagony te należy również zahamować wagonowym hamulcem

ręcznym. Nastawnia KKB wyposażona jest w 8 sztuk płóz PL-1 i opisanych KKB i numerami 1-8. Po ustaniu potrzeby zabezpieczenia zdjęte płozy hamulcowe należy dostarczyć na nastawnię KKB.

Płozy te są na stanie ISE Racibórz

2)na torach kierunkowych (odstawczych):

na torach nr 123 – 138, 51, 52, 53, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73,

na torach rozrządowych nr 102 – 114,

na torach odjazdowych nr 54, 55, 56, 57,

na torze ogólnoadunkowym nr 74,

na torach komunikacyjnych nr 50, 58, 100, 101,

stosowane są płozy hamulcowe typu PL-1 opisane CZ K-K i ponumerowane od 1 do 100. Płozy te znajdują się na stojakach w międzytorzach. Płozy te są na stanie CZPE Kędzierzyn Koźle. Za gospodarkę płozami hamulcowymi odpowiedzialny jest ustawiacz lokomotywy manewrowej nr 1.

3)na torach grupy przyjazdowo-odjazdowej KKC-KKD (wschód) nr 42 – 49 wagony pozostawione na postój należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem przez zahamowanie pierwszych skrajnych wagonów hamulcem ręcznym. W przypadku braku wagonowego hamulca ręcznego lub jego nie działania, do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy pobrać płozy z nastawni KKC lub KKD w zależności od tego w którym okręgu nastawczym zajdzie taka potrzeba. Nastawnia KKC wyposażona jest w 4 płozy PL-1 opisanych KKC i numerami 1 – 4 i 2 płozy PL-2 opisanych KKC i numerami 5 –6. Nastawnia KKD wyposażona jest w 4 płozy PL-1 opisanych KKD i numerami 1 – 4 i 2 płozy PL-2 opisanych KKD i numerami 5 – 6. Składy manewrowe zabezpiecza i zabezpieczenie usuwa kierujący pracą manewrową ustawiacz lub wyznaczony przez niego manewrowy.

4)na torach grupy przyjazdowo-odjazdowej KKD (zachód) nr 61, 62, 63, 1z, 2z, 64 i 65 wagony pozostawione na postój należy zabezpieczyć przez zahamowanie pierwszych skrajnych wagonów wagonowym hamulcem ręcznym. W przypadku braku wagonowego hamulca ręcznego lub jego nie działania, do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy pobrać płozy z nastawni KKD-31 lub KKD-32 w zależności od tego w którym okręgu nastawczym zajdzie taka potrzeba. Nastawnia KKD-31 wyposażona jest w 4 płozy PL-1 opisanych KKD-31 i numerami 1 – 4 i 2 płozy PL-2 opisanych KKD-31 i numerami 5 –6. Nastawnia KKD-32 wyposażona jest w 4 płozy PL-1 opisanych KKD-32 i numerami 1 – 4 i 2 płozy PL-2 opisanych KKD-32 i numerami 5 – 6. Składy manewrowe zabezpiecza i zabezpieczenie usuwa kierujący pracą manewrową ustawiacz lub wyznaczony przez niego manewrowy.

Płozy hamulcowe znajdujące się na nastawniach są na stanie Sekcji Eksploatacji Racibórz. W przypadku, gdy odstawiony na postój skład manewrowy stanie się pociągiem użyte do zabezpieczenia przed zbiegnięciem płozy hamulcowe usuwa: na torach 42 – 49 odprawiacz pociągów, w na torach nr 61 – 65 nastawniczy KKD-31 lub KKD-32, w zależności od tego w którym okręgu nastawczym były one wyłożone. Wydane z nastawni płozy pozostające pod wagonami na przełomie dyżuru zdający dyżur nastawniczy wskazuje nr toru i nr płoza użytego do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem. Gospodarka płozami hamulcowymi musi być tak prowadzona, aby a każdej chwili było wiadome gdzie znajdują się poszczególne płozy użyte do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem.

-rozjazdy nr 252 251, 249, 247 będą przekładane ręcznie przez drużynę manewrową Cargo, natomiast pozostałe rozjazdy nr 244, 245 a/b, 245 c/d, 250, 253 a/b, 253 c/d 255, 256, 257 przez wyznaczonego pracownika PRST.

10. Po zakończeniu manewrów usuwanie płozów z torów oraz składowanie ich w wyznaczonym miejscu należy do obowiązków

Kierującego manewrami

11. Płozy hamulcowe uszkodzone należy przechowywać w

Potrzebę wymiany płóz hamulcowych należących do Sekcji Eksploatacji Racibórz należy zgłosić do magazynu sekcji, który spowoduje wymianę. Płozy stanowiące wyposażenie Sekcji Przewozów i Ekspedycji należy zgłosić do magazynu sekcji, który spowoduje wymianę.

12. Pojazdem trakcyjnym przy nieobsadzonych hamulcach można przetaczać w jednej grupie dotyczy tylko KKB-11: 4 osie ładowne lub 12 osi próżnych....wagonów.

13. Podczas wykonywania pracy manewrowej, pojazd trakcyjny powinna znajdować się Lokomotywy manewrowe wykonujące prace manewrowe na zasadniczej górze rozrządowej KKB oraz na pomocniczej górze rozrządowej KKB-11 mogą przejeżdżać przez grzbiety górów bez ograniczeń.

14. Wagonów na postój nie można odstawić na tory nr 101, 113 i 114.
15. Odrzucanie wagonów zabronione jest:
na tory nr w kierunku
na tory nr w kierunku
16. Ograniczenie prędkości przetaczania wywołane warunkami miejscowymi brak.....
.....
17. Podczas przetaczania na tor nrw kierunku
należy zachować następujące środki ostrożności
.....
18. Ruch na przejeździe drogowym w km w czasie wykonywania manewrów
zabezpieczony jest przez, (w jaki sposób).....nie dotyczy
Aby umożliwić korzystanie z przejazdu pojazdom drogowym i pieszym, należy manewry przez
przejazd przerwać w minutowych odstępach.
19. Podczas manewrów zwrotnice nr nastawiane są przez pracowników wykonujących
manewry, a pozostałe zwrotnice na żądanie kierującego manewrami nastawiane są przez
pracowników posterunków technicznych
20. Sposób manewrowania wagonami zajętych przez podróżnych oraz środki ostrożności:
Nie dotyczy
21. Sprawdzanie należytego zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem po zakończeniu manewrów
należy do obowiązków
22. Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych

**Zmiana w organizacji pracy manewrowej
po zamknięciu posterunku ruchu „KKC-22” pomiędzy:**

1. Nastawnią wykonawczą „KKC-21” i grupą torów nr 174 – 177 PRST
 1. Grupą PRST torów nr 174 – 177 i nastawnią wykonawczą „KKC-21”
 2. Nastawnią wykonawczą „KKB-11” i grupą PRST torów nr 174 – 177
 3. Grupą PRST torów 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
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 posiadającemu
uprawnienia do przygotowania 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 trakcji manewrowej na żądany tor / grupy PRST / co
odnotowuje w dokumentacji R-142
- 1.5. Nastawniczy nastawni wykonawczej „KKC-21” po otrzymaniu zgody wjazdu trakcji
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 z torów nr 174 – 177 w kierunku nastawni wykonawczej „KKC-21”

- 2.1. Dyspozytor PRST, wydaje polecenie swojemu pracownikowi posiadający uprawnienie do przygotowania drogi przebiegu na wyjazd ze wskazanego toru
- 2.2 Po zgłoszeniu przygotowaniu drogi przebiegu dyspozytor PRST zgłasza nastawniczemu potrzebę wyjazdu z grupy bocznic z torów 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 PRST torów 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 uprawnienie do przygotowaniu drogi przebiegu na wjazd na wskazany tor.
- 3.3 Po przygotowaniu drogi przebiegu na żądany tor, pracownik PRST zgłasza to dyspozytorowi PRST.
- 3.4 Następnie dyspozytor PRST zgłasza telefonicznie pracownikowi nastawni wykonawczej „KKB-11” zgodę wjazdu trakcji manewrowej na żądany tor / grupę PRST / co odnotowuje w dokumentacji R-142
- 3.5 Pracownik / nastawniczy/ nastawni wykonawczej „KKB-11” po otrzymaniu zgody wjazdu trakcji 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 Trakcja 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 trakcji manewrowej w kierunku grupy torów PRST.
- 3.7 Pracownik drużyny manewrowej powinien jechać na pierwszym pojeździe trakcji 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 z torów nr 174 – 177 w kierunku nastawni wykonawczej „KKB-11”

- 4.1 Dyspozytor PRST, wydaje polecenie swojemu pracownikowi posiadającemu uprawnienie do przygotowania 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 sygnal „Ms2”- jazda manewrowa dozwolona lub podaniu sygnału manewrowego „Rml 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.