

62. Regulamin pracy manewrowej dla posterunku ruchu

1. Teren stacji Kędzierzyn Koźle KKC stanowi jeden rejon manewrowy.
2. Pracę manewrową wykonuje się pojazdami trakcyjnymi.
3. Wykonanie manewrów równocześnie więcej niż jedną lokomotywą jest dozwolone, ~~zabronione.~~^{*)}
4. Kierowanie manewrami należy do obowiązków

Manewrami zarządza ustawiacz Sekcji Cargo. Bezpośrednio przed rozpoczęciem ustala plan pracy manewrowej z dyżurnym ruchu „KKC” i zapoznaje z nim maszynistę lokomotywy manewrowej. W przypadku wykonywania pracy manewrowej lokomotywą pociągową ze sposobem wykonania pracy zapoznaje maszynistę tej lokomotywy

5. Drużyna manewrowa składa się z:

Ustawiacz i manewrowy, w razie potrzeby liczba manewrowych może być zwiększona na polecenie starszego ustawiacza Sekcji Cargo

6. Wykonanie manewrów i przerwanie ich zarządza każdorazowo: Dyżurny ruchu KKC
7. Bezpośrednią koordynację pracą manewrową sprawuje:

Ogólny nadzór nad pracą manewrową sprawuje dyżurny ruchu dysponujący „KKC”, który polega na:

- *wzajemnej współpracy z pracownikami posterunków nastawczych dotyczącej organizacji pracy manewrowej oraz przeprowadzania prób hamulca,*
- *odstawiania i doczepiania wagonów od i do pociągów towarowych,*
- *stosowania właściwych sygnałów,*
- *wydawania poleceń dotyczących przerywania pracy manewrowej na czas jazd pociągowych w razie sprzeczności dróg przebiegu oraz pozostawiania taboru w granicach długości użytecznych torów stacyjnych (ograniczonych sygnalizatorami, ukresami rozjazdów, wykolejnicami, itp.).*

Zezwolenia dla jazd manewrowych pomiędzy okręgami nastawczymi notuje się w książkach przebiegów R-142 z wypełnianiem rubryk 1, 2, 3, 5, 7 gdzie w rubryce 5 notuje się czas zezwolenia na jazdę w sąsiedni okręg nastawczy, zaś w rubryce 7 czas zwolnienia toru.

W R-292 dyżurny ruchu dysponujący „KKC” dokonuje zapisów o sposobie zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem na torach głównych i jego uchyleniu notując nazwisko zgłaszającego, czas zgłoszenia oraz rodzaj zastosowanego zabezpieczenia.

8. Bezpośredni nadzór nad pracą manewrową sprawuje...

Bezpośredni nadzór wykonaniem pracy manewrowej sprawuje starszy ustawiacz Sekcji Cargo. Manewrami kieruje wyznaczony ustawiacz Sekcji Cargo, który wydaje polecenia na wykonanie ruchów manewrowych, po upewnieniu się iż nie ma zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu, taboru i ludzi. Ustawiacz zamawia drogi przebiegu dla manewrów u pracowników posterunków nastawczych, po uprzednim omówieniu sposobu wykonania pracy manewrowej

9. Płozy hamulcowe znajdują się na nastawni: *W rejonie manewrowym „KKC” stosuje się płozy hamulcowe typu PL-1 /kolor czerwony/ oraz 2 płozy typu PL2 /żółte/ które znajdują się na wyposażeniu nastawni dysponującej „KKC”.*
10. Po zakończeniu manewrów usuwanie płożów z torów oraz składowanie ich w wyznaczonym miejscu należy do obowiązków Drużyna manewrowa
11. Płozy hamulcowe uszkodzone należy przechowywać w
Uszkodzone płozy hamulcowe będące na wyposażeniu nastawni „KKC” należy natychmiast wymienić w ISE
12. Pojazdem trakcyjnym przy nieobsadzonych hamulcach można przetaczać w jednej grupie
Można przestawiać tylko 2 wagonów.
13. Podczas wykonywania pracy manewrowej, pojazd trakcyjny powinna znajdować się
Nie ma ograniczeń
14. Wagonów na postój nie można odstawiać na tory:

Na torach nr 41, 50 i 100, żeberkowych ochronnych oraz na wszystkich torach łączących /wstawki międzyrozjazdowe/.

15. Odrzucanie wagonów zabronione jest na wszystkich torach.
16. Ograniczenie prędkości przetaczania wywołane warunkami miejscowymi Brak
17. Podczas przetaczania na tor nr w kierunku należy zachować następujące środki ostrożności nie dotyczy
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 Nie dotyczy
19. Podczas manewrów zwrotnice nr nastawiane są przez pracowników wykonujących manewry, a pozostałe zwrotnice na żądanie kierującego manewrami nastawiane są przez pracowników posterunków technicznych Nie dotyczy
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
Zabezpieczanie taboru przed zbiegnięciem i zdejmowanie zabezpieczenia uregulowane jest postanowieniami w działce 42 dla przypadków składów pozostawianych po zakończeniu jazdy na torach przy peronach lub po ich podstawieniu.
22. Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych

- 1) *Zwrotnice rozjazdów nastawianych ręcznie obsługuje drużyna manewrowa Sekcji Cargo.*
- 2) *Manewrami pociągu sieciowego kieruje kierownik tego pociągu. Szczegółowe postanowienia są zawarte z Regulaminie boczniczy Sekcji Zasilania Trakcyjnego.*
- 3) *Zmiana w organizacji pracy manewrowej po zamknięciu posterunku ruchu „KKC-22” pomiędzy :*

1. ***Nastawnią wykonawczą „KKC-21” i grupą torów PRST- K-Koźle nr 174 – 177***
2. ***Grupą torów PRST-K-Koźle nr 174 – 177 i nastawnią wykonawczą „KKC-21”***
3. ***Nastawnią wykonawczą „KKB-11” i grupą boczniczy PRST torów nr 174 – 177***
4. ***Grupą torów PRST-K-Koźle nr 174 – 177 i nastawnią wykonawczą „KKB-11”***
5. ***Nastawnią wykonawczą „KKB-11” i „KKC-21” z nastawnią dysponującą „KKB”***
6. ***Nastawnią dysponującą „KKB” z nastawnią wykonawczą „KKB-11” i „KKC-21”***

Ad.1 Postępowanie nastawniczego nastawni wykonawczej „KKC-21” przed obsługą grupy torów PRST –K-Koźle PR-Opole 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 trakcji 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 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 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 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 PR-Opole 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 trakcji manewrowej na żądany tor /grupę PRST./co odnotowuje w dokumentacji R-142
- 3.5 Pracownik /nastawniczy/ nastawni wykonawczej „KKB-11” po otrzymaniu zgodę 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 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 ruchem 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.