

62. Regulamin pracy manewrowej dla posterunku ruchu

1. Teren stacji Knurów stanowi jeden rejon manewrowy.
2. Pracę manewrową wykonuje się: pojazdami trakcyjnymi licencjonowanych przewoźników
3. Wykonanie manewrów równocześnie więcej niż jedną lokomotywą jest ~~dozwolone~~, zabronione.*)
4. Kierowanie manewrami należy do obowiązków : kierownika manewrów(kierownika pociągu lub innego pracownika posiadającego wymagane kwalifikacje).
5. Drużyna manewrowa składa się z: skład drużyny manewrowej zgodny z Instrukcją Ir-9, ustala Przewoźnik.
6. Wykonanie manewrów i ich przerwanie zarządza każdorazowo dyżurny ruchu Kn
7. Bezpośrednią koordynację nad pracą manewrową sprawuje dyżurny ruchu Kn.
8. Bezpośredni nadzór nad pracą manewrową sprawuje :pracownik Przewoźnika kolejowego.
9. Płozy hamulcowe numer 1Kn, 2Kn, 3Kn, 4Kn typu PL 3 w liczbie 4 szt.znajdują się na nastawni dysponującej Kn.
Płozy hamulcowe numer 1Kn-1 ,2Kn-1, 3Kn-1,4Kn-1 typu PL 3 w liczbie 4 szt.
Znajdują się na nastawni wykonawczej Kn-1
Za wydaną liczbę płożów hamulcowych odpowiedzialnym jest dyżurny ruchu dyżurny ruchu Kn . lub nastawniczy dyżurny ruchu Kn-1 .
10. Po zakończeniu manewrów usuwanie płożów z torów oraz składanie tych płożów w oznaczonym miejscu należy do obowiązków pracowników przewoźnika kolejowego .
- 11.Płozy hamulcowe uszkodzone należy przechowywać w budynku nastawni a następnie przekazać do ISE
- 12.Pojazdem trakcyjnym przy nieobsadzonych hamulcach można przetaczać w jednej grupie : 8 osi
- 13.Podczas wykonywania pracy manewrowej , lokomotywa może znajdować się z którejkolwiek strony przetaczanej grupy wagonów. W razie wyjazdu taborem na tor główny w kierunku semafora wjazdowego A1/2 i O² lokomotywa bezwzględnie musi znajdować się od strony szlaku lub należy ograniczyć prędkość do 15km/h pod warunkiem hamowania 10 osi składu manewrowego, przy czym pierwszy wagon od strony spadku powinien mieć czynny hamulec obsługiwany .
- 14.Nie ma ograniczeń co do odstawiania wagonów na poszczególnych torach podczas manewrów , Zabrania się pozostawiania wagonów po ukończeniu manewrów na torach nr 1, 2
- 15.Zabronione jest wykonywanie pracy manewrowej odrzutem na wszystkie tory z uwagi na występowanie czynnych szkód górniczych
- 16.Ograniczenie prędkości przetaczania wywołane warunkami miejscowymi :
Przed przejściem w poziomie szyn na peron nr 2 zmniejszyć prędkość do

20 km / h i bacznie obserwować przejście. Obowiązkiem kierującego manewrami jest zabezpieczenie przejścia.

W przypadku pchania taboru manewrowy powinien znajdować się na pierwszym wagonie lub poprzedzać go i podawać odpowiednie sygnały manewrowe.

W przypadku konieczności przestawienia składu pociągu pasażerskiego , szybkość jazdy manewrowej należy ograniczyć do 10 km / h.

17. W przypadku dopychania wagonów w okręgu Kn w kierunku Kn1 wagony muszą być bezwzględnie sprzęgnięte , a do momentu dojazdu lokomotywy do grupy wagonów i połączeniu lokomotywy z wagonami , wagony te powinny być zahamowane hamulcem ręcznym lub zabezpieczone przed zbiegnięciem płozami hamulcowymi od strony nastawni Kn1.

18. Ruch na przejeździe drogowym w km 10,855 w czasie wykonywania manewrów zabezpieczony jest przez zamknięcie rogatek przejazdowych. Aby umożliwić korzystanie z przejazdu pieszym i pojazdom drogowym , należy pracę manewrową przerwać w 10-cio minutowych odstępach.

19. Podczas manewrów zwrotnice na żądanie kierującego manewrami nastawiane są przez pracowników nastawni Kn, KnK i Kn1

20. Sposób manewrowania wagonami zajętymi przez podróżnych oraz środki ostrożności :

Manewrowanie wagonami zajętymi przez podróżnych dozwolone jest w przypadkach awaryjnych tj. niemożności wyjazdu z danego toru stacyjnego przy zachowaniu następujących środków ostrożności:

a/ o potrzebie przestawienia składu dyżurny ruchu powiadamia drużynę konduktorską,

b/ podczas przestawiania składu pociągu pasażerskiego nie wolno przestawiać zwrotnic w całym okręgu nastawczym .

21. Sprawdzenie należytego zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem po zakończeniu manewrów należy do obowiązków :Przewoźnika kolejowego.

22. Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych

Płozy hamulcowe w liczbie potrzebnej do wykonania pracy manewrowej lub do zabezpieczenia składu pociągu czy wagonów, każdorazowo przywożone są przez Przewoźnika kolejowego. Natomiast płozy hamulcowe znajdujące się na nastawniach Kn i Kn-1 używane są w sytuacjach awaryjnych.