

62. Regulamin pracy manewrowej dla posterunku ruchu

1. Teren stacji **Opole Główne** stanowi jeden rejon manewrowy.
2. Pracę manewrową wykonuje się **pojazdami trakcyjnymi pociągowymi (elektrycznymi zespołami trakcyjnymi)**
3. Wykonanie manewrów równocześnie więcej niż jednym pojazdem trakcyjnym jest dozwolone, **zabronione***
4. Kierowanie manewrami należy do obowiązków **kierującego manewrami (ustawiacza)**
5. Drużyna manewrowa składa się z: **kierującego manewrami (ustawiacza) posiadającego upoważnienie**.
6. Wykonanie manewrów i przerwanie ich zarządza każdorazowo:
dyżurny ruchu dysponujący rejon „Op”;
nastawniczy rejon „Op-1”; nastawniczy rejon „Op-2”
7. Bezpośrednią koordynację nad pracą manewrową sprawuje: **dyżurny ruchu dysponujący**
8. Bezpośredni nadzór nad pracą manewrową sprawuje **dyżurny ruchu dysponujący**
9. Płozy hamulcowe numer **Op1,Op2** typu **PL2** w liczbie **2** szt. na nastawni Op, płozy hamulcowe numer **Op1-1,Op1-2** typu **PL2** w liczbie **2** szt na nastawni Op1, płozy hamulcowe numer **Op2-1,Op2-2** typu **PL2** w liczbie **2** szt na nastawni Op2,
10. Po zakończeniu manewrów usuwanie płożów z torów oraz składowanie ich w wyznaczonym miejscu należy do obowiązków **kierującego manewrami (ustawiacza)**
11. Płozy hamulcowe uszkodzone należy przechowywać w **magazynie ISE Opole**
12. Pojazdem trakcyjnym przy nieobsadzonych hamulcach przetaczać można wagonów – **nie dotyczy**.
13. Podczas wykonywania pracy manewrowej, pojazd trakcyjny powinien znajdować się **nie ma ograniczeń**
14. Wagonów na postój nie można odstawić na tory nr **1, 2, 4, 5, 15, 17, 30płd, 4, 6, 8, 12, 14płn**.
15. Odrzucanie wagonów zabronione jest: **na wszystkie tory stacji Opole Główne**
16. Ograniczenie prędkości przetaczania wywołane warunkami miejscowymi **z uwagi na przejazd kolejowy w torze nr 15 płd. w czasie jazdy ograniczyć prędkość do 5 km/godz.**
17. Podczas przetaczania na tor nr **801 i 18płn.** w kierunku **torów wyposażonych w kanały do obrządzania składów** należy zachować następujące środki ostrożności **zwrócić uwagę czy obok stojących składów EZT lub wagonów nie pracują ludzie. W trakcie pracy tory te winny być osłonięte tarczą D-1.**
18. Ruch na przejeździe drogowym w km **75.380** w czasie wykonywania manewrów zabezpieczony jest przez (w jaki sposób) **przejazd kategorii „D” ograniczenie prędkości do 5 km/godz. ponadto przed wskaźnikiem W-6 należy podać sygnał „Baczność” i obserwować przejazd czy nie ma żadnych pojazdów i pieszych na przejeździe.**

Aby umożliwić korzystanie z przejazdu pojazdom drogowym i pieszym, należy manewry przez przejazd przerwać w **10** minutowych odstępach.
19. Podczas manewrów zwrótnice nr **185, 187, 188, 189,190, 191, 193, 801 na południowej grupie torów oraz 119,122,129,135 na północnej grupie torów** nastawiane są przez pracowników wykonujących manewry (ustawiacza PR Opole) - ustawiacz każdorazowe ułożenie drogi przebiegu na południowej i północnej grupie torów zgłasza radiotelefontycznie nastawniczemu „OP-2” i „OP-1”. Rozmowa ta winna być obustronnie odnotowana. Nastawniczy odnotowuje rozmowę w książce przebiegów „R-142”, a kierujący manewrami w dzienniku telefonicznym „R-138”, a pozostałe zwrótnice na żądanie kierującego manewrami nastawiane są przez pracowników posterunków technicznych „Op”, „Op-1”, „Op-2”.

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

Przed rozpoczęciem manewrów ustawiacz uprzedza maszynistę o manewrowaniu wagonami z ludźmi i ograniczeniu prędkości do 10 km/godz. Przed podaniem sygnału do jazdy ustawiacz obowiązany jest sprawdzić czy zostały pozamykane drzwi wagonu

21. Sprawdzanie należytego zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem po zakończeniu manewrów należy do obowiązków **kierującego manewrami lub maszynisty w przypadku odstawiania EZT.**

22. Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych

Jazda elektrycznych zespołów trakcyjnych celu przestawiania z torów nr **2płd., 3płd. 4płd. na tor 17płd. lub 30płd.** odbywa się na sygnał „Ms2” „jazda manewrowa dozwolona” na odpowiednim semaforze świetlnym. Jazda z toru **1płd.**, w kierunku nastawni „OP2” odbywa się na sygnał ręczny „Do mnie” z nastawni „OP2”. Jazda z toru **30płd.** odbywa się na sygnał „Ms2” wyświetlony na Tm41. Jazda z toru **5 płd.** na tor **17 lub 30 płd.** odbywa się na sygnał „Ms2” na tarczy Tm42. Jazda EZT z południowej grupy torów od 6 płd. do 801 odbywa się na sygnał ręczny podany przez kierującego manewrami po wcześniejszym przygotowaniu drogi przebiegu dla danej jazdy manewrowej i uzgodnieniu jej z nastawniczym nastawni wykonawczej OP-2.

Jazda z torów **6płn., 8płn., 12płn., 14płn.** odbywa się na sygnał „Ms2” Jazda manewrowa dozwolona” na odpowiednim semaforze wyjazdowym. Jazda z toru **4płn., 16 płn., 18płn., 20płn., 22płn., 24płn.**, odbywa się na sygnał „Ms2” na odpowiedniej tarczy manewrowej. Jazda na tory 20 płn., 22płn., 24płn. może się odbyć tylko trakcją spalinową. Z uwagi na dokonywanie czyszczenia wagonów na torze 18 płn. zachodzi konieczność wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej nad torem 16 i 18 płn. Przed wyłączeniem napięcia rewident zgłasza osobiście nastawniczemu „Op-1” potrzebę wyłączenia napięcia podając swoje nazwisko i stanowisko, które nastawniczy odpisuje w R-142. Po otrzymaniu zgody od nastawniczego Op-1 rewident wyłącza napięcie w sieci trakcyjnej nad torem 16 i 18 płn. i ustawia tarczę zatrzymania D-1 w osi toru 16 płn. w tym czasie nie wolno jechać trakcją elektryczną na północną grupę torów. Po zakończeniu czyszczenia lub naprawy rewident załącza napięcie w sieci trakcyjnej, zdejmuje tarczę D-1 i powiadamia nastawniczego „Op-1” podając swoje nazwisko i stanowisko nastawniczy zgłoszenie to odpisuje w R-142.

*) niepotrzebne skreślić