

62. Regulamin pracy manewrowej dla posterunku ruchu

1. Teren stacji *Zdzieszowice* stanowi jeden rejon manewrowy.
2. Pracę manewrową wykonuje się pojazdami trakcyjnymi
3. Wykonanie manewrów równocześnie więcej niż jedną lokomotywą jest zabronione.
4. Kierowanie manewrami należy do obowiązków *ustawiacza, lub kierownika pociągu przewoźnika*
5. Drużyna manewrowa składa się z: *ustawiacz i manewrowy*. Przy pociągach z poza holdingu PKP S.A. – obsługa pociągu.
6. Wykonanie manewrów i przerwanie ich zarządza każdorazowo: : *dyżurny ruchu dysponujący „Zd”*.
7. Bezpośrednią koordynację pracą manewrową sprawuje: *dyżurny ruchu dysponujący „Zd”*.
8. Bezpośredni nadzór nad pracą manewrową sprawuje Kierownik manewrów
9. Płozy hamulcowe numer typu *PL-1 (kolor czerwony)* w liczbie 3 szt. i numer typu *PL-2(kolor żółty)* 2 szt. na nastawni dysponującej *ZD* oraz numer typu *PL-2(kolor żółty)* 3 szt. na nastawni wykonawczej *ZD-1*. Znajdują się na *w pomieszczeniach nastawni dysponującej „Zd” i wykonawczej „Zd-1”*, które wydaje i za wydaną liczbę płożów hamulcowych odpowiedzialnym jest *dyżurny ruchu na nastawni dysponującej „Zd” i nastawniczy na nastawni wykonawczej „Zd-1”*.
10. Po zakończeniu manewrów usuwanie płożów z torów oraz składowanie ich w wyznaczonym miejscu należy do obowiązków kierownika wykonującego pracę manewrową na torach stacyjnych oraz dokonujących zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem i zdejmowania zabezpieczenia /działka 42/.
11. Płozy hamulcowe uszkodzone należy przechowywać w : *w podręcznym pomieszczeniu kotłowni CO nastawni dysponującej „Zd” i wykonawczej „Zd-1”, a następnie przekazać do magazynu ISE*
12. Pojazdem trakcyjnym przy nieobsadzonych hamulcach można przetaczać w jednej grupie 20 wagonów 2-osiowych.
13. Podczas wykonywania pracy manewrowej, pojazd trakcyjny powinna znajdować się z *którejkoľwiek strony wagonów*. W razie wyjazdu taboru na tor główny w kierunku: *podg. „Ra” lub „Gg”* lokomotywa bezwzględnie musi się znajdować od strony szlaku.
14. Wagonów na postój nie można odstawiać na tory nr 1 i 2.
15. Odrzucanie wagonów zabronione jest: *na wszystkie*
16. Ograniczenie prędkości przetaczania wywołane warunkami miejscowymi
do 5 km/h przy peronach, gdy znajdują się na peronach podróźni.
17. Podczas przetaczania na tor nr 1 i 2 w kierunku *torów przy peronach* należy zachować następujące środki ostrożności
ograniczyć prędkość, przy pchanych wagonach na pierwszym wagonie powinien znajdować się manewrowy, który obserwuje drogę przebieg.
18. Ruch na przejeździe drogowym w km *10.560 i 10.821* w czasie wykonywania manewrów zabezpieczony jest przez, (w jaki sposób) : *zamknięcie rogatek przejazdowych, obsługiwanym przez dróżnika przejazdowego posterunku „Nr11”*
Aby umożliwić korzystanie z przejazdu pojazdom drogowym i pieszym, należy manewry przez przejazd przerwać w 10 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 *nastawniczego/dyżurnego ruchu dysponującego „Zd” i nastawniczego „Zd-1”*.

20. Sposób manewrowania wagonami zajętych przez podróżnych oraz środki ostrożności: : w razie potrzeby przestawienia składu zajętego przez podróżnych przed rozpoczęciem manewrowania drużyna konduktorska obowiązana jest ostrzec podróżnych i zabezpieczyć drzwi wagonów. Kierownik pociągu lub na jego polecenie konduktor powinien znajdować się na czole pierwszego pchanego wagonu. Dyżurny ruchu dysponujący „Zd” przed rozpoczęciem manewrowania ostrzega podróżnych za pomocą megafonów.
21. Sprawdzanie należytego zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem po zakończeniu manewrów należy do obowiązków ustawiacza, który zgłasza zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem dyżurnemu ruchu dysponującemu „Zd”. Dyżurny ruchu dysponujący „Zd” dokonuje odpowiedniego zapisu w Kontrolce zajęcia torów wjazdowych R-292 – wpisując nazwisko zgłaszającego, godzinę i sposób zabezpieczenia /działka. 42/.
22. Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych : pracę manewrową na torach stacyjnych nie może wykonywać drużyna manewrowa bocznic kolejowej „ZK”. Zasady prowadzenia ruchu manewrowego pomiędzy stacją Zdzieszowice „Zd” i bocznicą kolejową wskazane są w działkach 39 i 71

Spychanie pociągu ze Stacji Zdzieszowice do bocznicy ZK Zdzieszowice / na zasadach pociągowych/

1. Postępowanie podczas spychania pociągu ze stacji Zdzieszowice na bocznicę Zakładu Koksowniczego „ZK” Zdzieszowice.

Z powodu zamknięcia toru nr 126 lub nr 126 i nr 127 szlakowych pomiędzy posterunkiem odgałęźnym Raszowa „Ra”- Zakład Koksowniczy „ZK” Zdzieszowice pociąg towarowy Cargo powinien zostać przyjęty na tor stacyjny nr 9 lub 11. Wjazd pociągu dyżurny ruchu stacji Zdzieszowice „Zd” zgłasza dyżurnemu ruchu „ZK” Zdzieszowice oraz na odprawę pociągu. Następnie ustawiacz Cargo udaje się na koniec pociągu, który przez radiotelefon uzgadnia spychanie pociągu z dyżurnym ruchu stacji Zdzieszowice „Zd” oraz z dyżurnym ruchu „ZK” Zdzieszowice.

Po zajęciu miejsca na ostatnim wagonie, ustawiacz zgłasza gotowość spychania pociągu przez radiotelefon z dyżurnym ruchu stacji Zdzieszowice „Zd” oraz z dyżurnym ruchu „ZK” Zdzieszowice. Po przygotowaniu drogi przebiegu do spychania w okręgu „Zd-1” przez nastawniczego „Zd-1” na stacji Zdzieszowice oraz dyżurnego ruchu dysponującego „ZK”, na torach bocznic kolejowej dyżurny ruchu stacji Zdzieszowice „Zd” daje polecenie nastawnicznemu „Zd-1” na wyświetlenie sygnału zezwalającego na semaforze „D²” z toru nr 9 lub na semaforze „E²” z toru nr 11 na spychanie pociągu na bocznicę.

Zg z Ir-1 §66

2. Postępowanie podczas spychania pociągu z bocznicy Zakładu Koksowniczego „ZK” Zdzieszowice. na stację Zdzieszowice

Po zgłoszeniu gotowości spychania pociągu przez ustawiacza z bocznicy Zakładu Koksowniczego „ZK” Zdzieszowice, który zajmuje miejsce na ostatnim wagonie i przez radiotelefon uzgadnia spychanie pociągu z dyżurnym ruchu stacji Zdzieszowice „Zd” oraz z dyżurnym ruchu „ZK” Zdzieszowice. Po przygotowaniu drogi przebiegu do spychania pociągu w okręgu „Zd-1” przez nastawniczego „Zd-1” na stacji Zdzieszowice oraz dyżurnego ruchu dysponującego „ZK”, na torach bocznic kolejowej dyżurny ruchu stacji Zdzieszowice „Zd” daje zgodę dyżurnemu ruchu „ZK” Zdzieszowice na wyświetlenie sygnału zezwalającego na semaforze z toru bocznic na tor nr 9 lub 11. Po zepchnięciu pociągu i po zgłoszeniu gotowości pociągu dyżurnemu ruchu „Zd” przez maszynistę, dyżurny ruchu podaje sygnał zezwalający na wyjazd na semaforze „D²” z toru nr 9 lub na semaforze „E²” z toru nr 11 na tor szlakowy nr 2 w kierunku podg. Raszowa.