

67. Regulamin obsługi posterunku ruchu dla czynności technicznych

Chróścina Nyska

1. Posterunek ruchu zamknięty dla czynności technicznych Chróścina Nyska

położony jest w km 17,687 szlaku jednotorowego, między posterunkami ruchu technicznie czynnymi: Nysa – Brzeg, na linii – 288 drugorzędnej Nysa – Brzeg czynny pod względem handlowo-ekspedycyjnym: dla podstawiania i zabierania wagonów w godz. 7⁰⁰ - 15⁰⁰

2. Obsługę posterunku ruchu dokonuje się pociągami: zdawczymi

3. Tory i urządzenia na stacji:

Tory stacyjne

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Czy jest używany: tak, nie	Długość użyteczna metrach	Dopuszczalna skrajnia
1	2	3	4	5
1	Główny zasadniczy - szlakowy	tak	618	
3	Ogólno za i wyładunkowy	tak	155	
5	Ogólno za i wyładunkowy	tak	177	

Place ładunkowe

Nr placu	Znajduje się przy torze nr	Przeznaczenie placu	Długość frontu ładunkowego w metrach	Szerokość placu w metrach
1	2	3	4	5
1	3, 5	Ogólno na i wyładunkowy	170	9,8
2	5	ogólnoładunkowy	150	10,0

Rampy

Oznaczenie rampy	Znajduje się przy torze nr	Rodzaj i przeznaczenie rampy	Dopuszczalne obciążenie m ² (t)	Długość frontu ładunkowego w metrach	Szerokość rampy w metrach
1	2	3	4	5	6
I	3a	Rampa czołowo-boczna do na i wyładunku przesyłek wagonowych		16,4	3,8

Wagi wagonowe

W torze nr	W czyjej dyspozycji znajduje się waga:	Czy jest czynna i kto obsługuje:	Pomost		Przejazd lokomotywy niedozwolony lub dozwolony z szybkością km/h
			długość w m	siła udźwigu	
1	2	3	4	5	6

Przejazdy i przejścia w poziomie szyn na stacji

Przejazd znajduje się na km	Przejazd nieobsługiwany obsługiwany przez	Odległość przejazdu od miejsca obsługi w metrach	Sygnał wywoławczy przejazdu	Do kogo należy obowiązek:	
				podawania sygnałów na przejazd	czyszczenia żłobków na przejeździe
1	2	3	4	5	6
17.739	nieobsługiwany	-	-	-	Obchodowy
18.049	nieobsługiwany	-	-	-	Obchodowy

Wykaz zwrotnic i wykolejnic

Nr rozj. wyk.	Zasadnicze położenie zwrotnic	Czy jest używana: (tak, nie)	Czy zwrotnica, wykolejnica posiada zamki: (tak, nie)	Sposób nastawiania	Oświetlona (tak, nie)	Uzależnienie
1	2	3	4	5	6	7
1	Na tor 1	nie	tak	ręczny	nie	z. ryglowym
3	Na tor 1	tak	tak	ręczny	nie	z. ryglowym
4	Na tor 3	tak	nie	ręczny	nie	-
5	Na tor 3	tak	tak	ręczny	nie	z. trzpieniowym
6	Na tor 1	tak	tak	ręczny	nie	z. ryglowym
8	Na tor 1	nie	tak	ręczny	nie	z. ryglowym
101	Na tor 1	tak	tak	ręczny	nie	z. ryglowym
Wk3	nałożona	tak	tak	ręczna	nie	Uzal.klucz.zw. nr3
Wk101	nałożona	tak	tak	ręczna	nie	Uzal.klucz.zw. nr101

Klucze od zwrotnic nieczynnych Nr 1 i 8 przechowuje się w Sekcji Eksploatacji Kamieniec Ząbkowicki. Od zwrotnic i wykolejnic czynnych nr 3, 5, 6, 101, Wk3, Wk101 znajdują się w szafie aparatu kontenera srk Wk102, Wk301, 401 (niezależnione) w szafie aparatu kontenera srk.

Klucze zapasowe zwrotnic i wykolejnic czynnych nr 3, 5, 6, 101, Wk3, Wk101 oraz Wk102, Wk301, 401 znajdują się na tablicy kluczowej zaplombowane u

.....

Stacja techniczna zamknięta posiada łączność telefoniczną - brak

Na stacji znajdują się wskaźniki „W4” - sztuk - brak

4. Obsadę stanowi:

Bez obsady

5. Warunki techniczne obsługi stacji:

- 1) Jednorazowo można wyprawić składy wagonowe długości nieprzekraczającej 33 wagony na tory nr 3 i 5
- 2) Na tory stacyjne nie mogą wjeżdżać lokomotywy serii - bez ograniczeń i wagony serii - bez ograniczeń.
- 3) Dopuszczalna prędkość jazdy po torach stacyjnych wynosi 20 km/h.
- 4) W jednej grupie bez obsady hamulców można przetaczać składy wagonowe o nieprzekraczającej długości 15 wagonów.

5) Podczas wykonywania manewrów należy zachować następujące środki ostrożności:

Lokomotywa powinna znajdować się od strony spadku tj. od stacji Nysa. Odrzucanie wagonów jest **zabronione**. Podczas manewrów przez przejazdy należy zachować następujące środki ostrożności:

- Kierujący manewrami lub wyznaczony przez niego manewrowy udaje się na przejazd przed przejazdem trakcji manewrowej i zatrzymuje pojazdy drogowe oraz pieszych, po zatrzymaniu pojazdów drogowych i pieszych podaje sygnał manewrowy „do mnie „ dla kierującego pojazdem kolejowym. Przed wjazdem na przejazd kierujący pojazdem kolejowym podaje sygnał ”baczość”. Prędkość jazdy manewrowej przez przejazd nie może przekroczyć 20 km/h.
- Wagony podstawione na stacji powinien zabezpieczyć przed zbiegnięciem kierujący manewrami lub na jego polecenie wyznaczony manewrowy poprzez zahamowanie hamulcem ręcznym dwóch skrajnych wagonów.

6) Inne postanowienia miejscowe: wagony pozostawione na czas manewrów na torze nr 1 muszą być ze sobą sprzęgnięte, zahamowane hamulcem ręcznym dwóch skrajnych wagonów oraz podłożone płyty hamulcowe pod zewnętrzne koła dwóch skrajnych wagonów.

6. Porządek podstawiania wagonów na stację i zabierania ze stacji:

1) Sposób porozumiewania się dyżurnych ruchu sąsiednich stacji w sprawie pociągów wyprawianych do stacji zamkniętej dla czynności technicznych: Ruch pociągów na szlaku Nysa – Brzeg prowadzi się według zasad przyjętych dla blokady półsamoczynnej jednodostępowej typu SHL12 tj. na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów.

Wyjazd pociągu zdawczego ze stacji Nysa odbywa się na sygnał zastępczy „Sz” lub rozkaz pisemny „S”. Wyjazd pociągu zdawczego spowoduje zajęcie toru szlakowego.

Po dojechaniu pociągu zdawczego w pobliże szafy aparatu w stacji Chróścina, kierownik pociągu przewoźnika zatrzymuje pociąg następnie zgłasza za pomocą radiotelefonu dyżurnemu ruchu stacji Nysa, że może nastąpić przekazanie pozwolenia na uwolnienie klucza bocznicy.

Na zgłoszenie kierownika pociągu zdawczego o gotowości do dalszej jazdy dyżurny ruchu stacji Nysa przekazuje pozwolenie na otwarcie torów stacyjnych.

Zamknięcie torów stacyjnych po opuszczeniu jej przez pociąg zdawczy należy wykonać jak poprzednio zgłaszając dyżurnemu ruchowi opuszczenie torów stacyjnych nr 3, nr 5, nr 101 oraz bocznicy stacyjnej. W tym czasie pociąg zdawczy znajduje się na torze szlakowym wskazującym zajętość toru.

Obsługę stacji zamkniętej dla czynności technicznych Chróścina można wykonywać z dowolnej stacji, tj. z Nysy lub Brzegu.

Pociąg zdawczy może obsługiwać stację Chróścina i jednocześnie może obsługiwać stację Grodków. Po wykonaniu obsługi stacji pociąg zdawczy może jechać do stacji następnej lub wrócić do stacji początkowej.

2) Zwolnienie toru szlakowego dla jazdy pociągu:

Podczas pracy pociągu zdawczego na torach nr 3, nr 5, nr 101 oraz bocznicy stacyjnych można zwolnić tor szlakowy dla przejazdu pociągu. Po zamknięciu zwrotnic chroniących tor szlakowy klucze zwrotnic należy umieścić w uzależnieniu mechanicznym a klucz bocznicy przenieść do zamka elektromagnetycznego.

Dyżurnemu ruchu stacji Nysa należy zgłosić za pośrednictwem urządzeń łączności zamknięcie pociągu zdawczego na torach stacyjnych nr 3 lub nr 5 bądź nr 101.

- 3) Sposób przekazywania kluczy od zwrotnic i wykolejnic oraz sposób postępowania w razie ich zagubienia:

Dyżurny ruchu stacji Nysa po otrzymaniu informacji od kierownika pociągu zdawczego, że może nastąpić przekazanie pozwolenia za pomocą przycisku **dpCh** na pulpicie nastawczym wykonuje czynności dania pozwolenia na uwolnienie klucza bocznikowego.

Otrzymanie pozwolenia dla dpCh pozwala na uwolnienie klucza bocznikowego z zamka elektromagnetycznego zainstalowanego w kontenerze.

Kierownik pociągu zdawczego po uwolnieniu klucza bocznikowego przynosi go do uzależnienia mechanicznego w szafie aparatu, co powoduje zwolnienie kluczy Wk 101+ (101+); Wk 3+ (3+); 5+ (6+); umożliwiającymi otwarcie zwrotnic dla wjazdu na tory stacyjne nr 3, nr 3a, nr 5, nr 101.

Otwarcie zwrotnic pozwoli na wykonanie koniecznych manewrów do obsługi torów stacyjnych i przygotowanie pociągu zdawczego do dalszej jazdy.

- 4) W jaki sposób należy nastawić i zamknąć zwrotnice i inne urządzenia po dokonaniu obsługi:

Wjazd pociągu obsługującego stację na tory nr 101 odbywa się z toru nr 1. Pociąg zdawczy zatrzymuje się przed zwrotnicą nr 101 od strony Nysy w granicach ukresów.

Czynności drużyny pociągowej przy obsłudze torów **nr 101**: po zatrzymaniu się pociągu przed rozjazdem **101** i zabezpieczeniu wagonów na torze nr 1, kierownik manewrów / ustawiacz / udaje się z kluczami do **Wk 101** – otwiera ją i wyciąga uwolniony klucz, którym z kolei otwiera zamek rozjazdu **nr 101**. Następnie lokomotywa pociągowa obsługuje tory podstawiając wagony przeznaczone dla stacji Chróścina Nyska i zabiera wagony gotowe do zabrania. Wagony pozostawione na torach zabezpiecza się hamulcami ręcznymi i płozami hamulcowymi. Za zabezpieczenie odpowiedzialny jest kierujący manewrami / ustawiacz / pozostawione wagony powinny znajdować się w granicach ukresów. Sposób zabezpieczenia wagonów po odłączeniu lokomotywy: wagony pozostawione na czas manewrów na torze nr 1 muszą być ze sobą sprzęgnięte, zahamowane hamulcem ręcznym dwóch skrajnych wagonów oraz podłożone płozy hamulcowe pod zewnętrzne koła dwóch skrajnych wagonów. Zabezpieczenie należy do drużyny manewrowej pociągu zdawczego.

Wjazd pociągu obsługującego stację na tory nr 3 i nr 5 odbywa się z toru nr 1. Pociąg zdawczy zatrzymuje się przed zwrotnicą nr 3 od strony Nysy w granicach ukresów.

Czynności drużyny pociągowej przy obsłudze torów nr 3 i nr 5: po zatrzymaniu się pociągu przed rozjazdem nr 3 i zabezpieczeniu wagonów na torze nr 1, kierownik manewrów / ustawiacz / udaje się z kluczami do Wk 3 – otwiera ją i wyciąga uwolniony klucz, którym z kolei otwiera zamek rozjazdu nr 3. Następnie lokomotywa pociągowa obsługuje tory podstawiając wagony przeznaczone dla stacji Chróścina Nyska i zabiera wagony gotowe do zabrania. Wagony pozostawione na torach zabezpiecza się hamulcami ręcznymi i płozami hamulcowymi. Za zabezpieczenie odpowiedzialny jest kierujący manewrami / ustawiacz / pozostawione wagony powinny znajdować się w granicach ukresów.

Wjazd pociągu obsługującego stację z toru nr 1 na tor nr 3 odbywa się, gdy pociąg zdawczy zatrzyma się przed zwrotnicą nr 6 od strony Grodkowa w granicach ukresów.

Czynności drużyny pociągowej przy jazdach manewrowych z toru nr 1 na tor nr 3 do obsługi torów nr 3 po zatrzymaniu się pociągu przed rozjazdem nr 6 i zabezpieczeniu wagonów na torze nr 1, kierownik manewrów / ustawiacz / udaje się z kluczem od rozjazdu nr 5 – otwiera i przekłada rozjazd i wyciąga uwolniony klucz, którym z kolei otwiera zamek rozjazdu nr 6 oraz nastawia rozjazd w położeniu w kierunku do toru nr 3. Po nastawieniu drogi manewrowej lokomotywa pociągowa wyjeżdża na tor nr 3.

Po zakończeniu obsługi stacji zwrotnice nr 101, 3, 5, 6 należy ustawić w położeniu zasadniczym na tor nr 1. Wykolejnice Wk 101 i Wk 3 nastawić w położeniu nałożonym na szynę a zamki zamknąć kluczami. Klucze zabiera ze sobą do szafy aparatuwej umieszczonej w kontenerze srk.

Otwarcie kontenera srk następuje: kierownik pociągu przewoźnika zgłasza za pomocą radiotelefonu dyżurnemu ruchu stacji Nysa, że może nastąpić przekazanie pozwolenia na uwolnienie klucza bocznicy w celu umieszczenia kluczy zwrotnicowych i Wk w szafie aparatuwej a następnie ich przekręcenie w zamkach zależności, co umożliwi przesunąć blokadę zamków mechanicznych. Następnie należy zablokować ją przez przekręcenie klucza bocznicy i zwrócić włożenie klucza do elektrozamka.

Przed odjazdem kierownik pociągu / ustawiacz / upewnia się czy przed odjazdem pociągu zdawczego w torze nr 1 głównym – szlakowym nie pozostanie żaden wagon.

O ukończeniu obsługi posterunku ruchu zamkniętego dla czynności technicznych należy zawiadomić, dyżurnego ruchu stacji Nysa i zgłosić:

Fakt zamknięcia kontenera,

Zamknięcie torów stacyjnych nr 3, nr 5, nr 101 i opuszczeniu ich przez pociąg zdawczy,

Gdy pociąg zdawczy znajduje się na torze szlakowym tor ten wykazuje zajętość.

Wjazd pociągu zdawczego do stacji Nysa odbywa się na sygnał zezwalający semafora wjazdowego. Opuszczenie toru szlakowego przez pociąg zdawczy zwalnia szlak umożliwiając prowadzenie ruchu pociągów.

5) Sposób postępowania dyżurnego ruchu i kierownika pociągu (przewoźnika) podczas obsługi doraźnej

- Zerowanie obwodu niezajętości toru szlakowego
Zerowanie obwodu licznikowego niezajętości toru dokonuje się z pulpitu komputerowego stacji Brzeg lub w przypadku zdalnej obsługi z LCS Opole. Procedura zerowania jest rejestrowana zapisami rejestratora pulpitu komputerowego.
- Doraźne zwolnienie dania pozwolenia na otwarcie torów stacyjnych
W przypadku wystąpienia usterki można zwolnić dane pozwolenie, dla stacji Chróścina lub Grodków. Doraźne zwolnienie dokonuje dyżurny ruchu stacji Nysa przyciskiem plombowanym **zpCh** lub **zpGr** – odpowiednio dla torów

stacji w Chróście Nyskiej lub torów stacji w Grodkowie Śląskim. Doraźne zwolnienie jest procedurą rejestrowaną licznikami.

- Doraźne danie pozwolenia na otwarcie torów stacyjnych
Jeżeli usterka w urządzeniach stacyjnych uniemożliwia dyżurnemu ruchu stacji Nysa danie pozwolenia przyciskami dpCh lub dpGr można dokonać otwarcia torów stacyjnych doraźnie. Doraźne otwarcie torów stacyjnych wykonać należy przyciskiem plombowanym **zdCh** lub **zdGr** – odpowiednio dla torów stacyjnych w Chróście Nyskiej lub torów stacyjnych w Grodkowie Śląskim. Doraźne zwolnienie jest procedurą rejestrowaną licznikami.

W przypadku awarii sterowania zamkiem elektromagnetycznym w pomieszczeniu kontenera klucz bocznicowy można wyjąć z zamka za pomocą mechanicznego, plombowanego zwalnicza doraźnego.

- Kontrolowany dostęp do kontenerów aparatuowych
Obsługa pociągu zdawczego (kierownik pociągu – ustawiacz) wybierając na klawiaturze zamka zaprogramowanego kodu cyfrowego powoduje uwolnienie elektro zaczepu drzwi wejściowych (analogicznie jak w systemach domofonowych). Po wejściu do kontenera obsługa wyjmie z zamka elektromagnetycznego uwolniony klucz bocznicowy i wkłada w/w klucz do zamka zależnościowego grupowego – przekręcając uwalnia poprzeczkę blokady kluczy do zwrotnic. Obsługa przewoźnika przekręcając wyjmie potrzebne klucze do zwrotnic.

W przypadku utrudnień (np. braku dania pozwolenia) obsługa przewoźnika może - za pomocą telefonu – nawiązać łączność z dyżurnym ruchu stacji Nysa.

Po wyjściu z pomieszczenia drzwi zostaną zamknięte (samozamykacz i zamek zatrzaskowy). Kolejne wejście do kontenera – np. po powrocie obsługi z kluczami do zwrotnic) jest możliwe po ponownym podaniu kodu szyfrowego na zamku elektronicznym.

Ilość dostępnych kodów do kontenera będzie programowana dowolnie przez ISE Kamieniec Żąbkowski w oparciu o instrukcję zamka szyfrowego.

Po zwrocie kluczy zwrotnicowych i ich przekręceniu w zamkach zależności należy zwrotnie przesunąć blokadę zamków mechanicznych i zablokować ją – poprzez przekręcenie klucza bocznicowego i zwrotnie włożenie do elektrozamka (z przekręceniem).

- Postępowanie w przypadku awarii zamka szyfrowego
W przypadku awarii zamka szyfrowego, elektro zaczepu lub wyczerpania (braku) zasilania drzwi kontenera można otworzyć kluczem patentowym. Zamek zatrzaskowy w stanie zasadniczym – nie powinien być zamknięty. Jego zamknięcie (blokuje drzwi) i spowoduje brak możliwości otwarcia drzwi za pomocą elektro zaczepu.
Oczywiście zamek ten może służyć trwałemu zamykaniu kontenera w sytuacjach awarii lub rezygnacji z obsługi bocznic. W takim przypadku w drzwiach umieszczono jeszcze dodatkowe 2 zamki mechaniczne.

7. Sposób rozmieszczenia wagonów w pociągu obsługującym stację: bez ograniczeń.

8. Sposób zdawania i odbioru wagonów: odbywa się na zasadach ogólnych jak na stacji obsadzonej.

- 9. Kto i gdzie sprawdza prawidłowość załadowania, oraz stan wagonów podstawianych i zabieranych:** ustawiacz przewoźnika.
- 10. Kto ze strony pracowników pełniących dyżur na posterunku ruchu zamkniętego dla czynności technicznych bierze udział w obsłudze stacji i w jakim zakresie:**
.....
- 11. Nadzór nad stanem technicznym stacji należy do:**
Sekcji Eksploatacji Kamieniec Ząbkowicki.
- 12. Utrzymanie urządzeń należy do:**
Sekcji Eksploatacji Kamieniec Ząbkowicki.
- 13. Oględziny rozjazdów dokonuje:**
obchodowy w terminach 1 raz w tygodniu.
- 14. Środków lokomocji dostarcza:**
Sekcja Eksploatacji Kamieniec Ząbkowicki.