

## 67. Regulamin obsługi posterunku ruchu zamkniętego dla czynności technicznych

Grodków Śląski

**1. Posterunek ruchu zamknięty dla czynności technicznych Grodków Śląski,** położony jest w km 26.677 szlaku jednotorowego, między posterunkami ruchu technicznie czynnymi Nysa – Brzeg na linii 288 Nysa – Brzeg czynny pod względem handlowo-ekspedycyjnym

**2. Obsługę posterunku ruchu dokonuje się pociągami :**  
**zdawczymi** , uruchamianymi w stacji Brzeg lub Nysy przez Sekcję Przewozów i Ekspedycji w Opolu. Stacja obsługująca Brzeg oddalona jest od posterunku ruchu zamkniętego dla czynności technicznych Grodków Śląski o 20,942 km.

**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	tak	728/859	A PN-69/Z-02057
1a	wyciągowy	tak	222	j. w.
2	główny dodatkowy	nie	759/914	j. w.
3	boczny odstawczy	tak	671/765	j. w.
5	boczny odstawczy	nie	677	
6	boczny odstawczy	nie	154	
7	boczny odstawczy	nie	719	
8	boczny - ładunkowy	nie	39	
15	boczny – ładunkowy	tak	456	j. w.
17	boczny – ładunkowy	tak	267	j. w.
21	boczny – ładunkowy	nie	267	
23	boczny - ładunkowy	nie	234	
25	boczny /dzierżawiony CPN/	nie	92	
301	boczny odstawczy	nie	175	

### 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, 2	17	ogólno za i wyładunkowy	20, 54	22, 22
8, 9 10, 12	15	ogólno za i wyładunkowy	30, 30 30, 10	11, 11 7, 15

### Rampy

Oznaczenie rampy	Znajduje się przy torze nr	Rodzaj i przeznaczenie rampy	Dopuszczalne obciążenie w na m (t)	Długość frontu ładunkowego w metrach	Szerokość rampy w metrach
1	2	3	4	5	6
1	17	boczna dla za i wył. towarów		20	5
2	8	Czołowo - boczna		30	6

### 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
Nie ma					

### Skrajniki

Znajduje się przy torze nr	Przeznaczenie toru	Typ skrajni ładunkowej
1	2	3
Nie ma		

### 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
26.623	nieobsługiwany	-	-	-	obchodowy ISE
27.849	nieobsługiwany	-	-	-	obchodowy ISE

**Urządzenia sterowania ruchem  
Wykaz zwrotnic i wykolejnic**

Nr rozjazdu wykolejnic	Zasadnicze położenie zwrotnic	Czy jest używana tak/nie	Czy zwrotnica wykolejnica posiada zamki tak, nie	Sposób nastawienia	Oświetlona, nieoświetlona	Uzależnienie
1	2	3	4	5	6	7
3	na tor nr 1 Ch	tak	tak	r.	nieoświetlona	ze zwr. nr 4
4	do rozj. nr.3	tak	tak	r.	nieoświetlona	ze zwr. nr 4
5	do rozj. Nr.201	nie	tak	r.	nieoświetlona	zamknięty w pozycji „minus,” z Wk-1 klucz w ISE Opole Główne
6	na tor nr 1	tak	tak	r.	nieoświetlona	uzależniony z Wk-6
8	na tor nr 3	nie	tak	r.	nieoświetlona	z Wk-2
16	na tor nr 9/11	nie	nie	r.	nieoświetlona	niezależniona
17	na tor nr 17	nie	tak	r.	nieoświetlona	zamknięta klucz ISE Opole Główne
19	na tor nr 17	nie	tak	r.	nieoświetlona	zamknięta klucz ISE Opole Główne
20	na tor nr 9	tak	tak	r.	nieoświetlona	niezależniona
24	na tor nr 3	nie	tak	r.	nieoświetlona	zamknięta klucz ISE Opole Główne
25	na tor nr 3	tak	tak	r.	nieoświetlona	zamknięta klucz ISE Opole Główne
26	do rozj.401	tak	tak	r.	nieoświetlona	zamknięta klucz ISE Opole Główne
27	na tor nr 3	tak	tak	r.	nieoświetlona	uzależniona ze zw.25
28	na tor nr 10	tak	tak	r.	nieoświetlona	zamknięta na zamek klucz w kontenerze
29	do rozj. nr 27	nie	tak	r.	nieoświetlona	niezależniona
201	do rozj. nr301	tak	tak	r.	nieoświetlona	uzależniona z Wk-201
301	do rozj. nr 201	nie	tak	r.	nieoświetlona	z Wk-301 klucz w dyspozycji posiadacza bocznic
401	do rozj. nr 402	tak	tak	r.	nieoświetlona	z Wk-401
402	do rozj. nr 22	tak	tak	r.	nieoświetlona	z Wk401
Wk2	nałożona	nie	tak	r.	nieoświetlona	ze zwr. nr 8
Wk201	nałożona	tak	tak	r.	nieoświetlona	ze zwr. nr 201
Wk301	nałożona	nie	tak	r.	nieoświetlona	ze zwr. nr 301
Wk401	nałożona	tak	tak	r.	nieoświetlona	ze zwr. nr 401 i 402

**Klucze od zwrotnic nieczynnych** Nr 5- ; 17+ ; 19+ ; 26- ; 29+ ; Wk2+ (8+) ; Wk3+ (24+) – przechowuje się w **Sekcji Eksploatacji, od zwrotnic i wykolejnic czynnych** uzależnionych nr : 4+ (3+); Wk 6+ (6+); 25+; (27+)- znajdują się w szafie aparatu kontenera srk, od niezależnych Wk401+ (401+, 402+); Wk201+ (201+); 28+ - w szafie aparatu kontenera srk.

**Klucze zapasowe** od zwrotnic i wykolejnic czynnych nr: Nr : 3+ (4+); Wk 6 (6+); 25+; (27+); Wk401+ (401+, 402+); Wk201+ (201+); 28+, oraz klucz zapasowy od zamka elektromagnetycznego **znajdują się** na tablicy kluczowej (zaplombowanej) u **dyżurnego ruchu stacji Nysa**.

Na stacji znajdują się **dwa (2) wskaźniki „W4” (nieoświetlone)**

#### 4. Obsadę stacji stanowi:

Ekspedytor z Sekcji Przewozów i Ekspedycji w Opolu.

#### 5. Warunki techniczne obsługi stacji:

- Jednorazowo można postawić 25 wagonów
- Na tory stacyjne nie można wjeżdżać lokomotywami serii - **elektryczne** i wagony serii – **bez ograniczeń**
- **Prędkość jazdy po torach stacyjnych ogranicza się do 20 km/h z powodu przejazdów niestrzeżonych w km 26.623 i 27.849 znajdujących się w granicach stacji.**
- **W jednej grupie bez obsady hamulców można przetaczać 15 osi**

##### 1) **Podczas wykonywania manewrów na spadkach należy zachować następujące środki ostrożności:**

- lokomotywę umieszczać od strony spadku, tj. od strony stacji Nysa.
- odrzucanie wagonów jest zabronione.

##### 2) **podczas manewrów przez przejazdy należy zachować następujące środki ostrożności :**

- Przed rozpoczęciem manewrowania przez niestrzeżony przejazd drogowy lub przejście dla pieszych, należy upewnić się czy nie występują przeszkody do uruchomienia składu manewrowego i czy zatrzymany został ruch kołowy i pieszy. W tym celu kierujący manewrami lub na jego polecenie manewrowy udaje się na przejazd celem jego strzeżenia z miejsca i w razie potrzeby zatrzymuje nadjeżdżające pojazdy drogowe oraz pieszych sygnałem **D7 „STÓJ”**.

W przypadku pchania taboru w kierunku przejazdu drogowego na pierwszym wagonie spychanego składu manewrowego musi znajdować się manewrowy bądź kierownik manewrów, który zobowiązany jest do bacznej obserwacji przejazdu i podawania stosownych sygnałów maszyniście lokomotywy manewrowej.

Po zakończeniu manewrów przez przejazd drogowy, pracownik strzegący przejazd zobowiązany jest do podania stojącym pojazdom drogowym i pieszym sygnału zezwalającego na jazdę i przejście przez przejazd

##### 3) Wagony podstawione na stacji powinien zabezpieczyć przed zbiegnięciem:

**Kierownik manewrów** poprzez wyłożenie płozów hamulcowych pod skrajne koła wagonów z obu stron i zahamowanie hamulcem ręcznym wagonowym.

##### 4) Inne postanowienia miejscowe:

**Zabezpieczenie składów należy do drużyny manewrowej.**

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

- Sposób porozumiewania się dyżurnych ruchu sąsiednich stacji w sprawie pociągów wyprawianych do stacji zamkniętej dla czynności technicznych:
- 1) Ruch pociągów na szlaku Nysa – Brzeg prowadzi się według zasad przyjętych dla blokady półsamoczynnej typu SHL12.
  - 2) Podstawą prowadzenia ruchu pociągów do obsługi stacji zamkniętej dla czynności technicznych Grodków Śląski jest telefoniczne zapowiadanie pociągów jak na szlaku jednotorowym pomiędzy dyżurnymi ruchu nastawni odcinkowej Opole Zachodnie (lub dyżurnym ruchu miejscowym) i dyżurnym ruchu stacji Nysa.
  - 3) Wyprawienie pociągu ze stacji Nysa lub Brzeg na bocznice szlakową :
    - Obsługę bocznic szlakowych można wykonać z dowolnej stacji tj. z Nysy lub Brzegu. W tym czasie blokada liniowa musi znajdować się w stanie neutralnym (bez ustawionego kierunku). Pociąg bocznicowy może obsługiwać w czasie przejazdu jedną lub obie bocznicę. Po wykonaniu obsługi bocznicy pociąg może jechać „do przodu” lub wrócić do stacji początkowej.  
Wyjazd pociągu bocznicowego ze stacji odbywać się musi na sygnał zastępczy „Sz” lub rozkaz pisemny „S”. Wyjazd pociągu bocznicowego spowoduje zajęcie toru szlakowego.
  - 4) Danie pozwolenia na otwarcie bocznicy.
    - Po dojechaniu pociągu bocznicowego w pobliże szafy aparaturowej na bocznicę Grodków Śląski może nastąpić przekazanie pozwolenia.
    - Kierownik pociągu zatrzymuje pociąg i za pomocą radiotelefonu lub telefonu znajdującego się w kontenerze srk, zgłasza dyżurnemu ruchu stacji Nysa, że może nastąpić przekazanie pozwolenia na uwolnienie klucza bocznicowego.
    - Danie pozwolenia dla bocznicy przekazuje dyżurny ruchu stacji Nysa. Otrzymanie pozwolenia dla bocznicy pozwala na uwolnienie klucza bocznicowego z zamka elektromagnetycznego zainstalowanego w kontenerze.
    - Wyjęcie klucza z zamka elektromagnetycznego w Grodkowie Śl. jest zobrazowane świeceniem szczeliny „klucz b.GR” kolorem czerwonym w Nysie oraz pustym symbolem klucza na pulpicie EBIScreen w LCS Opole Zachód (oraz na stacji sterowanej Brzeg).
  - 5) Sposób przekazywania kluczy od zwrotnic i wykołojnic oraz sposób postępowania w razie zgubienia kluczy:
    - Uwolnienie klucza bocznicowego i przeniesienie go do uzależnienia mechanicznego powoduje zwolnienie kluczy umożliwiających otwarcie zwrotnic dla wjazdu na tory bocznicowe. Zwolnione zostaną klucze: 4+ (3+); 5+, Wk 6+ (6+); 25+ (27+). Klucze od rozjazdów niezależnych Nr 28, Wk 401 i Wk 201, kierownik manewrów pobiera z szafy aparaturowej umieszczonej w kontenerze srk.  
Otwarcie zwrotnic pozwoli na wykonanie manewrów dla obsługi bocznicy i przygotowania pociągu bocznicowego do dalszej jazdy.
    - W razie zagubienia kluczy, do czasu wymiany zamków, lub rejestrów kluczy przez ISE Opole Główne, kierownik manewrów pobiera zapasowe klucze od dyżurnego ruchu stacji Nysa za pokwitowaniem w R-138, a dyżurny ruchu stacji Nysa wysyła uprawnionego pracownika ISE Kamieniec Ząbkowicki (zwrotniczy) do zamknięcia rozjazdów dodatkowymi zamkami lub sponami iglicowymi . Do czasu zamknięcia rozjazdów przez uprawnionego pracownika ISE Kamieniec Ząbkowicki (zwrotniczy) ruch pociągów zostaje zawieszony.
- 6) Zwolnienie toru szlakowego dla jazdy pociągu:**
- 7) Podczas pracy pociągu bocznicowego na torach bocznicowych można zwolnić tor szlakowy dla przejazdu pociągu. Po zamknięciu zwrotnic chroniących tor szlakowy klucze zwrotnic należy umieścić w uzależnieniu mechanicznym, a klucz bocznicowy przenieść do zamka elektromagnetycznego. Dyżurnemu ruchu stacji Nysa należy zgłosić za pośrednictwem

- radiotelefonu lub telefonu w kontenerze srk, zamknięcie pociągu boczniczego na torach bocznicowych.
- 8) Na zgłoszenie z pociągu boczniczego o gotowości do dalszej jazdy, dyżurny ruchu stacji Nysa przekazuje pozwolenie na otwarcie bocznic (zgodnie z p-ktem 4).
- 9) Zamknięcie bocznic po opuszczeniu jej przez pociąg bocznicowy należy wykonać jw. zgłaszając dyżurnemu ruchu opuszczenie torów bocznicowych. W tym czasie pociąg bocznicowy znajduje się na torze szlakowym wskazującym zajętość toru.
- 10) Wjazd pociągu boczniczego do stacji sterowanej Brzeg lub Nysa odbywać się powinien na sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym. Opuszczenie toru szlakowego przez pociąg bocznicowy zwalnia szlak umożliwiając prowadzenie ruchu pociągów.
- 11) Sposób rozmieszczenia wagonów w pociągu obsługującym stację  
Zgodnie z wymogami dodatku cz. IV
- 12) Wjazd pociągu obsługującego stację zamkniętą Grodków Śląski odbywa się na tor nr 1 Pociąg zatrzymuje się w okresie rozjazdu nr 6 – przed przejazdem w km 26.673.
- 13) Sposób zabezpieczania wagonów po odłączeniu lokomotywy:
- Po zatrzymaniu składu pociągu zdawczego (TKMS) w okresie rozjazdu nr 6 stosownie do aktualnych potrzeb i ustalonego planu pracy manewrowej, kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy przy pomocy kluczy od czynnych zwrotnic i wykołojnic układa drogę przebiegu dla stosownej jazdy manewrowej i po upewnieniu się, że nie ma przeszkód do wykonania manewrów – kierownik manewrów podaje maszyniście pociągu zdawczego stosowny sygnał do rozpoczęcia jazdy manewrowej.
- 14) W jaki sposób należy nastawić i zamknąć zwrotnice i inne urządzenia po dokonaniu obsługi:**
- Po dokonaniu obsługi stacji zamkniętej dla czynności technicznych Grodków Śląski zwrotnice rozjazdów Nr 4+ (3+); 5+, Wk 6+ (6+); 25+ (27+). należy nastawić i zamknąć w położeniu zasadniczym.  
Zwrotnice rozjazdów niezależnionych Nr 28, Wk 401 i Wk 201 należy nastawić i zamknąć w położeniu zasadniczym.  
Klucze kierownik manewrów umieszcza w szafie aparatuwej umieszczonej w kontenerze srk, a następnie przekręca je w zamkach zależności co umożliwi przesunąć blokadę zamków mechanicznych. Następnie należy zablokować ją przez przekręcenie klucza boczniczego i zwrotnie włożyć klucz do elektrozamka.  
Kierownik manewrów powiadamia dyżurnego ruchu stacji Nysa radiotelefonem lub telefonem w kontenerze srk o zamknięciu klucza boczniczego w elektrozamku.  
W tym czasie pociąg bocznicowy znajduje się na torze szlakowym wykazującym zajętość toru.  
Przed odjazdem kierownik pociągu / ustawiacz / upewnia się czy przed odjazdem pociągu zdawczego w torze nr 1 głównym – szlakowym nie pozostanie żaden wagon.
- 15) O ukończeniu obsługi posterunku ruchu zamkniętego dla czynności technicznych należy zawiadomić, dyżurnego ruchu stacji Nysa i zgłosić:
- fakt zamknięcia kontenera,
  - zamknięcie torów stacyjnych nr 1a, 3, 201, 401, 402 i opuszczeniu ich przez pociąg zdawczy.
- 16) Gdy pociąg zdawczy znajduje się na torze szlakowym tor ten wykazuje zajętość. Wjazd pociągu zdawczego do stacji sterowanej Brzeg odbywa się na sygnał zezwalający semafora wjazdowego. Opuszczenie toru szlakowego przez pociąg zdawczy zwalnia szlak umożliwiając prowadzenie ruchu pociągów.
- 17) Wyjazd pociągu po dokonaniu obsługi odbywa się z toru nr 1.

- 18) Sposób postępowania dyżurnego ruchu i kierownika pociągu (przewoźnika) podczas obsługi doraźnej:
- Zerowanie obwodu nie zajętości toru szlakowego:  
Zerowanie obwodu licznikowego nie zajętości toru dokonuje się z pulpitu komputerowego stacji Brzeg lub w przypadku zdalnej obsługi z LCS Opole Zachód. Procedura zerowania jest analogiczna do stosowanej dla innych obwodów występujących w obrębie stacji – systemu stacyjnego SOL-21. Procedura zerowania jest rejestrowana zapisami rejestratora pulpitu komputerowego.
  - Doraźne zwolnienie dania pozwolenia na otwarcie bocznic szlakowych:  
W przypadku nie wykorzystanego pozwolenia lub wystąpienia usterki można zwolnić dane pozwolenie, dla stacji Grodków Śl. Doraźne zwolnienie dokonuje dyżurny ruchu stacji Nysa przyciskiem plombowanym **zpGr** – odpowiednio dla bocznic w Grodków Śląski. Uwolnienie klucza w zamku elektromagnetycznym na bocznicach w Grodkowie Śl. jest możliwe podczas trzymania wyciągniętego przycisku **zdGr**. Doraźne dane pozwolenia jest procedurą rejestrowaną licznikami.  
W przypadku niemożności doraźnego dania pozwolenia przyciskami **zdGr**, uwolnienia klucza w zamku elektromagnetycznym na bocznicach dokonuje obsługa pociągu bocznicowego za pomocą plombowanego mechanicznego zwalniacza na zamku elektromagnetycznym w kontenerze.  
W przypadku awarii sterowania zamkiem elektromagnetycznym w pomieszczeniu kontenera klucz bocznicowy można wyjąć z zamka za pomocą mechanicznego, plombowanego zwalniacza doraźnego.
- 19) Kontrolowany dostęp do kontenerów aparaturowych:
- 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 manewrowego i domknięciu drzwi pomieszczenie zostaje zamknięte na 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 użytkownika w oparciu o przekazaną instrukcję zamka szyfrowego.  
Po zwrocie kluczy zwrotnicowych i ich przekręceniu w zamkach zależności należy zwrócić przesunąć blokadę zamków mechanicznych i zablokować ją – poprzez przekręcenie klucza bocznicowego i zwrócić włożenie do elektrozamka (z przekręceniem).
- 20) 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.
- 21) Sposób zdawania i odbioru wagonów :
- Zgodnie z opracowanymi wytycznymi Sekcji Przewozów i Ekspedycji w Opolu
- 22) Kto i gdzie sprawdza prawidłowość załadowania, oraz stan wagonów

podstawianych i zabieranych:

- Ekspedytor towarowy wraz z kierownikiem manewrów na torach 15 i 17 oraz Przedstawiciel bocznic na torach zdawczo odbiorczych - bocznicy

23) Kto ze strony pracowników pełniących dyżur na posterunku ruchu zamkniętego dla czynności technicznych bierze udział w obsłudze stacji i w jakim zakresie :

- Ekspedytor w zakresie handlowym.

#### **7. Nadzór nad stanem technicznym stacji należy do :**

- ISED Sekcji Eksploatacji Opole Główne.

1) Utrzymanie urządzeń srk należy do:

- ISEA Sekcji Eksploatacji Opole Główne.

2) Oględziny rozjazdów dokonuje :

- pracownik ISE oraz kierujący manewrami w terminach :
  - pracownik ISE – 1 raz w tygodniu,
  - kierujący manewrami przed obsługą stacji.