

tekst jednolity

## **MIEJSCOWE POROZUMIENIE o kolejowym ruchu granicznym**

**zawarte między Polskie Koleje Państwowe  
PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Olsztynie  
i Kaliningradzką koleją żelazną –  
filia OAO „Rosyjskie koleje żelazne” w Kaliningradzie**

### **I. INFORMACJE OGÓLNE**

#### **§ 1**

Kolejowe przejście graniczne „**Braniewo – Mamonowo**” jest przeznaczone dla ruchu towarowego i pasażerskiego. Przejście graniczne jest otwarte całodobowo. Ruch pociągów odbywa się po torze o prześwicie 1435 mm /ruch pasażerski i towarowy/ oraz o prześwicie 1520 mm /tylko ruch towarowy/. Możliwość wprowadzenia ruchu pasażerskiego po torze 1520 mm wymaga uzgodnienia pomiędzy stroną polską i rosyjską.

#### **§ 2**

1. Rozkład jazdy pociągów jest ustalany na wniosek przewoźnika kolejowego między PKP PLK S.A i Kaliningradzką Koleją Żelazną – filia OAO „Rosyjskie Koleje Żelazne”.
2. Rozkład jazdy wykonywany jest wg 24- godzinnego czasu moskiewskiego.

#### **§ 3**

Zestawienia pociągów należy dokonać zgodnie z:

- parametrami określonymi w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów,
- postanowieniami instrukcji i przepisów wewnętrznych zarządcy infrastruktury i przewoźnika

#### **§ 4**

Przekazywanie pociągów między stacjami granicznymi odbywa się na podstawie obowiązującego rozkładu jazdy. O odwołaniu pociągów towarowych przewidzianych rozkładem jazdy lub wyznaczeniu pociągów dodatkowych strony /stacje graniczne/ powiadamiają się wzajemnie co najmniej na 6 godzin przed odjazdem pociągu.

#### **§ 5**

O konieczności zmiany rozkładu jazdy pociągów strony będą się informowały z wyprzedzeniem 60 dni.

#### **§ 6**

Stacja graniczna Braniewo jest otwarta w międzynarodowej komunikacji do przewozu osób i ładunków.

## **§7**

Stacją zdawczo – odbiorczą dla pociągów towarowych w obu kierunkach, w tym również dla przesyłek nadzwyczajnych (przekroczona skrajnia itd.) jest stacja Braniewo. Na tej stacji odbywa się handlowa i techniczna obróbka pociągów przez licencjonowanego przewoźnika jak również czynności graniczo – celne przez organa Rzeczypospolitej Polskiej.

## **II. WARUNKI MIEJSCOWE**

### **§ 1**

Kolejowy ruch graniczny odbywa się na szlakach pomiędzy stacjami Braniewo i Mamonowo, będących jednocześnie stacjami granicznymi.

### **§ 2**

Prowadzenie ruchu pociągów odbywa się na podstawie „Instrukcji” stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszego Porozumienia, która zawiera:

- sposób prowadzenia ruchu pociągów;
- język, w którym prowadzone są rozmowy;
- wzory telefonogramów zapowiadawczych;
- sposób doręczania rozkazów pisemnych i ostrzeżeń;
- techniczne warunki eksploatacji odcinka kolejowego.

### **§ 3**

Odcinek graniczny linii kolejowej między stacją Braniewo a granicą państwa po torze o prześwicie 1435 mm /Linia nr 204/ kończy się w km 90,671, a po torze 1520 mm /Linia nr 217/ kończy się w km 61,750. Po stronie kolei rosyjskiej odcinek graniczny linii kolejowej między stacją Mamonowo a granicą Federacji Rosyjskiej po torze o prześwicie 1435 mm kończy się w km 1339,70, a po torze o prześwicie 1520 mm – w km 1339,70.

Odległość stacji granicznej Braniewo do granicy Rzeczypospolitej Polskiej wynosi 7,0 km, a stacji granicznej Mamonowo do granicy Federacji Rosyjskiej – 5,1 km.

### **§ 4**

Na odcinku granicznym po stronie polskiej mogą kursować pociągi o dopuszczalnym nacisku na oś: po torze 1435 mm – 196 kN/oś (20 ton/oś) po torze 1520 mm – 231 kN/oś. (23,5 ton/oś) Na odcinku granicznym po stronie rosyjskiej mogą kursować pociągi o dopuszczalnym nacisku na oś: po torze 1435 mm – 196 kN/oś (20 ton/oś) po torze 1520 mm – 231 kN/oś”. (23,5 tony/oś).

Przy zbliżaniu się do granicy państwowej pociąg lub lokomotywa luzem zatrzymuje się przy sygnale zatrzymania dla wysiadania znajdującego się w nich personelu straży granicznej, celnej, itp. Po przekroczeniu granicy państwowej pociąg lub lokomotywa luzem zatrzymuje się także przy sygnale zatrzymania dla wsiadania personelu kontroli granicznej, celnej i medyczo-sanitarnej państwa, na terytorium którego przybył pociąg lub lokomotywa luzem.

Odjazd pociągu po zatrzymaniu w punktach wsiadania i wysiadania wymienionego personelu następuje na sygnał kierownika pociągu bądź po powiadomieniu maszynisty lokomotywy przez kierownika grupy kontroli granicznej, że wsiadanie lub wysiadanie zostało zakończone.

Nie zezwala się na zatrzymanie pociągów lub zmniejszanie prędkości jazdy między stacją graniczną a Granicą Państwa nie spowodowane względami technicznymi albo względami kontroli granicznej lub celnej.

Sygnaly i wskaźniki drogowe między stacjami granicznymi powinny być ustawione zgodnie z przepisami tego państwa, na terytorium którego znajduje się pociąg. Pociągi oznaczają się sygnalami zgodnymi z przepisami kolei obsługującej pociąg.

W miejscach zatrzymania się pociągów przy granicy państwowej winny znajdować się wskaźniki zatrzymania: po stronie polskiej – prostokąt z białym krzyżem na czarnym tle, po stronie rosyjskiej – tarcza z napisem „zatrzymanie lokomotywy”. Wskaźniki te powinny być widoczne w porze nocnej, a także przy złej widoczności – w porze dziennej.

Po stronie polskiej w momencie kontynuowania dalszej jazdy z miejsca zatrzymania maszynista powiadamia za pomocą urządzeń łączności dyżurnego ruchu stacji Braniewo.

### **III. URZĄDZENIA TECHNICZNE**

#### **§ 1**

Układ i techniczne urządzenia stacji granicznych oraz szlaków między nimi powinny zapewniać bezpieczeństwo ruchu pociągów, wykonanie ustalonego rozkładu jazdy i innych czynności związanych z wykonywaniem bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowej.

#### **§ 2**

Nadzór i utrzymanie nawierzchni i obiektów inżynierskich na odcinku granicznym od stacji Braniewo do Granicy Państwa wykonuje PKP PLK SA Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie. Nadzór i utrzymanie nawierzchni i obiektów inżynierskich na odcinku granicznym od stacji Mamonowo do Granicy Federacji Rosyjskiej wykonuje się siłami i środkami Kaliningradzkiej kolei żelaznej – filia OAO „Rosyjskie Koleje Żelazne

#### **§ 3**

Utrzymanie i modernizacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym będzie dokonywana przez koleje każdej ze stron w granicach swoich odcinków.

#### **§ 4**

1. Sprawdzenie, nadzór oraz utrzymanie sieci teletechnicznej od stacji Braniewo do Granicy Państwa ze strony Polskiej należy do firmy TK TELEKOM Sp. z o.o.
2. Sprawdzenie, nadzór oraz utrzymanie sieci teletechnicznej od Granicy Państwa do stacji Mamonowo ze strony rosyjskiej należy do Kaliningradzkiej Dyrekcji Łączności.

#### **§ 5**

W celu uregulowania kwestii usuwania usterek w urządzeniach srk na szlaku granicznym Braniewo – Mamonowo ustala się następujące zasady:

Usuwanie usterek w urządzeniach srk po otrzymaniu zgłoszenia o usterce w dni robocze w godzinach pracy – uprawniony pracownik niezwłocznie, nie później jednak niż po 1 godzinie od powiadomienia, przystępuje do usuwania usterki w urządzeniach, zarówno po stronie polskiej jak i rosyjskiej,

Usuwanie usterek w urządzeniach srk po otrzymaniu zgłoszenia o usterce w dni wolne od pracy oraz po godzinach pracy w dni robocze – uprawniony pracownik niezwłocznie,

nie później jednak niż po 4 godzinach od powiadomienia, przystępuje do usuwania usterki w urządzeniach srk zarówno po stronie Polskiej jak i Rosyjskiej.

#### **IV. POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU WYPADKÓW I AWARII**

##### **§ 1**

Kierownictwo PKP PLK S.A Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie i Kierownictwo Kaliningradzkiej Kolei Żelaznej – filia OAO Rosyjskie Koleje Żelazne niezwłocznie informują się wzajemnie o wszelkich wypadkach i wydarzeniach, które dotyczą uszkodzeń taboru lub mogą mieć wpływ na prowadzenie ruchu pociągów drugiej strony, a w razie potrzeby ustalają wspólnie niezbędne kroki do usunięcia skutków sytuacji awaryjnych.

##### **§ 2**

Badanie wypadków i innych szczególnych wydarzeń kolejowych przeprowadzają kompetentne komórki tego państwa i zarządu kolejowego tego kraju, na terenie którego one wystąpiły, z włączeniem w przypadku konieczności przedstawicieli drugiej strony

##### **§ 3**

W przypadku koniecznego postoju pociągu na odcinku między stacjami granicznymi – kierownik pociągu lub maszynista lokomotywy powinien drogą radiową lub telefonicznie zawiadomić o tym stację tej strony, na której zatrzymał się pociąg oraz powiadomić o rodzaju niezbędnej pomocy dla dalszej jazdy pociągu. Stacja, która otrzymała zawiadomienie o konieczności udzielenia pomocy, zobowiązana jest zawiadomić o tym sąsiednią stację graniczną przy pomocy telefonogramu oraz przedsięwziąć środki w celu wznowienia ruchu.

#### **V. POSTANOWIENIA KOŃCOWE**

##### **§ 1**

Do prowadzenia ruchu kolejowego oprócz zasad zawartych w porozumieniu obowiązują wewnętrzne przepisy PKP PLK S.A. i normatywne dokumenty OAO RЖД.

##### **§ 2**

Wzajemne powiadamianie się przedstawicieli stron zawierających niniejsze Porozumienie winno odbywać się w formie pisemnej telegramem lub telefonogramem za pośrednictwem dyżurnych ruchu stacji Braniewo i Mamonowo.

Personel kolejowy zajmujący się pisemną korespondencją służbową lub prowadzący rozmowy telegraficzne lub telefoniczne z personelem kolejowym drugiej strony oraz personel wykonujący swoje obowiązki na stacjach granicznych i w pociągach na terytorium drugiego kraju powinien władać językiem sąsiedniego kraju w stopniu umożliwiającym porozumiewanie się w sprawach związanych z jego obowiązkami służbowymi.

### § 3

Kierownictwo PKP PLK SA Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie oraz Kaliningradzka Kolej Żelazna – filia OAO Rosyjskie Koleje Żelazne będą współpracować w zakresie dalszych działań w celu usprawnienia organizacji kolejowego ruchu granicznego.

### § 4

Porozumienie niniejsze wchodzi w życie z dniem podpisania i zawarto je na czas nieokreślony.

Każda ze stron może wypowiedzieć Porozumienie powiadamiając o tym drugą stronę nie później niż na 6 miesięcy wcześniej.

Umawiające się strony we wzajemnym uzgodnieniu, w formie aneksu pisemnego, mogą zmienić lub uzupełnić niniejsze Porozumienie.

Porozumienie niniejsze zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach, po jednym dla każdej strony, każdy w języku polskim i rosyjskim, przy czym oba teksty mają jednakową moc.

## VI. PODPISY

Polskie Koleje Państwowe  
PKP PLK S.A.  
Zakład Linii Kolejowych w  
Olsztynie

Dyrektor

Ireneusz Merchel

Kaliningradzka Kolej Żelazna  
filia OAO „Rosyjskie Koleje Żelazne”  
Начальник Железной Дороги

С.Н.Коломиец

## INSTRUKCJA

### **o sposobie prowadzenia ruchu pociągów na szlaku między stacjami granicznymi Mamonowo (Rosja) i Braniewo (Polska) po torach o prześwicie 1520 mm i 1435 mm**

#### **I. POSTANOWIENIA OGÓLNE**

1. Podstawowymi środkami sygnalizacji i łączności dla prowadzenia ruchu pociągów między stacjami Mamonowo i Braniewo po torach o szerokości 1520mm i 1435mm są elektromechaniczna blokada dwukierunkowa oddzielnie dla toru o prześwicie 1520 mm i 1435 mm, wykonana na stacji Mamonowo w wariantcie przekaźnikowym, a na stacji Braniewo na bazie elektromechanicznego aparatu zależności. Blokada nie pozwala wyprawić pociągu ze stacji Mamonowo na szlak graniczny z wyjazdem do kilometra i z powrotem.

Na wjazd do stacji Mamonowo po torach o szerokości 1520mm i 1435mm zabudowane są urządzenia kontroli niezajętości torów typu YKCIIC.

2. Rozmowy dotyczące prowadzenia ruchu pociągów między dyżurnymi ruchu stacji Mamonowo i Braniewo są prowadzone w języku polskim lub rosyjskim (równoprawnie).

3. Oficjalnymi dokumentami stosowanymi przy prowadzeniu ruchu pociągów na szlakach po torach o szerokości 1520 mm i po torach 1435 mm są druki wg wzorów, przewidzianych Instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów na PKP PLK S.A - Ir-1(R-1) na stacji Braniewo i instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów i wykonywania pracy manewrowej w transporcie kolejowym Federacji Rosyjskiej na stacji Mamonowo. Druki i wzory rozkazów, pozwoleń używanych przy przyjęciu, wyprawieniu pociągów wyszczególnione są w załączniku do instrukcji.

4. Pozwoleniem na przyjęcie pociągu do stacji Mamonowo i Braniewo jest sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym.

5. Na semaforach wjazdowych na stacji Mamonowo wyświetlane są następujące sygnały:

Świetlny semafor wjazdowy „**Ч**” po torze 1520mm:

- jedno światło zielone – przejazd bez zatrzymania pociągu parzystego z Braniewa po drodze IP, wjazdowy semafor świetlny **ЧII** - jedno światło zielone ;

- jedno światło pomarańczowe - przyjęcie pociągu na tor 1, wjazdowy semafor świetlny **ЧI** - wskazuje sygnał „Stój”

- dwa światła pomarańczowe - przyjęcie pociągu na tor 4, 5, 6 semafor wjazdowy świetlny z odpowiedniego toru wskazuje sygnał „Stój”.

- jedno światło czerwone – semafor wskazuje sygnał „Stój”- wjazd zabroniony.

Świetlny semafor wjazdowy „**ЧУ**” po torze 1435 mm:

- jedno światło zielone – wjazd pociągu parzystego z Braniewa po drodze IIP, wjazdowy semafor świetlny **ЧII**- jedno światło zielone ;

Semafor światłne **Ч, ЧУ** wyposażone są w sygnały zastępcze „Sz”- jest to księżycowo-białe światło migające wraz ze światłem czerwonym, lub bez światła czerwonego

- jedno światło pomarańczowe - przyjęcie pociągu na tor 2, sygnał „Stój” na semaforze świetlnym wyjazdowym „**Ч II**”,

- dwa światła pomarańczowe - wjazd pociągu na tor 3, sygnał „Stój” na semaforze świetlnym wyjazdowym „**Ч III**”,

- jedno światło czerwone - semafor wskazuje sygnał „Stój”- wjazd zabroniony.

**6.** W przypadku uszkodzenia świetlnego semafora wjazdowego pociągi przyjmowane są na stację Mamonowo na sygnał zastępczy, albo na rozkaz pisemny wystawiony przez dyżurnego ruchu i przekazany maszyniście przez radiotelefon, względnie na podstawie pisemnego pozwolenia dyżurnego ruchu, który wręcza maszyniście pociągu przy odpowiednim świetle semafora.

**7.** Przed semaforami wjazdowymi zainstalowano semafony ostrzegawcze „**ПЧ**” i „**ПЧУ**”, które sygnalizują:

- jedno światło zielone – semafor wjazdowy świetlny sygnalizuje wjazd na tor główny zasadniczy;

- jedno światło pomarańczowe migające - semafor wjazdowy świetlny sygnalizuje wjazd na tor główny dodatkowy;

- jedno światło pomarańczowe ciągle - semafor wskazuje sygnał „Stój”.

**8.** Semafor światłne wjazdowe na stacji Braniewo wskazują następujące sygnały:

Semafor wjazdowy przy torze 1435 mm oznaczenie R ½

- jedno światło pomarańczowe - przyjęcie pociągu na tor główny nr 201; semafor wyjazdowy wskazuje sygnał „stój”;

- dwa światła pomarańczowe - przyjęcie pociągu na tory główne dodatkowe nr 203, 205, 212, następny semafor wskazuje sygnał „Stój”,

- dwa światła pomarańczowe, przy czym górne migające - przyjęcie pociągu na tory 1, 3, 5 bez zatrzymywania się na torze nr 201;

- jedno światło czerwone – semafor wjazdowy wskazuje sygnał „Stój”.

Semafor wjazdowy przy torze 1520 mm, oznaczenie S2

- dwa światła pomarańczowe - przyjęcie pociągu na tory nr: 504, 506, 508, 510,

- jedno światło czerwone - semafor wjazdowy wskazuje sygnał „Stój”.

**9.** Przed semaforami wjazdowymi ustawione są tarcze ostrzegawcze, które sygnalizują:

- jedno światło zielone – semafor wjazdowy wskazuje sygnał zezwalający na wjazd na tor główny zasadniczy;

- jedno światło pomarańczowe - semafor wjazdowy wskazuje sygnał „Stój”,

- jedno światło pomarańczowe migające - semafor wjazdowy wskazuje sygnał zezwalający na wjazd na tory główne dodatkowe.

**10.** W przypadku uszkodzenia świetlnego semafora wjazdowego pociągi przyjmowane są na stację Braniewo na sygnał zastępczy „Sz” lub na rozkaz pisemny „S”, który zezwala na przejazd obok semafora wskazującego sygnał „Stój” . Dyżurny ruchu rozkaz dyktuje dla maszynisty za pomocą urządzeń radiołączności lub doręcza go osobiście.

**11.** Wyprawianie pociągów po torze o prześwicie 1435 mm ze stacji Mamonowo odbywa się na podstawie sygnałów zezwalających na semaforach wyjazdowych: H2, H3, H9, które sygnalizują:

- jedno światło zielone - wyprawienie z torów **II, 3, 9** do stacji Braniewo (po torze o prześwicie 1435 mm) i jazda z ustaloną prędkością, szlak do stacji Braniewo wolny;
- jedno światło czerwone - wyprawienie pociągu ze stacji zabronione.

Wyprawianie pociągów po torze o prześwicie 1520 mm ze stacji Mamonowo odbywa się na podstawie sygnałów zezwalających na semaforach wyjazdowych N1, N4, N5, N6, które sygnalizują:

- jedno światło zielone - wyprawienie z torów I, 4, 5, 6 do stacji Braniewo (po torze o prześwicie 1520 mm) i jazda z ustaloną prędkością, szlak do stacji Braniewo jest wolny;
- jedno światło czerwone – semafor wyjazdowy wskazuje sygnał „Stój”.

**12.** Wyprawienie pociągów ze stacji Braniewo realizuje się następująco:

Przy wyprawieniu pociągu po torze 1435 mm z toru głównego nr 201

- jedno światło zielone - na świetlnym semaforze wyjazdowym z toru głównego nr 201;

Przy wyprawieniu pociągu po torze 1435 mm z torów bocznych nr 203, 205, 212

- jedno światło zielone i jedno światło pomarańczowe - na świetlnym semaforze wyjazdowym z odpowiedniego toru ;

Przy wyprawieniu pociągu po torze 1520 mm z torów bocznych nr 504, 506, 508, 510;

- jedno światło zielone i jedno światło pomarańczowe - na świetlnym semaforze wyjazdowym z odpowiedniego toru.

**13.** Przy wykonywaniu prac manewrowych na stacji Braniewo (Polska) i Mamonowo (Rosja) maszyniści lokomotyw powinni kierować się wskazaniem semaforów świetlnych manewrowych.

**14.** Lokomotywa pociągu po jego przyjeździe na stację graniczną jest odczepiana przez drużyny lokomotywowe obsługujące daną lokomotywę.

**15.** Drużyny lokomotywowe obsługujące pociągi oraz wykonujące prace manewrowe zobowiązane są do przestrzegania przepisów i instrukcji w zakresie bezpieczeństwa ruchu pociągów i wykonywania prac manewrowych stosowanych na kolejach Federacji Rosyjskiej i Polski tj. Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 na stacji Braniewo i Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów i wykonywania pracy manewrowej w kolejowym transporcie Federacji Rosyjskiej na stacji Mamonowo.

**16.** Z instrukcją powinni być zapoznani i zobowiązani do stosowania podczas wykonywania pracy:

- dyżurni ruchu, nastawniczowie, zwrotniczowie stacji Braniewo i Mamonowo,
- pracownicy przewoźników (maszyniści, pomocnicy maszynistów),
- inni pracownicy kolejowych przedsiębiorstw Polski i Federacji Rosyjskiej, związani z organizacją i prowadzeniem ruchu pociągów.

Drużyny lokomotywowe OAO «RŽD» i polskich przewoźników powinny być zaznajomione z torem szlakowym, urządzeniami technicznymi i organizacją ruchu na stacjach Mamonowo i Braniewo. Wykazy maszynistów, posiadających certyfikację, zapoznanych z warunkami miejscowymi i posiadających prawo wjazdu na stację powinny być u dyżurnych ruchu stacji Mamonowo i Braniewo.

## **II. SPOSÓB POSTĘPOWANIA DYŻURNYCH RUCHU W ZAKRESIE PRZYJMOWANIA I WYPRAWIANIA POCIĄGÓW**

## 1. Wyprawianie i przyjmowanie pociągów parzystych:

- 1) Dyżurny ruchu stacji Braniewo, mając pociąg gotowy do wyprawienia, żąda telefonicznie wydania zgody przez dyżurnego ruchu stacji Mamonowo na wyprawienie pociągu.
- 2) Zabrania się żądać zgody na wyprawienie pociągu przed przygotowaniem do jego wyprawienia.
- 3) Dyżurny ruchu stacji Mamonowo naciska przycisk dania zgody (**ЧДС/УЧДС**) dla danego toru szlakowego pod warunkiem, że tor szlakowy jest wolny. Na pulpicie świetlnym zapala się lampka żółta **ЧДС (УЧДС)** - danie zgody na wyprawienie pociągu ze stacji Braniewo i zaczyna migać lampka żółta **ПБ (УПБ)** – trwa proces blokowania.
- 4) Na stacji Braniewo zostaje odblokowany blok **OP**. Na pulpicie świetlnym stacji Mamonowo gaśnie lampka **ПБ** – trwa proces blokowania. Wycofanie zgody po jej zablokowaniu nie będzie zrealizowane. Po otrzymaniu zgody na wyprawienie pociągu dyżurny ruchu stacji Braniewo podaje sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym, naciska klawisz blokowy i blokuje dwa bloki **OP - PO**. Na pulpicie świetlnym stacji Mamonowo gaśnie lampka żółta **ЧДС (УЧДС)** i zapala się lampka czerwona **ЧПП (УЧПП)**, wskazująca, że szlak jest zajęty przez pociąg wyprawiony ze stacji Braniewo.
- 5) Po wykonaniu tych czynności dyżurny ruchu stacji Braniewo przez telefon powiadamia dyżurnego ruchu stacji Mamonowo o wyprawieniu pociągu z podaniem godziny wyjazdu pociągu.
- 6) Dyżurny ruchu stacji Mamonowo w celu przyjęcia pociągu z kierunku Braniewa wyświetla semafor wjazdowy. Po zajęciu odcinka **4СП (2СП)** następuje zmiana świecenia lampki **ЧПП (УЧПП)** ze stałego na migające, co wskazuje na konieczność potwierdzenia przybycia.
- 7) Dyżurny ruchu stacji Mamonowo, upewniwszy się, że pociąg przyjechał w pełnym składzie, blokuje potwierdzenie przybycia, naciskając przycisk **ЧДП (УЧДП)**. Na stacji Braniewo następuje odblokowanie bloku **PO**, w rezultacie następuje ustawienie całego układu współdziałania urządzeń obu stacji w położeniu zasadniczym.
- 8) Dyżurny ruchu stacji Mamonowo przez telefon powiadamia dyżurnego ruchu stacji Braniewo o przybyciu pociągu z podaniem godziny wjazdu pociągu.

## 2. Wyprawianie i przyjmowanie pociągów nieparzystych:

- 1) Dyżurny ruchu stacji Mamonowo żąda telefonicznie dania zgody od dyżurnego ruchu stacji Braniewo na wyprawienie pociągu.
- 2) Zabrania się żądać zgody na wyprawienie pociągu przed przygotowaniem do jego wyprawienia.
- 3) Dyżurny ruchu stacji Braniewo naciska klawisz bloku dania zgody **DP**, i obracając pokrętko induktora blokuje go (okienko blokowe jest czerwone). Na stacji Mamonowo zapala się lampka zielona **НПС (УНПС)** – otrzymanie zgody. Wycofanie zgody po jej zablokowaniu nie będzie zrealizowane.
- 4) Dyżurny ruchu stacji Mamonowo układa drogę przebiegu, wyświetla sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym, gaśnie lampka **НПС (УНПС)**, zapala się lampka czerwona **НПО (УНПО)** - szlak zajęty wyprawionym pociągiem. Blok **KO** na stacji Braniewo odblokowuje się (okienko blokowe jest białe).

- 5) Po wykonaniu tych czynności dyżurny ruchu stacji Mamonowo przez telefon powiadamia dyżurnego ruchu stacji Braniewo o wyprawieniu pociągu z podaniem godziny wyjazdu pociągu.
- 6) Po przybyciu pociągu na stację Braniewo dyżurny ruchu upewniwszy się, że pociąg wjechał w całości blokuje blok końcowy, naciskając sprzężony klawisz bloku **DP-KO** odblokowując blok **DP** i blokując blok **KO**. Po zaprzestaniu obracania pokrętłem induktora przez dyżurnego ruchu stacji Braniewo, na pulpicie świetlnym stacji Mamonowo gaśnie lampka czerwona. **НПО (УНПО)**.
- 7) Po wykonaniu tych czynności dyżurny ruchu stacji Braniewo przez telefon powiadamia dyżurnego ruchu stacji Mamonowo o przybyciu pociągu z podaniem godziny wyjazdu pociągu.
- 8) Jeżeli po wyświetleniu sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym, lub otrzymaniu zgody na wysłanie pociągu nie będzie możliwe wyprawienie pociągu z jakichkolwiek przyczyn, dyżurny ruchu jest zobowiązany wygasić sygnał zezwalający i ustawić sygnał stój, dokonać zapisu w dokumentacji techniczno-ruchowej i powiadomić o tym dyżurnego na sąsiedniej stacji, o czym dyżurny ruchu stacji Mamonowo powiadamia dyspozytora Kaliningradzkiej Kolei Żelaznej (dyspozytor pociągowego KLNG).
- 9) Przy wyprawieniu wcześniej zatrzymanego pociągu, albo innego pociągu tego samego kierunku, dyżurny ruchu wyprawia go przy sygnale stój na semaforze wyjazdowym ze stacji Mamonowo na podstawie pisemnego pozwolenia na blankiecie zielonego koloru według wzoru DU- 52 z wypełnieniem punktu I, ze stacji Braniewo – dyżurny ruchu wyprawia pociąg na sygnał zastępczy „Sz” lub na rozkaz pisemny, który doręcza maszyniście przez nastawniczego nastawni wykonawczej Br-2. Następny pociąg jest wyprawiany na sygnał zezwalający na semaforze.
- 10) Jeżeli po otrzymaniu zgody na wyprawienie pociągu i po wyświetleniu sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym z jakichkolwiek przyczyn konieczne będzie zatrzymanie pociągu na stacji i przyjęcie pociągu przeciwnego kierunku, działanie półautomatycznej blokady liniowej na stacji Mamonowo i elektromechanicznej blokady liniowej na stacji Braniewo nie obsługuje się, wyprawienie pociągów prowadzone jest na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów. Wznowienie ruchu pociągów na podstawie półautomatycznej i elektromechanicznej blokady następuje przy wyprawieniu wcześniej zatrzymanego pociągu albo innego pociągu tego samego kierunku, przy czym ten pociąg wyprawiany jest na podstawie pisemnego pozwolenia (zgodnie z rozdziałem II punktem 2 ust.9).

### **3. Wyprawianie pociągów roboczych ze stacji do granicy państwa i z powrotem**

- 1) Wyprawienie pociągu roboczego ze stacji Mamonowo do granicy państwa i z powrotem odbywa się na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów. Pociągi wyprawiane są na podstawie rozkazu pisemnego wydanego maszyniście pociągu na blankiecie według wzoru DU- 50. Po powrocie pociągu dyżurny ruchu stacji Mamonowo zawiadamia dyżurnego ruchu stacji Braniewo, oraz dyspozytora pociągowego KLNG o powrocie pociągu oraz o przywróceniu działania blokady liniowej. Sposób przejścia na telefoniczne zapowiadanie pociągów jest ujęty w rozdziale III instrukcji.
- 2) Dla wyprawienia pociągów roboczych ze stacji Braniewo do granicy państwa i z powrotem na stację wyprawienia, wstrzymuje się działanie blokady elektromechanicznej i wprowadza się telefoniczne zapowiadanie pociągów. Wyprawienie pociągów roboczych ze stacji Braniewo na szlak po torach o prześwicie 1435 mm i 1520 mm odbywa się na sygnał zastępczy „Sz”, lub na rozkaz pisemny „S” .

- 3) Po powrocie pociągu dyżurny ruchu stacji Braniewo powiadamia telefonicznie dyżurnego ruchu stacji Mamonowo o powrocie pociągu, który powiadamia dyspozytora pociągowego w Kaliningradzie oraz przywraca działanie blokady liniowej. Sposób wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów został ujęty w rozdziale III instrukcji.
- 4) Dla wykonania planowych prac związanych z naprawą (utrzymaniem) toru, wymianą szyn zamyka się tor szlakowy dla ruchu pociągów. Zamknięcie toru szlakowego dla naprawy toru, wymiany szyn następuje po wykonaniu prac przygotowawczych na pisemne żądanie kierownika robót przekazane dyżurnemu ruchu.
- 5) Naprawa toru na szlaku granicznym po stronie polskiej wykonywana jest na pisemne żądanie kierownika robót skierowane do dyżurnego ruchu stacji Braniewo, który uzgadnia zamknięcie toru z dyspozytorem liniowym i dyżurnym ruchu stacji Mamonowo, a następnie gdy nie ma przeszkód zamyka tor szlakowy. Dyżurny ruchu stacji Mamonowo o zamknięciu toru szlakowego powiadamia dyspozytora pociągowego KLNG.
- 6) Przy pracy na szlaku Braniewo - Granica Państwa zawiadomienie o zakończeniu robót torowych i braku przeszkód dla bezpiecznego prowadzenia ruchu pociągów kierownik robót przekazuje dyżurnemu ruchu stacji Braniewo, który otwiera tor i powiadamia dyżurnego ruchu stacji Mamonowo, który o otwarciu toru szlakowego powiadamia dyspozytora pociągowego KLNG w Kaliningradzie
- 7) Wyprawianie pociągów roboczych ze stacji Braniewo do Granicy Państwa odbywa się zgodnie z postanowieniami Instrukcji Ir-1 na sygnał zastępczy „Sz”, albo na rozkaz pisemny.
- 8) Naprawa toru na szlaku granicznym po stronie rosyjskiej wykonywana jest po wykonaniu prac przygotowawczych na pisemne żądanie kierownika robót skierowane do dyżurnego ruchu stacji Mamonowo, po uzyskaniu pozwolenia dyspozytora pociągowego KLNG, na zamknięcie toru szlakowego dla wykonania robót. Dyspozytor pociągowy swoim rozkazem wyraża zgodę na zamknięcie szlaku nie później niż na 2 godziny od momentu zgłoszenia.
- 9) Z nadejściem terminu rozpoczęcia prac po stronie rosyjskiej i zamknięcia toru szlakowego dyspozytor pociągowy przez dyżurnego ruchu stacji Mamonowo zarządza wstrzymanie ruchu pociągów. Otrzymałszy zgłoszenie o tym, że szlak jest wolny, dyspozytor pociągowy KLNG przekazuje polecenie o zamknięciu toru szlakowego dyżurnemu ruchu stacji Mamonowo i kierownikowi robót. Wolność toru szlakowego od ruchu pociągów dyżurny ruchu stacji Mamonowo ustala za pomocą rozmowy telefonicznej z dyżurnym ruchu stacji Braniewo.
- 10) Otwarcie toru szlakowego po robotach po stronie rosyjskiej, następuje na polecenie dyspozytora pociągowego po otrzymaniu zawiadomienia od kierownika robót o zakończeniu robót torowych i braku przeszkód dla bezpiecznego prowadzenia ruchu pociągów. Zawiadomienie przekazywane jest pisemnie, faxem, albo przez dyżurnego ruchu stacji Mamonowo. Po otrzymaniu polecenia od dyspozytora pociągowego o otwarciu toru szlakowego dyżurny ruchu stacji Mamonowo powiadamia o tym dyżurnego ruchu stacji Braniewo.
- 11) Wysłanie pociągów roboczych ze stacji Mamonowo na tor szlakowy zamknięty odbywa się na podstawie pozwolenia na blankiecie koloru białego z czerwonym pasem na ukos według wzoru DU- 64. Dla zapobieżenia wysłania pociągu na tor szlakowy zamknięty dla wykonania robót dyżurny ruchu stacji Mamonowo zobowiązany jest założyć czerwony kapturek na przycisku semafora Cz (po torze 1520 mm) albo CzU (po torze 1435 mm).

#### **4. Wykonywanie pracy manewrowej z wyjazdem składu poza granicę stacji.**

- 1) Praca manewrowa z wyjazdem składu poza granicę stacji Mamonowo na szlak Mamonowo - Braniewo wykonywana jest na podstawie ustnej zgody dyspozytora pociągowego KLNG i dyżurnego ruchu sąsiedniej stacji przy wolnym od pociągów szlaku. Podczas wykonywania pracy manewrowej na stacji Mamonowo maszynista otrzymuje zgodę na blankiecie według załącznika DU- 50.
- 2) Na stacji Braniewo praca manewrowa wykonywana jest zgodnie z postanowieniami instrukcji PKP PLK S.A. – Ir-1. Wyjazd składu manewrowego poza granicę stacji Braniewo może się odbyć po otrzymaniu pozwolenia od dyżurnego ruchu stacji Mamonowo.
- 3) Dyżurni ruchu wymieniają się telefonogramami:  
„Czy mogę wykonywać manewry z wyjazdem za granicę stacji?”,  
„Zezwalam na wykonanie manewrów z wyjazdem za granicę stacji”.  
Po otrzymaniu ostatniego telefonogramu dyżurny ruchu wydaje maszyniście odpowiednie pozwolenie, u góry którego ręcznie jest wpisywane oznaczenie „manewry z wyjazdem za granicę stacji”.  
Po zakończeniu pracy manewrowej dyżurny ruchu przekazuje na sąsiednią stację zawiadomienie „Manewry z wyjazdem składu manewrowego za granicę stacji zakończono”.
- 4) Wszystkie rozmowy o wyjeździe składu manewrowego za granicę stacji zapisywane są w dzienniku rozmów telefonicznych według wzoru ДУ- 47 (na stacji Mamonowo) oraz w dzienniku ruchu R-146 (na stacji Braniewo).
- 5) O przekroczeniu granicy maszynista powiadamia przez radiotelefon:
  - po torze 1520 mm dyżurnego ruchu Mamonowo, który przekazuje informację dla dyżurnego ruchu stacji Braniewo,
  - po torze 1435 mm dyżurnego stacji Braniewo, który przekazuje informację dla dyżurnego stacji Mamonowo.

### **III. SPOSÓB POSTĘPOWANIA DYŻURNYCH RUCHU W PRZYPADKU POWSTANIA USTERKI W DZIAŁANIU PÓŁAUTOMATYCZNEJ I ELEKTROMECHANICZNEJ BLOKADY.**

1. Blokady liniową elektromechaniczną i półautomatyczną uważa się za niesprawną gdy:
  - nie można ustawić na semaforze wyjazdowym sygnału „Stój”,
  - nie można wyświetlić na semaforze wyjazdowym sygnału zezwalającego na jazdę, gdy szlak jest wolny;
  - samoczynne zadziałanie bloku blokady liniowej;
  - nie można podać lub przyjąć sygnału bloku;
  - brak plomb na aparacie blokowym, z wyjątkiem plomby na elektrycznej zastawce liniowej.
2. We wszystkich podanych przypadkach, jak również podczas pracy powodującej wstrzymanie działania urządzeń, zgodnie z poleceniem dyspozytora pociągowego KLNG (po stronie rosyjskiej) blokada zostaje wyłączona, a ruch pociągów odbywa się na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów.

3. Wprowadzenie telefonicznego zapowiadania pociągów odbywa się w sposób następujący:

**a. po stronie rosyjskiej:**

Dyspozytor pociągowy KLNG przez dyżurnego ruchu stacji Mamonowo ustanawia wolność toru szlakowego od ruchu pociągów. Dyżurny ruchu stacji Mamonowo za pomocą rozmowy telefonicznej z dyżurnym ruchu stacji Braniewo ustala wolność toru szlakowego od ruchu pociągów i następnie informuje dyspozytora pociągowego KLNG. Dyspozytor pociągowy po otrzymaniu informacji od dyżurnego ruchu stacji Mamonowo o wolności toru szlakowego wydaje dyżurnemu ruchu stacji Mamonowo polecenie wstrzymania działania blokady liniowej i wprowadzenie telefonicznego zapowiadania pociągów. Dyżurny ruchu stacji Mamonowo o wprowadzeniu telefonicznego zapowiadania pociągów na szlaku powiadamia dyżurnego ruchu stacji Braniewo.

**b. po stronie polskiej:**

Dyżurny ruchu stacji Braniewo przekazuje dyżurnemu ruchu stacji Mamonowo informacje o wyłączeniu blokady (niedziałaniu) i wprowadzeniu telefonicznego zapowiadania pociągów. Dyżurny ruchu stacji Mamonowo o wprowadzeniu telefonicznego zapowiadania pociągów na szlaku powiadamia dyspozytora pociągowego KLNG.

4. Dyżurni ruchu stacji Braniewo i Mamonowo przed wyprawieniem pociągu na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów powinni upewnić się, że szlak jest wolny, po czym dyżurny ruchu stacji wyprawiającej pociąg przesyła na stację sąsiednią niżej wymienione telefonogramy.

5. Telefonogramy podczas telefonicznego zapowiadania pociągów rejestrowane są na stacji Mamonowo w dzienniku pociągowych telefonogramów zapowiadawczych DU- 47, na stacji Braniewo w dzienniku ruchu R- 146.

6. Podczas prowadzenia ruchu pociągów na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów stosowane są następujące formy telefonogramów zapowiadawczych (przed tekstem telefonogramu są wskazywane godzina i minuty):

**a. telefonogram na wysłanie pociągu (przed wysłaniem pociągu):**

Dyżurny ruchu \_\_\_\_\_  
„Czy mogę wysłać pociąg Nr \_\_\_\_\_ po torze \_\_\_\_ mm w składzie \_\_\_\_\_ osi (o dł. \_\_\_\_ m)”  
\_\_\_\_\_ ISDR (podpis)

**b. zgoda na przyjęcie pociągu:**

Dyżurny ruchu \_\_\_\_\_  
„Oczekuję Waszego pociągu Nr \_\_\_\_\_ po torze \_\_\_\_ mm w składzie \_\_\_\_ osi (według długości \_\_\_\_ m)” \_\_\_\_\_ ISDR (podpis)

Przy obecności w pociągu wagonów z towarami niebezpiecznymi i przekroczoną skrajnią albo z ludźmi telefonogram a i b uzupełniają się tekstem:

„W nim z towarami niebezpiecznymi \_\_\_\_ wagonów, z ludźmi \_\_\_\_\_ wagonów, z przekroczoną skrajnią \_\_\_\_\_ wagonów”.

**c. zawiadomienie o wysłaniu pociągu (po wysłaniu pociągu):**

Dyżurny ruchu \_\_\_\_\_  
„Pociąg Nr \_\_\_\_\_ wysłany do \_\_ godzinę \_\_ min \_\_”. \_\_\_\_\_ ISDR (podpis)

**d.** zawiadomienie o przybyciu pociągu (po przybyciu pociągu w pełnym składzie):

Dyżurny ruchu \_\_\_\_\_  
„Pociąg Nr \_\_\_\_\_ przybył do \_\_\_\_\_ godzinę \_\_\_\_\_ min”. \_\_\_\_\_ ISDR (podpis)

Dla telefonogramów przy wyprawianiu pociągów roboczych, powracających ze szlaku na stację wyprawienia powinna być przestrzegana kolejność podawania telefonogramów pociągowych z odpowiednią zmianą ich tekstu:

**e.** telefonogram na wysłanie pociągu (przed wysłaniem pociągu):

Dyżurny ruchu \_\_\_\_\_  
„Czy mogę wysłać pociąg Nr \_\_\_\_\_ po torze \_\_\_\_\_ mm do \_\_\_\_\_ km i z powrotem.  
\_\_\_\_\_ ISDR (podpis)

**f.** pozwolenie na wysłanie pociągu do kilometra i z powrotem:

Dyżurny ruchu \_\_\_\_\_  
„Możecie wysłać pociąg Nr \_\_\_\_\_ po torze \_\_\_\_\_ mm do \_\_\_\_\_ km i z powrotem do Was” \_\_\_\_\_ ISDR (podpis)

Zawiadomienie o wysłaniu pociągu udziela się według wzoru c, a po jego powrocie - według wzoru g:

**g.** zawiadomienie o przybyciu pociągu (po przybyciu pociągu w pełnym składzie):

Dyżurny ruchu \_\_\_\_\_ „Pociąg Nr \_\_\_\_\_ wrócił w \_\_\_\_\_ godzinę \_\_\_\_\_ min”.  
\_\_\_\_\_ ISDR (podpis)

**h.** przy przeszkodach do przyjęcia pociągu na stację, na którą była dana zgoda na wysłanie pociągu, stosuje się telefonogram pociągowy o zatrzymaniu pociągu według wzoru:

Dyżurny ruchu \_\_\_\_\_  
„Zatrzymajcie u siebie pociąg Nr \_\_\_\_\_” \_\_\_\_\_ ISDR (podpis)

Po usunięciu przeszkód dla przyjęcia pociągu stacja, która oznajmiła o zatrzymaniu pociągu, nie oczekując powtórnego żądania wolnej drogi dla zatrzymanego pociągu, daje wolną drogę zgodnie ze wzorem w punkcie b.

**i.** Jeżeli pociąg, na którego wyprawienie otrzymano pozwolenie zgodnie ze wzorem w punkcie b, z jakichś przyczyn nie może być wyprawiony w ciągu 15 minut, to stacja wyprawiająca niezwłocznie przekazuje telefonogram według wzoru:

Dyżurny ruchu \_\_\_\_\_  
"Pociąg nr ..... zatrzymano. Pozwolenie na wyprawienie pociągu nr .....  
zostaje anulowane." ..... ISDR (podpis)

Wysłanie powyższego telefonogramu anuluje otrzymane pozwolenie na wyprawienie pociągu.

**7.** Zabrania się:

- zgłaszania żądania pozwolenia na wyprawienie pociągu, gdy szlak jest jeszcze zajęty przez inny pociąg;
- wypełniania zawczasu na stacji Mamonowo blankietów rozkazów pisemnych przed otrzymaniem ze stacji sąsiedniej telefonogramu pociągowego o zgodzie na przyjęcie pociągu;
- przekazywania telefonogramów wychodzących przed ich zarejestrowaniem w dzienniku telefonogramów pociągowych ДУ-47 na stacji Mamonowo i w dzienniku ruchu R-146 na stacji Braniewo bez podpisu dyżurnego ruchu.

**8.** Dyżurny ruchu stacji Mamonowo po przygotowaniu drogi przebiegu na wjazd i wyjazd pociągu w przypadku uszkodzenia urządzeń, przy sygnale „Stój” przed wydaniem maszyniście pozwolenia na wysłanie (przyjęcie) pociągu jest zobowiązany zameldować dyspozytorowi pociągowemu w Kaliningradzie za pomocą łącza dyspozytorskiego o przygotowaniu drogi przebiegu i otrzymuje od niego pozwolenie na przyjęcie, wyprawienie pociągu.

**9.** Pozwoleniem na zajęcie toru szlakowego są: Przy wyprawieniu pociągu ze stacji Mamonowo - notatka na blankiecie według wzoru ДУ- 50, przy wyprawieniu pociągu ze stacji Braniewo - rozkaz pisemny „S” lub sygnał zastępczy „Sz”

**10.** Polecenie wznowienia działania blokady przekazuje dyspozytor pociągowy KLNG za pomocą łącza dyspozytorskiego dyżurnemu ruchu stacji Mamonowo, który następnie za pomocą łącza zapowiadawczego przekazuje dyżurnemu ruchu stacji Braniewo.

#### **IV. WYDAWANIE OSTRZEŻEŃ DORAŻNYCH.**

**1.** Wydanie ostrzeżeń drużynom pociągowym na stacji Mamonowo (pociągi po torze 1520 mm i po torze 1435 mm) sporządza i osobiście wydaje dyżurny ruch, na stacji Braniewo (pociągi po torze 1520 mm i 1435 mm) rozkazy pisemne sporządza i doręcza drużynie lokomotywowej nastawnicy nastawni wykonawczej „Br-2” na polecenie i pod dyktando dyżurnego ruchu.

**2.** Przy nieprzewidzianych ostrzeżeniach, albo ograniczeniach prędkości, które mogą wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu pociągów na szlaku Granica Państwa - Braniewo dyżurny ruchu stacji Braniewo przekazuje telefonicznie ostrzeżenie dyżurnemu ruchu stacji Mamonowo. Gdy pociąg znajduje się na szlaku po torze 1435 mm dyżurny ruchu stacji Braniewo przekazuje ostrzeżenie drużynie lokomotywowej za pomocą urządzeń radiołączności, natomiast po torze 1520 mm ostrzeżenie drużynie lokomotywowej przekazuje dyżurny ruchu stacji Mamonowo za pomocą urządzeń radiołączności.

**3.** Przy nieprzewidzianych ostrzeżeniach albo ograniczeniach prędkości, które mogą wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu pociągów na szlaku Granica Państwa – Mamonowo, dyżurny ruchu stacji Mamonowo przekazuje telefonicznie ostrzeżenie dyżurnemu ruchu stacji Braniewo. Gdy pociąg znajduje się na szlaku po torze 1520 mm dyżurny ruchu stacji Mamonowo przekazuje ostrzeżenie drużynie lokomotywowej za pomocą urządzeń radiołączności, natomiast po torze 1435 mm dyżurny ruchu stacji Braniewo przekazuje ostrzeżenie drużynie lokomotywowej za pomocą urządzeń radiołączności.

**4.** W przypadku odwołania ograniczenia dyżurny ruchu odwołuje ograniczenie przez telefon, informując dyżurnego ruchu sąsiedniej stacji o odwołaniu ograniczenia.

**5.** Przy wyprawieniu pociągu ze stacji, mającego w swoim składzie wagony z towarami niebezpiecznymi lub z przekroczoną skrajnią, dyżurny ruchu jest zobowiązany wydać odpowiednie ostrzeżenie maszyniście pociągu oraz powiadomić dyżurnego ruchu sąsiedniej stacji.

**6.** W przypadku wymuszonego zatrzymania się pociągu na szlaku drużyna pociągowa ma następujące obowiązki:

**a.** maszynista - włączyć hamulce zespolone i dać sygnał do ręcznego zahamowania wagonów;

**b.** pomocnik maszynisty - osłonić pociąg w przewidziany sposób i na sygnał maszynisty niezwłocznie zakręcić hamulce ręczne;

**c.** zażądać pomocniczą lokomotywę ze stacji Mamonowo albo Braniewo do ściągnięcia składu ze szlaku.

7. Wyprawianie pociągów w ślad i ich zatrzymywanie na szlaku jest zabronione.

8. Przy okazaniu pomocy ze strony stacji Mamonowo dyżurny ruchu stacji Mamonowo działa zgodnie z postanowieniami załącznika nr 7 Instrukcji ruchu pociągów i pracy manewrowej w transporcie kolejowym Federacji Rosyjskiej, przy okazaniu pomocy ze strony stacji Braniewo dyżurny ruchu stacji Braniewo działa zgodnie z postanowieniami Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów na PKP PLK S.A.-Ir1.

## **V. WARUNKI TECHNICZNE EKSPLOATACJI ODCINKA**

1. Na szlaku Mamonowo - Braniewo dla pociągów po torze 1435 mm w kierunku Braniewo-Mamonowo ustala się maksymalne brutto pociągu 2400 t, w kierunku Mamonowo-Braniewo - 2500 t. i długość pociągu 21 wagonów (rozkładowa długość pociągów 350 m), maksymalna długość pociągu 43 wagony (710 m) w obu kierunkach. Do pociągów jadących po torze 1520 mm, ustala się maksymalne brutto pociągu w kierunku Mamonowo - Braniewo 4500 t, w kierunku Braniewo - Mamonowo - 3200 t, długość rozkładowa 43 wagony ( 600 m) i maksymalna długość pociągu 50 wagonów (700 m) w obu kierunkach.

Przyjmuje się długość wagonu:

- po torze 1435 mm - wagon o długości 16,5 m,
- po torze 1520 mm - wagon o długości 14,0 m.

2. Dopuszczalne prędkości ruchu pociągów i lokomotyw pojedynczych podane są w zarządzeniach Kaliningradzkiej Kolei Żelaznej i wewnętrznym rozkładzie jazdy PKP PLK S.A..

3. Na odcinku Mamonowo - Braniewo dopuszczalne jest wykorzystywanie lokomotyw wszystkich serii z naciskiem na oś nie więcej niż 196 kN/oś (20 ton) na torze 1435 mm i 231 kN/oś (23.5 tony) po torze 1520 mm.

4. Czas niezbędny na obrót lokomotywy OAO RZD na stacji Braniewo to nie więcej niż 20 minut od momenty zgłoszenia przez maszynistę gotowości na przestawienie lokomotywy

5. W pociągach towarowych i roboczych wagony z hamulcami zespolonymi powinny być rozmieszczone tak, aby ilość wagonów bez czynnego hamulca zespolonego w jednej grupie nie była większa niż 8 osi, dwa wagony cztero osiowe lub 4 wagony dwu osiowe. Ostatnie dwa wagony powinny mieć sprawne i włączone hamulce zespolone.

6. Ciężar hamujący na każde 100 ton ciężaru pociągu, nie uwzględniając lokomotywy, ustala się na 33 ton na torze 1520 mm.

7. Szczegółową próbę hamulców przeprowadza się przed wyprawianiem pociągu:

-ze stacji Mamonowo do Braniewa i Kaliningradu – po torze 1520 mm wykonuje rewident wagonów stacji Mamonowo.

-ze stacji Braniewo po torze 1520 mm - wykonuje rewident wagonów, skierowany ze stacji Mamonowo

- ze stacji Braniewo po torze 1435mm próbę hamulców z wydaniem karty próby hamulca wykonuje rewident (PTO) stacji Braniewo.

- ze stacji Mamonowo po torze 1435mm na stację Braniewo drużyna lokomotywowa przewoźnika .

8. Kontrolę nad przestrzeganiem postanowień niniejszej instrukcji powierza się Naczelnikom Sekcji oraz personelowi kontrolersko - instruktorskiemu Kaliningradzkiej Kolei Żelaznej i PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie.

9. Zmiana warunków niniejszej Instrukcji odbywa się na podstawie uzgodnienia pomiędzy dwoma stronami.

PKP PLK S.A  
Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie  
Dyrektor

Kaliningradzka Kolej Żelazna Filia  
ОАО „РЖД”  
Начальник Железной Дороги

Ireneusz Merchel

С.Н.Коломиец

# МЕСТНОЕ СОГЛАШЕНИЕ

о пограничном железнодорожном сообщении,  
заключенное между предприятием Польские государственные железные дороги PKP PLK  
С.А. Предприятие железнодорожных линий в г. Ольштыне  
и Калининградской железной дорогой –  
филиалом ОАО «Российские железные дороги»

## 1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

### § 1.

Железнодорожный пограничный переход «**Бранево – Мамоново**» предназначен для грузового и пассажирского движения. Пограничный переход работает круглосуточно. Движение поездов осуществляется по пути шириной колеи 1435 мм (пассажирское и грузовое движение), а также шириной 1520 мм (только грузовое движение). Возможность введения пассажирского движения по пути шириной колеи 1520 мм требует согласования между польской и российской сторонами.

### § 2.

1. Расписание движения поездов после заявки железнодорожного перевозчика окончательно согласовывается между АО ПКП ПЛК и Калининградской железной дорогой – филиалом ОАО «РЖД».
2. Расписание поездов устанавливается по 24-часовому московскому времени.

### § 3.

Поезда формируются в соответствии с:

- графиком движения поездов;
- требованиями инструкций и правил ответственного за содержание инфраструктуры и перевозчика.

### § 4.

Движение поездов между пограничными станциями осуществляется на основании действующего расписания движения. Об отмене грузовых поездов, предусмотренных расписанием движения, или об установлении дополнительных поездов стороны (пограничные станции) уведомляют друг друга не позже 6 часов до отправления поезда.

### § 5.

О необходимости изменения расписания движения пассажирских и грузовых поездов стороны сообщают друг другу не менее, чем за 60 дней, а в случае отмены поезда – также за 60 дней до отправления поезда.

### § 6.

Пограничные станции Бранево и Мамоново открыты для международного сообщения для перевозки пассажиров и грузов.

## § 7.

Приемо-сдаточной станцией для грузовых поездов в обоих направлениях, в том числе и для грузов, следующих по особым условиям (негабаритные, транспортеры и т.д.), является станция Бранево. На этой станции осуществляется коммерческая и техническая обработка поездов лицензированным перевозчиком, а также пограничный контроль и таможенный досмотр органами Республики Польша.

## II. МЕСТНЫЕ УСЛОВИЯ

### § 1.

Железнодорожное пограничное движение осуществляется по путям между станциями Бранево и Мамоново, являющимися одновременно пограничными станциями.

### § 2.

Ведение движения поездов осуществляется по «Инструкции», являющейся Приложением № 1 к настоящему Соглашению, которая содержит:

- установленный порядок движения поездов;
- язык, на котором ведутся переговоры;
- образцы передаваемых телефонограмм;
- способ передачи письменных приказов и предупреждений;
- технические условия эксплуатации ж/дорожного участка.

### § 3.

Пограничный участок железнодорожной линии между станцией Бранево и границей государства по пути шириной колеи 1435 мм (Линия № 204) кончается на км 90,671, а по пути шириной колеи 1520 мм (Линия № 217) кончается на км 61,750. Со стороны российской железной дороги пограничный участок железнодорожной линии между станцией Мамоново и границей Российской Федерации по пути шириной колеи 1435 мм кончается на км 1339,70, а по пути шириной колеи 1520 мм – на км 1339,70.

Расстояние от пограничной станции Бранево до границы Республики Польша составляет 7,0 км, а от пограничной станции Мамоново до границы Российской Федерации – 5,1 км.

### § 4.

На пограничном отрезке с польской стороны могут курсировать поезда с допустимой нагрузкой на ось: по пути шириной 1435 мм - 196 кН / ось (20,0 тонн / ось), по пути 1520 мм - 231 кН / ось (23,5 тонны / ось). На пограничном участке с российской стороны могут курсировать поезда с допустимой нагрузкой на ось: по пути шириной 1435 мм - 196 кН / ось (20,0 тонн / ось), по пути 1520 мм - 231 кН / ось (23,5 тонны / ось). При приближении к государственной границе поезд или локомотив без вагонов останавливается у сигнала остановки для высадки находящегося в них персонала пограничной, таможенной службы и т.п.

После пересечения государственной границы поезд или локомотив без вагонов останавливается также у сигнала остановки для посадки персонала пограничного, таможенного и медико-санитарного контроля государства, на территорию которого приехал поезд или локомотив без вагонов.

Отправление поезда после остановки в пунктах посадки и высадки вышеуказанного персонала происходит по сигналу руководителя поезда, либо после уведомления машиниста локомотива начальником группы пограничного контроля об окончании посадки или высадки персонала.

Не разрешается остановка поездов или уменьшение установленной скорости движения поездов между пограничной станцией и государственной границей, не вызванное техническими неисправностями, либо для пограничного или таможенного контроля.

Сигналы и дорожные указатели между пограничными станциями должны быть установлены в соответствии с правилами того государства, на территории которого находится поезд. Поезд обозначается сигналами, установленными правилами железной дороги, обслуживающей поезд.

В местах остановки поездов вблизи государственной границы должны находиться указатели остановки: с польской стороны – прямоугольник с белым крестом на черном фоне, с российской стороны – щит с надписью: «остановка локомотива». Эти указатели должны быть видимы в ночное время суток, а также при плохой видимости – в дневное время суток.

На польской стороне после пограничного досмотра, машинист по имеющимся видам связи информирует дежурного по станции Бранево об отправлении».

### **III. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**

#### **§ 1.**

Расположение и техническое оборудование пограничных станций и путей между ними должны обеспечивать безопасность движения поездов, осуществление установленного расписания движения поездов и других действий, связанных с осуществлением непосредственного железнодорожного сообщения.

#### **§ 2.**

Контроль и содержание верхнего строения пути и инженерных объектов на пограничном отрезке от станции Бранево до Границы государства, осуществляет Предприятие железнодорожных линий АО ПКП ПЛК в Ольштыне.

Контроль и содержание верхнего строения пути и инженерных объектов на пограничном участке от станции Мамоново до границы Российской Федерации осуществляется силами и средствами Калининградской железной дороги-филиала ОАО «Российские железные дороги».

#### **§ 3.**

Содержание и модернизация оборудования управления железнодорожным движением будет осуществляться силами железнодорожных дорог в объеме своих участков.

#### **§ 4.**

1. Проверка, контроль и содержание телекоммуникационной сети на участке от станции Бранево до Границы государства осуществляет фирма ТК TELEKOM Sp. z o.o.

2. Проверка, контроль и содержание телекоммуникационной сети на участке от станции Мамоново до Границы государства осуществляет Калининградская дирекция связи.

## **§ 5.**

В целях устранения неисправностей в устройствах СЦБ на пограничном участке пути Мамоново – Бранево устанавливается следующий порядок:

В рабочие часы после получения информации о неисправности ремонтный персонал не позднее одного часа приступает к устранению неисправностей в устройствах СЦБ как по российской, так и по польской стороне.

В выходные дни и в нерабочие часы после получения информации о неисправности ремонтный персонал не позднее четырех часов приступает к устранению неисправностей в устройствах СЦБ как по российской, так и по польской стороне.

## **IV. ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЙ**

### **§ 1.**

1. Руководство Предприятия железнодорожных линий в г. Ольштын и Калининградской железной дороги - филиала ОАО „Российские железные дороги” немедленно информируют друг друга о всех случаях, которые касаются повреждения подвижного состава либо могут повлиять на организацию движения поездов другой стороны, при необходимости определяют общие меры с целью устранения последствий аварийных ситуаций и восстановления железнодорожного движения.

### **§ 2.**

Расследование случаев аварийных ситуаций и других нестандартных событий производится соответствующими службами и железнодорожным управлением того государства, на территории которого они произошли, с привлечением, при необходимости, представителей другой стороны.

### **§ 3.**

В случае необходимости стоянки поезда на участке между пограничными станциями – руководитель поезда или машинист локомотива должен по радиосвязи или телефону уведомить об этом станцию той стороны, на которой остановился поезд, а также уведомить о виде необходимой помощи для возобновления движения поезда. Станция, которая получила уведомление о необходимости оказания помощи, обязана поставить в известность об этом соседнюю пограничную станцию с помощью телефонограммы и предпринять необходимые меры для возобновления движения.

## **V. ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

### **§ 1.**

Для организации железнодорожного движения применяются нормативные документы АО ПКП ПЛК и Калининградской железной дороги-филиала ОАО «РЖД».

### **§ 2.**

Взаимные сообщения и уведомления представителями сторон, заключающих настоящее Соглашение, должно осуществляться в письменной форме по телеграмме или телефонограмме посредством дежурного по станции Бранево и Мамоново.

Железнодорожный персонал, занимающийся письменной служебной корреспонденцией или ведущий телеграфные или телефонные разговоры с железнодорожным персоналом другой стороны, а также персонал, выполняющий свои обязанности на пограничных станциях и в поездах на территории другой страны, должен говорить на языке соседней страны в степени, обеспечивающей правильное принятие сообщений по вопросам, связанным со служебными обязанностями.

### § 3.

Руководство Предприятие железнодорожных линий АО ПКП ПЛК в Ольштыне и Калининградской железной дороги – филиала ОАО «Российские железные дороги» сотрудничают в объеме принятия дальнейших мер с целью усовершенствования организации железнодорожного пограничного движения.

### § 4.

Настоящее Соглашение вступает в силу с даты его подписания и заключено на неопределенный срок.

Каждая из сторон может прекратить действие Соглашения путем уведомления другой стороны об этом не позднее 6 месяцев до дня прекращения.

Договаривающиеся стороны по взаимному согласованию могут изменить или дополнить настоящее Соглашение в виде письменного приложения,.

Настоящее Соглашение составлено в двух экземплярах, по одному для каждой из сторон, каждый на польском и русском языках, причем обе языковые версии имеют одинаковую силу.

АО ПКП ПЛК предприятие  
железнодорожных линий в Ольштыне  
Директор

Калининградская железная дорога –  
филиал ОАО «РЖД»  
Начальник железной дороги

Иринеуш Мерхель

С.Н. Коломеец

## **ИНСТРУКЦИЯ**

**о порядке движения поездов на перегоне между пограничными станциями  
Мамоново (Россия) и Бранево (Польша) по колее 1520 мм и 1435 мм.**

### **I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**1.** Основными средствами сигнализации и связи для движения поездов между станциями Мамоново и Бранево по колее 1520мм и колее 1435мм являются однопутная электромеханическая блокировка с двухсторонним однопутным движением отдельно по колее 1520 мм и 1435 мм исполненная на станции Мамоново в адаптированном релейном варианте, а на станции Бранево на основе электромеханического аппарата зависимости. Данная путевая блокировка не позволяет производить отправление поезда со станции Мамоново на перегон по ключу-железу с возвращением обратно.

Подходы к станции Мамоново по колее 1520мм и 1435мм оборудованы устройствами контроля схода подвижного состава типа УКСПС.

**2.** Переговоры по движению поездов между дежурными по станциям производятся на польском либо русском языках (равнозначно).

**3.** Официальными, применяемыми при организации движения поездов на участке по колее 1520 мм и колее 1435 мм являются бланки и формы, предусмотренные "Инструкцией по движению поездов на ПКП - ИР - 1" (на станции Бранево) и "Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации" (на станции Мамоново). Бланки и формы приказов, разрешений, используемые при приеме, отправлении поездов указаны в приложении к настоящей Инструкции.

**4.** Разрешение на прием поезда на станцию Мамоново и Бранево является разрешающее показание входных светофоров.

**5.** Входные светофоры на станции Мамоново сигнализируют следующим образом:

Входной светофор «Ч» по колее 1520 мм:

- один зеленый огонь – безостановочный пропуск четного поезда из Бранево по пути I, выходной светофор ЧI открыт на зелёный огонь;

- один желтый огонь - прием на путь I, выходной светофор ЧI закрыт;

- два желтых огня - прием на пути 4, 5, 6, выходной светофор с соответствующего пути закрыт.

- один красный огонь – запрещается прием поезда на станцию.

Входной светофор «ЧУ» по колее 1435 мм:

- один зеленый огонь – сквозной пропуск четного поезда из Бранево по пути II, выходной светофор ЧП открыт на зелёный огонь. Светофоры Ч, ЧУ имеют пригласительное показание, сигнализирующее лунно-белым мигающим огнем с горящим или не горящим красным огнем;

- один желтый огонь - прием на путь II, выходной светофор ЧП закрыт;

- два желтых огня - приём на путь 3 выходной светофор ЧЗ закрыт.

- один красный огонь – запрещается прием поезда на станцию.

**6.** При неисправности входного светофора поезд принимается на станцию Мамоново по пригласительному сигналу или по регистрируемому приказу дежурного по станции, передаваемому машинисту по радиосвязи, или по письменному разрешению дежурного по станции вручаемому машинисту поезда у соответствующего светофора.

**7.** Перед входными светофорами установлены предупредительные светофоры "ПЧ" и "ПЧУ", которые сигнализируют:

- один зеленый огонь – входной светофор открыт на главный путь;

- один желтый мигающий огонь – входной светофор открыт на боковой путь;

- один желтый огонь – входной светофор закрыт.

**8.** Входные светофоры на станции Бранево сигнализируют следующим образом:

Входной светофор по колее 1435 мм литер R1/2

- один желтый огонь - прием поезда на главный путь № 201, выходной светофор закрыт;

- два желтых огня - прием поезда на боковые пути №№ 203, 205, 212 следующий светофор закрыт;

- два желтых огня из них верхний мигающий - приём поезда на 1,3,5 пути без остановки по 201 пути;

- один красный огонь - запрещается приём поезда на станцию.

Входной светофор по колее 1520 мм литер S2

- два желтых огня - прием поезда на пути №№504, 506, 508, 510;

- один красный огонь - запрещается приём поезда на станцию.

**9.** Перед входными светофорами установлены предупредительные светофоры, которые сигнализируют:

- один зелёный огонь – входной светофор открыт на главный путь;

- один желтый огонь – входной светофор закрыт;

- один желтый мигающий огонь – входной светофор открыт на боковые пути

**10.** При неисправности входного светофора поезд принимается на станцию Бранево по сигналу "Sz" (пригласительный) или по регистрируемому приказу "S", разрешающих проезд неисправного светофора. Регистрируемый приказ "S" передается дежурным по станции машинисту по радиосвязи или на бланке.

**11.** Отправление поездов по колее 1435 мм со станции Мамоново производится по выходным светофорам Н2, Н3, Н9, которые сигнализируют:

- один зеленый огонь - отправление с путей П, 3, 9 до ст. Бранево (колея 1435мм) и следовать с установленной скоростью, перегон до станции Бранево свободен;

- один красный огонь – запрещается поезду отправиться со станции.

Отправление поездов по колее 1520 мм со станции Мамоново производится по выходным светофорам Н1, Н4, Н5, Н6, которые сигнализируют:

- один зеленый огонь - отправление с путей I, 4, 5, 6 до ст. Бранево (колея 1520мм) и следовать с установленной скоростью, перегон до станции Бранево свободен;

- один красный огонь – запрещается поезду отправиться со станции.

**12.** Отправление поездов со станции Бранево производится:

при отправлении по колее 1435 мм с главного пути №201

- один зеленый огонь - на выходном светофоре с главного 201 пути;

при отправлении по колее 1435 мм с боковых путей № 203, 205, 212

- один зеленый и один желтый огни - на выходном светофоре соответствующего пути;

при отправлении по колее 1520 мм с боковых путей №504,506, 508, 510

- один зеленый и один желтый огни - на выходном светофоре соответствующего пути.

**13.** При производстве маневровой работы на станции Бранево (Польша) и Мамоново (Россия) машинисты локомотивов должны руководствоваться показаниями маневровых светофоров.

**14.** Отцепка поездного локомотива от поезда по прибытии на пограничную станцию производится локомотивными бригадами, обслуживающими этот локомотив.

**15.** Поездные бригады, обслуживающие поезда, обязаны выполнять Правила и Инструкции по технике безопасности при производстве маневровой работы и обслуживании поездов, применяемые на железных дорогах России и Польши, Инструкцию по движению поездов на ПКП - ИР - 1 (на станции Бранево) и Инструкцию по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации (на станции Мамоново).

**16.** С настоящей инструкцией должны быть ознакомлены и руководствоваться в своей работе:

- дежурные по станциям Мамоново и Бранево;

- работники перевозчиков (машинисты, помощники машинистов)

- другие работники железнодорожных предприятий Польши и Российской Федерации, связанные с организацией движения поездов.

Локомотивные бригады ОАО «РЖД», польских перевозчиков должны быть ознакомлены с путевым развитием, техническими устройствами и порядком

организации движения на станциях Мамоново, Бранево. Списки машинистов, прошедших аттестацию, ознакомленных и имеющих заключение на право выезда на станции должны быть у дежурных по станциям Мамоново, Бранево.

## **II. ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ДЕЖУРНЫХ ПО СТАНЦИЯМ ПО ПРИЕМУ И ОТПРАВЛЕНИЮ ПОЕЗДОВ**

### **1. Прием и отправление четных поездов**

1) Дежурный по станции Бранево, имея готовый к отправлению поезд, запрашивает по телефону согласие на отправление у дежурного по станции Мамоново.

2) Запрещается запрашивать согласие на отправление поезда ранее его готовности к отправлению.

3) Дежурный по станции Мамоново нажимает кнопку дачи согласия (ЧДС/УЧДС) соответствующей колеи при условии свободности перегона.

На выносном табло загорается желтая ячейка ЧДС (УЧДС) - дача согласия на отправление со станции Бранево и начинает мигать желтая ячейка ПБ (УПБ) – прохождение блокировки.

4) На станции Бранево деблокируется блок ПС (ОР). На выносном табло станции Мамоново гаснет ячейка ПБ – прохождение блокировки. Отмена согласия после её дачи не осуществляется.

После получения разрешения на отправление поезда дежурный по станции Бранево открывает выходной светофор, нажимает блок-клавишу и блокирует два блока ПС (ОР) – ПО (РО). На выносном табло станции Мамоново гаснет желтая ячейка ЧДС (УЧДС) и загорается красная ячейка ЧПП (УЧПП), указывающая на занятость перегона поездом, отправленным со станции Бранево.

5) После выполнения этих операций дежурный по станции Бранево по телефону сообщает дежурному по станции Мамоново об отправлении поезда с указанием времени отправления.

6) Дежурный по станции Мамоново открывает входной светофор. При занятии участка 4СП (2СП) переключается ячейка ЧПП (УЧПП) с ровного горения на мигающее, указывая на необходимость дать прибытие.

7) Дежурный по станции Мамоново, убедившись в прибытии поезда в полном составе, дает блокировочный сигнал дачи прибытия, нажимая кнопку ЧДП (УЧДП). На станции Бранево блок ПО (РО) деблокируется. В результате вся схема взаимодействия устройств обеих станций приходит в исходное состояние.

8) Дежурный по станции Мамоново по телефону сообщает дежурному по станции Бранево о прибытии поезда с указанием времени прибытия.

### **2. Прием и отправление нечетных поездов**

1) Дежурный по станции Мамоново запрашивает по телефону согласие на отправление у дежурного по станции Бранево.

2) Запрещается запрашивать согласие на отправление поезда ранее его готовности к отправлению.

- 3) Дежурный по станции Бранево нажимает клавишу блок–механизма дачи согласия ДС, УДС (ДР)\* и вращая ручку индуктора блокирует его (очко блок-механизма будет красным). На станции Мамоново загорается зеленая ячейка НПС (УНПС) – получение согласия. Отмена согласия после её дачи не осуществляется.
- 4) Дежурный по станции Мамоново готовит маршрут отправления, открывается выходной светофор, гаснет ячейка НПС (УНПС), загорается красная ячейка НПО (УНПО) – перегон занят отправленным поездом. Блок – механизм ПП (ПО) на станции Бранево деблокируется (очко блока будет белым).
- 5) После выполнения этих операций дежурный по станции Мамоново по телефону уведомляет дежурного по станции Бранево об отправлении поезда с указанием времени отправления.
- 6) После прибытия поезда на станцию Бранево дежурный по станции убеждается в прибытии поезда в полном составе, дает блокировочный сигнал прибытия, нажимая спаренную клавишу блок-механизма ДС-ПП (ДР-КО), деблокируя блок ДС и блокируя блок ПП. После прекращения вращения ручки индуктора дежурным по станции Бранево на выносном табло станции Мамоново гаснет красная ячейка НПО (УНПО).
- 7) После этого дежурный по станции Бранево сообщает по телефону дежурному по станции Мамоново время прибытия поезда.
- 8) Если после открытия на выходном светофоре разрешающего сигнала или получения согласия на отправление поезд не будет отправлен по каким-либо причинам, дежурный по станции обязан перекрыть выходной светофор с разрешающего на запрещающее показание, сделать запись в журнале и уведомить об этом дежурного по соседней станции, о чем дежурный по станции Мамоново сообщает поездному диспетчеру Калининградской железной дороги (далее поездной диспетчер КЛНГ).
- 9) При отправлении ранее задержанного поезда, либо другого поезда того же направления, дежурный по станции отправляет его при запрещающем показании выходного светофора со станции Мамоново на основании письменного разрешения на бланке зеленого цвета формы ДУ-52 с заполнением пункта I, со станции Бранево – по сигналу «Sz» (пригласительный) или по регистрируемому сигналу «S», который передается машинисту по радиосвязи или на бланке через работника исполнительного поста Вг-2. Следующий поезд отправляется по разрешающему показанию выходного светофора.
- 10) Если после получения согласия на отправление поезда и открытия выходного светофора по каким-либо причинам необходимо задержать поезд на станции и принять поезд противоположного направления, действие полуавтоматической блокировки со станции Мамоново и электромеханической блокировки со станции Бранево прекращается, отправление поездов осуществляется по телефонным средствам связи. Восстановление движения поездов по полуавтоматической и электромеханической блокировке происходит при отправлении ранее задержанного поезда или другого поезда того же направления, причем этот поезд отправляется на основании письменного разрешения (согласно подпункта 9) пункта 2 раздела II).

### **3. Отправление хозяйственных поездов со станции до Госграницы с возвращением обратно**

- 1) Отправление хозяйственного поезда со станции Мамоново с последующим возвращением на станцию отправления производится по телефонным средствам связи после прекращения действия блокировки. Поезда в этом случае отправляются при запрещающем показании выходного светофора с выдачей машинисту поезда путевой записки на бланке формы ДУ-50. После возвращения поезда дежурный по станции Мамоново уведомляет дежурного по станции Бранево, поездного диспетчера КЛНГ о возвращении поезда, действие блокировки возобновляется. Порядок перехода на телефонные средства связи указан в разделе III настоящей инструкции.
- 2) Для отправления хозяйственных поездов со станции Бранево до Госграницы с возвращением с перегона на станцию отправления, действие электромеханической блокировки закрывается и устанавливаются телефонные средства связи для движения поездов. Отправление хозяйственных поездов со станции Бранево на перегон по колеям 1435 мм и 1520 мм производится только по сигналу «Sz» (пригласительный) или по приказу «S».
- 3) После возвращения поезда дежурный по станции Бранево уведомляет дежурного по станции Мамоново о возвращении поезда, который в свою очередь сообщает поездному диспетчеру КЛНГ, действие блокировки возобновляется. Порядок перехода на телефонные средства связи указан в разделе III настоящей инструкции.
- 4) Для выполнения плановых работ с нарушением целостности рельсовой колеи или ее ослаблением, замены острodefектного рельса перегон закрывается для движения поездов. Закрытие перегона для замены острodefектного рельса производится после выполнения подготовительных работ по письменному запросу руководителя работ дежурному по станции.
- 5) Проведение путевых работ на перегоне по польской стороне производится по письменной заявке руководителя работ дежурному по станции Бранево, который согласовывает закрытие перегона с линейным диспетчером, дежурным по станции Мамоново и в последствии, если это не вредит организации движения, закрывает перегон. Дежурный по станции Мамоново о закрытии перегона сообщает поездному диспетчеру КЛНГ.
- 6) При проведении работ на участке Бранево – Госграница уведомление об окончании путевых работ, отсутствии препятствия для движения руководитель работ передает дежурному по станции Бранево, который открывает перегон и сообщает дежурному по станции Мамоново. Дежурный по станции Мамоново об открытии перегона сообщает поездному диспетчеру КЛНГ.
- 7) Отправление хозяйственных поездов со станции Бранево до Госграницы осуществляется в соответствии с требованиями Инструкции по движению поездов на ПКП - ИР – 1 по сигналу «Sz» (пригласительный) или регистрируемому приказу «S».
- 8) Проведение путевых работ на перегоне по российской стороне производится по письменному запросу руководителя работ дежурному по станции и разрешения поездного диспетчера на закрытие перегона для выполнения основных работ. При замене острodefектного рельса поездной диспетчер своим приказом предоставляет

технологическое «окно» с закрытием перегона не позднее 2-х часов с момента подачи заявки.

9) С наступлением срока начала работ с закрытием перегона поездной диспетчер через дежурного по станции Мамоново устанавливает свободу перегона от поездов, после чего передает приказ о закрытии перегона дежурному по станции Мамоново и руководителю работ. Свободность перегона от поездов дежурный по станции Мамоново проверяет путем переговоров с дежурным по станции Бранево.

10) Открытие перегона производится приказом поездного диспетчера после получения уведомления от руководителя работ об окончании путевых работ, отсутствии препятствия для безопасного движения поездов. Уведомление передается письменно, по телефону или радиосвязи или через дежурного по станции Мамоново. После получения приказа поездного диспетчера об открытии перегона дежурный по станции Мамоново сообщает об этом дежурному по станции Бранево.

11) Отправление хозяйственных поездов со станции Мамоново на перегон, закрытый для ремонта сооружений и устройств, производится по разрешению на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали формы ДУ-64. Для исключения отправления поезда на закрытый для движения перегон дежурный по станции Мамоново после закрытия перегона для выполнения путевых работ, отправления хозяйственного поезда обязан навесить красный колпачок на кнопки светофора Ч (по колее 1520 мм) или ЧУ (по колее 1435 мм).

#### **4. Маневровая работа с выходом состава за границу станции**

1) Маневровая работа с выходом состава за границу станции на перегон Мамоново – Бранево производится с устного согласия поездного диспетчера КЛНГ и дежурного по соседней станции при свободном от поездов перегоне. При работе на станции Мамоново машинисту поездов выдается путевая записка на бланке формы ДУ-50.

2) На станции Бранево маневровая работа производится в соответствии с требованиями Инструкции по движению поездов на ПКП - ИР - 1. Выезд маневрового состава за границу станции Бранево осуществляется после получения разрешения от дежурного по станции Мамоново.

3) После получения разрешения поездного диспетчера КЛНГ дежурные по станциям Мамоново и Бранево обмениваются телефонограммами:

«Могу ли производить маневры с выездом за границу станции»,

«Разрешаю производство маневров с выездом за границу станции».

После получения последней телефонограммы дежурный по станции выдает машинисту соответствующее разрешение, наверху которой от руки делается отметка «маневры с выездом за границу станции».

По окончании маневровой работы дежурный по станции передает на соседнюю станцию уведомление «Маневры с выездом маневрового состава за границу станции закончены».

4) Все переговоры о выезде маневрового состава за границу станции оформляются записями в журнале поездных телефонограмм формы ДУ-47 (на станции Мамоново), в журнале движения R-146 (на станции Бранево)».

5) О пересечении границы машинист по радиостанции информирует:

- по колее 1520 мм - дежурного по станции Мамоново, который об этом в свою очередь сообщает дежурному по станции Бранево;
- по колее 1435 мм - дежурного по станции Бранево, который об этом в свою очередь сообщает дежурному по станции Мамоново.

### **III . ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЯ ДЕЖУРНЫХ ПО СТАНЦИИ ПРИ ПРЕКРАЩЕНИИ ДЕЙСТВИЯ ПОЛУАВТОМАТИЧЕСКОЙ И ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКИ**

**1.** Неисправностью электромеханической блок-системы и полуавтоматической блокировки считаются:

- невозможность закрытия выходного светофора;
- невозможность открытия выходного светофора при свободном перегоне;
- произвольное получение блокировочных сигналов;
- невозможность подачи или получения блокировочных сигналов;
- отсутствие пломб на блок – аппарате, кроме пломбы на педальной замычке.

**2.** Во всех указанных случаях, а также при работе, вызывающей прекращение действия устройств, по приказу поездного диспетчера КЛНГ (по российской стороне) блокировка закрывается и движение поездов производится по телефонным средствам связи.

**3.** Переход на телефонные средства связи осуществляется следующим порядком:

**а.** по российской стороне:

Поездной диспетчер КЛНГ через дежурного по станции Мамоново устанавливает свободу перегона от поездов. Свободность перегона от поездов дежурный по станции Мамоново проверяет путем переговоров с дежурным по станции Бранево. Получив доклад о свободе перегона, поездной диспетчер КЛНГ передает приказ дежурному по станции Мамоново о закрытии действия блокировки и переходе на телефонные средства связи, о чем дежурный по станции Мамоново сообщает дежурному по станции Бранево.

**б.** по польской стороне:

Дежурный по станции Бранево передает дежурному по станции Мамоново информацию о закрытии действия блокировки (не действует) и переходе на телефонные средства связи. Дежурный по станции Мамоново о переходе на телефонные средства связи сообщает поездному диспетчеру КЛНГ.

**4.** Дежурные по станциям Бранево и Мамоново перед отправлением поездов по телефонным средствам связи должны убедиться в свободе перегона, после чего дежурный по станции отправляемого поезда дает на соседнюю станцию телефонограмму.

**5.** Поездные телефонограммы регистрируются на станции Мамоново в журнале поездных телефонограмм формы ДУ-47, на станции Бранево в журнале движения R-146.

**6.** При движении поездов по телефонным средствам связи применяются следующие формы поездных телефонограмм (перед текстом телефонограммы указываются часы и минуты):

**а.** Запрос на отправление поезда (перед отправлением поезда):

Дежурному по станции \_\_\_\_\_  
«Могу ли отправить поезд № \_\_\_\_\_ по колее ..... мм в составе \_\_\_\_\_ осей (по длине ..... м)» \_\_\_\_\_ *ДСП (подпись)*

**б.** Согласие на прием поезда:

**Дежурному по станции \_\_\_\_\_**

«Ожидаю Ваш поезд № \_\_\_\_\_ по колее .... мм в составе ..... осей (по длине ..... м)» \_\_\_\_\_ *ДСП (подпись)*

При наличии в поезде вагонов с опасными и негабаритными грузами или с людьми формы п. а и б дополняются текстом:

«Из них с опасными грузами \_\_\_\_\_ вагонов, с людьми \_\_\_\_\_ вагонов, негабаритными грузами ..... вагонов».

**с.** Извещение об отправлении поезда (после отправления поезда):

Дежурному по станции \_\_\_\_\_  
«Поезд № \_\_\_\_\_ отправлен в ..... час ..... мин .....» \_\_\_\_\_ *ДСП (подпись)*

**д.** Извещение о прибытии поезда (по прибытии поезда в полном составе):

Дежурному по станции \_\_\_\_\_  
«Поезд № \_\_\_\_\_ прибыл в ..... час ..... мин» \_\_\_\_\_ *ДСП (подпись)*

При отправлении хозяйственных поездов, возвращающихся с перегона на станцию отправления должна соблюдаться та же последовательность подачи поездных телефонограмм с соответствующим изменением их текста:

**е.** Запрос на отправление поезда (перед отправлением поезда):

Дежурному по станции \_\_\_\_\_  
«Могу ли отправить поезд № \_\_\_\_\_ по колее ..... мм до ..... км с возвращением обратно.» \_\_\_\_\_ *ДСП (подпись)*

**ф.** Разрешение на отправление поезда с возвращением обратно:

**Дежурному по станции \_\_\_\_\_**

«Можете отправить поезд № \_\_\_\_\_ по колее \_\_\_\_\_ мм до \_\_\_\_\_ км с возвращением обратно к Вам» \_\_\_\_\_ *ДСП (подпись)*

Уведомление об отправлении поезда передается по форме с, а о возвращении его обратно – по форме г:

**г.** Извещение о прибытии поезда (по прибытии поезда в полном составе):

Дежурному по станции \_\_\_\_\_  
«Поезд № \_\_\_\_\_ возвратился в ..... час ..... мин» \_\_\_\_\_ *ДСП (подпись)*

**h.** При наличии препятствий к приёму поезда станция, которой был дан запрос на отправление поезда, дает поездную телефонограмму о задержке поезда по форме:

Дежурному по станции \_\_\_\_\_  
«Задержите у себя поезд № \_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ *ДСП (подпись)*

После устранения препятствий для приёма поезда станция, которая известила о задержке поезда, не ожидая повторного запроса пути задержанному поезду, разрешает путь по форме п. б.

**i.** Если поезд, на отправление которого разрешение по форме п. в получено, почему – либо не может быть отправлен в течение 15 минут, то станция отправления немедленно даёт телефонограмму по форме:

Дежурному по станции \_\_\_\_\_  
«Поезд № ..... задержан. Разрешение на отправление поезда № \_\_\_\_\_  
отменяется». ..... *ДСП (подпись)*

Отправление этой телефонограммы отменяет полученное разрешение на отправление поезда.

#### **7.** Запрещается:

- делать запрос об отправлении поезда в то время, когда перегон ещё занят другим поездом;
- заблаговременно на станции Мамоново заполнять бланки путевых записок, заполнять и передавать письменный приказ, открывать воспроизведенный сигнал (пригласительный) до получения с соседней станции поездной телефонограммы о согласии на приём поезда;
- передавать исходящие телефонограммы ранее записи их в журнал поездных телефонограмм формы ДУ-47 на станции Мамоново, журнал движения R-146 на станции Бранево и без подписи дежурного по станции.

**8.** Дежурный по станции Мамоново после приготовления маршрута приема, отправления поездов в условиях нарушения нормальной работы устройств СЦБ, при приеме, отправлении поездов при запрещающем показании светофора перед выдачей машинисту разрешения на отправление (прием) поезда обязан по поездной диспетчерской связи доложить о приготовлении маршрута поездному диспетчеру и получить от него разрешение на прием, отправление поезда.

**9.** Разрешением на занятие перегона являются: при отправлении поезда со станции Мамоново – путевая записка на бланке формы ДУ-50, при отправлении со станции Бранево – письменный приказ «S», воспроизведенный сигнал «Sz» (пригласительный).

**10.** Возобновление действия блокировки (по российской стороне) производится приказом поездного диспетчера КЛНГ, который передается дежурному по станции Мамоново, который в свою очередь по телефонным средствам связи передает его дежурному по станции Бранево».

## **IV. ВЫДАЧА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ НА ПОЕЗДА.**

**1.** Выдача предупреждений поездным бригадам на станции Мамоново (поезда по колее 1520 мм и колее 1435 мм) производится лично дежурными по станции путем вручения бланка предупреждения машинисту локомотива, на станции Бранево (поезда по колее 1435 мм и колее 1520 мм) работник исполнительного поста «Br-2» под диктовку дежурного по станции заполняет предупреждение и передает поездной бригаде.

**2.** При наличии непредвиденных предупреждений, либо ограничения скорости, которые могут повлиять на безопасность движения поездов на участке Госграница – Бранево, дежурный по станции Бранево сообщает по телефону предупреждение дежурному по станции Мамоново. При нахождении поезда в пути по колее 1435 мм

дежурный по станции Бранево по радиосвязи передаёт предупреждение машинисту поезда, по колее 1520 мм предупреждение машинисту поезда по радиосвязи передает дежурный по станции Мамоново.

**3.** При наличии непредвиденных предупреждений, либо ограничения скорости, которые могут повлиять на безопасность движения поездов на участке Госграница – Мамоново, дежурный по станции Мамоново сообщает по телефону предупреждение дежурному по станции Бранево и поездному диспетчеру КЛНГ. При нахождении поезда в пути по колее 1520 мм дежурный по станции Мамоново по радиосвязи передаёт предупреждение машинисту поезда, по колее 1435 мм предупреждение машинисту поезда по радиосвязи передает дежурный по станции Бранево.

**4.** С момента прекращения действия предупреждения дежурный по станции отменяет предупреждение по телефону, передавая для дежурного соседней станции содержание отмены.

**5.** При отправлении со станции поезда, имеющего в своем составе вагоны с опасными, негабаритными грузами, дежурный по станции обязан дать соответствующее предупреждение машинисту поезда и уведомить дежурного по соседней станции.

**6.** При вынужденной остановке поезда на перегоне поездная бригада обязана:

**а.** машинист – привести в действие автотормоза и подать сигнал о приведении в действие ручных тормозов;

**б.** помощник машиниста – оградить поезд установленным порядком и по сигналу машиниста немедленно привести в действие ручные тормоза;

**с.** затребовать вспомогательный локомотив со станции Мамоново или Бранево для вывода состава с перегона.

**7.** Отправление поездов вслед и осаживание их на перегоне запрещается.

**8.** При оказании помощи со стороны станции Мамоново дежурный по станции Мамоново действует согласно требованиям приложения №7 "Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации", при оказании помощи со стороны станции Бранево дежурный по станции Бранево действует в соответствии с требованиями Инструкции по движению поездов на ПКП - ИР - 1.

## **V. ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ УЧАСТКА**

**1.** На перегоне Мамоново – Бранево для поездов, следующих по колее 1435 мм в направлении Бранево-Мамоново, устанавливается максимальный вес поезда 2400 тн, в направлении Мамоново-Бранево – 2500 тн и графиковая длина поезда 21 условный вагон (350 м), максимальная длина поезда 43 условных вагона (710 м) в обоих направлениях. Для поездов, следующих по колее 1520 мм, допускаемый вес поезда в направлении Мамоново – Бранево 4500 тн, в направлении Бранево – Мамоново - 3200 тн и графиковая длина поезда 43 условных вагона (600 м), максимальная длина поезда 50 условных вагонов (700м) в обоих направлениях.

За условный вагон принят:

- по колее 1435 мм – вагон длиной 16,5м,

- по колее 1520 мм – вагон длиной 14,0 м.

2. Допускаемые скорости движения поездов и одиночных локомотивов указаны в приказах Калининградской железной дороги и внутренним расписанием движения поездов АО ПКП ПЛК.
3. На участке Мамоново – Бранево допускается обращение локомотивов всех серий с нагрузкой на ось не более 196кН/ось (20 тонн) по колею 1435мм и 231кН/ось (23,5 тонн) по колею 1520мм.
4. Норматив маневровой работы при обороте локомотива ОАО «РЖД» на станции Бранево составляет не более 20 минут с момента готовности к маневровым передвижениям.
5. В грузовые и хозяйственные поезда может ставиться подвижной состав, а также специальный подвижной состав с пролетной магистралью, но не более 8 осей в одной группе: два 4-х-осных вагона или четыре 2-х-осных вагона при условии обеспечения необходимого тормозного нажатия, а в хвосте поезда перед последними двумя вагонами – не более 4-х осей. Последние два вагона должны иметь исправно действующие включенные автотормоза.
6. Тормозное нажатие на каждые 100т веса поезда без учёта локомотива устанавливается 33т по колею 1520мм.
7. Обязательное полное опробование тормозов производится при отправлении поезда:
  - со станции Мамоново – на Бранево и Калининград по колею 1520мм – осмотрщиком вагонов станции Мамоново;
  - со станции Бранево по колею 1520мм – осмотрщиком вагонов, направленным со станции Мамоново;
  - со станции Бранево по колею 1435мм полное опробование тормозов с выдачей справки о тормозах производится работниками (ПТО) станции Бранево;
  - со станции Мамоново по колею 1435мм на станцию Бранево локомотивной бригадой ПКП.
8. Контроль за соблюдением настоящей инструкции возлагается на начальников станций и на ревизорский аппарат Калининградской железной дороги и Предприятие железнодорожных линий РКР РЛК S.A. в Ольштыне».
9. Изменения условий настоящей инструкции производится по согласованию между обеими сторонами».

АО ПКП ПЛК предприятие  
железнодорожных линий в Ольштыне  
Директор

Калининградская железная дорога –  
филиал ОАО «РЖД»  
Начальник железной дороги

Иринеуш Мерхель

С.Н. Коломеец