

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 „Rosyjskiej Kolei Żelaznej” w Kaliningradzie**

**I. INFORMACJE OGÓLNE**

**§ 1**

Kolejowe przejście graniczne **Skandawa – Żeleznodorożnyj** jest przeznaczone dla ruchu towarowego. Przejście graniczne jest otwarte całodobowo. Ruch pociągów odbywa się po torze o prześwicie 1435 mm oraz o prześwicie 1520 mm.

**§ 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, przewoźnika  
i przepisów Kolei „RŽD”.

**§ 4**

Prowadzenie ruchu 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 pasażerskich i towarowych strony będą się informowały z wyprzedzeniem 60 dni.

## II. WARUNKI MIEJSCOWE

### § 1

Kolejowy ruch graniczny odbywa się pomiędzy stacjami Skandawa i Żeleznodorożnyj, będących jednocześnie stacjami granicznymi oraz Żeleznodorożnyj – punkt przeładunkowy Kotki.

### § 2

Prowadzenie ruchu pociągów odbywa się na podstawie „Instrukcji” stanowiącej załączniki nr 1 i 2 do niniejszego Porozumienia, która zawiera między innymi:

- 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 Skandawa a granicą państwa po torze o prześwicie 1435 mm /Linia nr 353/ kończy się w km 389,065, a po torze 1520 mm /Linia nr 205/ kończy się w km 47,602. Po stronie kolei rosyjskiej odcinek graniczny linii kolejowej między stacją Żeleznodorożnyj a granicą Federacji Rosyjskiej po torze o prześwicie 1435 mm kończy się w km 389,065, a po torze o prześwicie 1520 mm – w km 47,602.

Odległość stacji granicznej Skandawa do granicy Rzeczypospolitej Polskiej wynosi 7,8 km, a stacji granicznej Żeleznodorożnyj do granicy Federacji Rosyjskiej – 3,8 km.

### § 4

Na odcinku granicznym po stronie polskiej mogą kursować pociągi o dopuszczalnym nacisku: po torze 1435 mm – 206 kN/oś (21,0 ton/oś), po torze 1520 mm – 216 kN/oś (22,0 tony/oś).

Na odcinku granicznym po stronie rosyjskiej mogą kursować pociągi o dopuszczalnym nacisku: po torze 1435 mm – 206 kN/oś (21,0 ton/oś), po torze 1520 mm – 216 kN/oś (22,0 tony/oś).

Pociągi towarowe po torze o prześwicie 1435 mm są prowadzone lokomotywami licencjonowanego przewoźnika kolejowego, natomiast po torze 1520 mm – lokomotywami Federacji Rosyjskiej.

Przy zbliżaniu się do granicy państwowej pociąg lub lokomotywa luzem jadące od strony Rzeczypospolitej Polskiej zatrzymuje się przed bramą umieszczoną na torze i dalsza jazda na teren terytorium Federacji Rosyjskiej może nastąpić po otwarciu bramy i uzyskaniu przez maszynistę pozwolenia na dalszą jazdę od rosyjskiej straży granicznej. Po wjeździe na teren FR należy zatrzymać pociąg za pasem granicznym celem dokonania odprawy granicznej. Przy zbliżaniu się do granicy państwowej pociągu lub lokomotywy luzem jadącej od strony Federacji Rosyjskiej należy zatrzymać pociąg przed pasem granicznym celem dokonania odprawy granicznej po stronie FR. Dalsza jazda może nastąpić dopiero po otwarciu bramy znajdującej się na torze oraz uzyskaniu zgody na dalszą jazdę od kierownika grupy kontroli granicznej.

Pociąg lub lokomotywa luzem wyjeżdżające z terytorium Federacji Rosyjskiej nie zatrzymują się po przekroczeniu granicy, a jadą do stacji Skandawa lub na punkt przeładunkowy Kotki.

Nie zezwala się na zatrzymanie pociągów lub zmniejszanie ustalonej 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 oznacza się sygnalami zgodnymi z przepisami kolei obsługującej pociąg.

W miejscach zatrzymania się pociągów przy granicy państwowej winien znajdować się wskaźnik zatrzymania po stronie rosyjskiej – tarcza z napisem „zatrzymanie lokomotywy”. Wskaźnik ten powinien być widoczny w porze nocnej, a także przy złej widoczności – w porze dziennej.

### **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 Skandawa do Granicy Państwa wykonuje PKP PLK SA Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie. Nadzór i utrzymanie nawierzchni i obiektów inżynierskich na odcinku granicznym od stacji Żeleznodorożnyj 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. Sprawdzanie, nadzór oraz utrzymanie sieci teletechnicznej od stacji Skandawa do Granicy Państwa ze strony Polskiej należy do firmy TK TELEKOM Sp. z o.o.
2. Sprawdzanie, nadzór oraz utrzymanie sieci teletechnicznej od Granicy Państwa do stacji Żeleznodorożnyj ze strony rosyjskiej należy do Kaliningradzkiej Dyrekcji Łączności.

## **§ 5**

W celu uregulowania kwestii usuwania usterek w urządzeniach srk na szlaku granicznym Skandawa – Żeleznodorożnyj 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.

### **§ 3**

W przypadku koniecznego postoju pociągu na odcinku między stacjami granicznymi – 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, obowiązana jest zawiadomić o tym sąsiednią stację graniczną przy pomocy telegramu, telefonogramu oraz przedsięwziąć środki w celu zabrania pociągu ze szlaku.

## **V. POSTANOWIENIA KOŃCOWE**

### **§ 1**

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

## § 2

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

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 mniej niż na 6 miesięcy wcześniej.

Umawiające się strony we wzajemnym uzgodnieniu, w formie pisemnego załącznika, 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

PKP PLK S.A  
Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie  
Dyrektor

Kaliningradzka Kolej Żelazna Filia  
OAO „RŽD”  
Начальник Железной Дороги

Ireneusz Merchel

С.Н.Коломiejec

**INSTRUKCJA**  
**prowadzenia ruchu pociągów między stacjami granicznymi**  
**Skandawa (Polska) – Żeleznodorożnyj (Rosja)**  
**po torze o prześwicie 1520 mm i 1435 mm**

**I. Postanowienia ogólne.**

1. Podstawą prowadzenia ruchu pociągów na szlaku między stacjami Skandawa (Polska) i Żeleznodorożnyj (Rosja) jest elektromechaniczna, dwukierunkowa blokada liniowa. Po torze 1520 mm blokada liniowa jest tymczasowo wyłączona z działania. Ruch pociągów towarowych w obu kierunkach prowadzony jest na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów.

2. Rozmowy dotyczące prowadzenia ruchu pociągów między dyżurnymi ruchu są prowadzone w językach polskim lub rosyjskim (równoprawnie).

3. Podstawową dokumentacją prowadzenia ruchu pociągów po torze 1520 mm i 1435 mm są załączniki, według wzorów zawartych w "Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 na PKP PLK S.A." (na stacji Skandawa) i "Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów i wykonywaniu pracy manewrowej w transporcie kolejowym Federacji Rosyjskiej" (na stacji Żeleznodorożnyj).

Blankiety i wzory rozkazów, pozwoleń stosowanych przy przyjęciu, wyprawieniu pociągów wskazane są w załączniku do Instrukcji.

Dyżurny ruchu stacji Skandawa prowadzi oddzielny dziennik ruchu R-146 dla szlaku Skandawa – Żeleznodorożnyj, w którym dokonuje stosownych zapisów dotyczących kursowania pociągów na tym szlaku.

4. Zezwoleniem na wjazd pociągu do stacji Żeleznodorożnyj i Skandawa jest sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym.

5. Zezwoleniem do wyprawienia pociągu ze stacji Żeleznodorożnyj i Skandawa po torze 1435 mm jest sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym, po torze 1520 mm, wyprawienia pociągu ze stacji Żeleznodorożnyj dokonuje się na podstawie polecenia według wzoru ДУ-50, natomiast ze stacji Skandawa - pociągi wyprawiane są na rozkaz pisemny „S” lub na sygnał zastępczy „Sz”. W przypadku braku możliwości wyświetlenia sygnału zezwalającego, przy usterce w urządzeniach, wyprawienia pociągów dokonuje się na podstawie pisemnych pozwoleń, ujętych w „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów i wykonywaniu pracy manewrowej w transporcie kolejowym Rosyjskiej Federacji” i „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów na PKP PLK S.A.-Ir-1”.

6. Zezwoleniem na przyjęcie pociągu do stacji Żeleznodorożnyj i Skandawa jest sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym. Przy uszkodzeniu semafora wjazdowego pociągi przyjmowane są na stację Żeleznodorożnyj na sygnał zastępczy lub na rozkaz wystawiony przez dyżurnego ruchu i przekazany maszyniście przez radiotelefon, albo na pisemne pozwolenie dyżurnego ruchu, wręczane maszyniście pociągu przy sygnalizatorze świetlnym. Na stację Skandawa pociągi przyjmowane są na sygnał zastępczy "Sz", lub na rozkaz pisemny

„S” Rozkaz pisemny dyżurny ruchu przekazuje maszyniście przez radiotelefon albo osobiście.

7. Lokomotywa pociągu po jego przyjeździe na stację graniczną jest odcepiana przez drużyny lokomotywowe obsługujące daną lokomotywę.

8. 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 Skandawa i Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów i wykonywania pracy manewrowej w kolejowym transporcie Federacji Rosyjskiej na stacji Żeleznodorożnyj.

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

- pracownicy PKP PLK S.A. (dyżurni ruchu, nastawniczowie, zwrotniczowie);
- pracownicy przewoźników (maszyniści, pomocnicy maszynistów)
- inni pracownicy kolejowych przedsiębiorstw Polski i Rosyjskiej Federacji, 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 Żeleznodorożnyj i Skandawa. Wykazy maszynistów, posiadających certyfikację, zapoznanych z warunkami miejscowymi i posiadających prawo wyjazdu na stację powinny być u dyżurnych ruchu stacji Żeleznodorożnyj i Skandawa”.

## **II. Sposób postępowania dyżurnych ruchu przy przyjmowaniu i wyprawianiu pociągów.**

1. Dyżurny ruchu stacji Skandawa, mając gotowy do wyprawienia pociąg po torze 1435 mm, żąda telefonicznie od dyżurnego ruchu stacji Żeleznodorożnyj zgody na wyprawienie tego pociągu. Dyżurny ruchu stacji Żeleznodorożnyj daje zgodę na wyprawienie pociągu ze stacji Skandawa dokonując obsługi półsamoczynnej blokady liniowej w ten sposób, aby blok otrzymania pozwolenia „OP” na stacji Skandawa odblokował się (okienko zmieni kolor z czerwonego na biały). Po otrzymaniu pozwolenia dyżurny ruchu stacji Skandawa układa drogę przebiegu na wyjazd i nastawia na semaforze wyjazdowym sygnał zezwalający. Po wyjeździe pociągu dyżurny ruchu stacji Skandawa daje blokowy sygnał wyprawienia pociągu przez naciśnięcie bloku „PO” łącznie z blokiem „OP” i zablokowuje je. Po dokonaniu tych czynności dyżurny ruchu stacji Skandawa telefonicznie powiadamia dyżurnego ruchu stacji Żeleznodorożnyj o wyprawieniu pociągu podając godzinę wyprawienia. Dyżurny ruchu stacji Żeleznodorożnyj po upewnieniu się, że pociąg wjechał w całości, zwraca blok końcowy i przez telefon powiadamia dyżurnego ruchu stacji Skandawa o przybyciu pociągu do stacji Żeleznodorożnyj podając godzinę wjazdu pociągu.
2. Dyżurny ruchu stacji Żeleznodorożnyj przed wyprawieniem pociągu do stacji Skandawa, żąda telefonicznie od dyżurnego ruchu stacji Skandawa zgody na wyprawienie pociągu. W przypadku, gdy nie ma przeszkód na wyprawienie pociągu ze stacji Żeleznodorożnyj, dyżurny ruchu stacji Skandawa daje pozwolenie na wyprawienie tego pociągu naciskając klawisz dania pozwolenia „DP” elektromechanicznej blokady liniowej i blokując go (okienko zmieni kolor na czerwony). Po otrzymaniu pozwolenia dyżurny ruchu stacji Żeleznodorożnyj układa drogę przebiegu na wyprawienie pociągu do stacji Skandawa i po jego wyjeździe obsługuje półsamoczynną blokadę liniową potwierdzając wyprawienie pociągu do stacji Skandawa. Na stacji Skandawa odblokowuje się blok końcowy „KO” oraz „DP” (okienko bloku „KO” zmienia kolor na czerwony, a bloku „DP” na kolor biały). Po wykonaniu tych czynności

dyżurny ruchu stacji Żeleznodorożnyj telefonicznie powiadamia dyżurnego ruchu stacji Skandawa o wyprawieniu pociągu podając godzinę wyprawienia. Dyżurny ruchu stacji Skandawa po upewnieniu się, że pociąg wjechał w całości, zwraca blok „KO” i przez telefon powiadamia dyżurnego ruchu stacji Żeleznodorożnyj o przybyciu pociągu do stacji Skandawa podając godzinę wjazdu pociągu. Zwrot niewykorzystanej zgody, jeśli na semaforze wyjazdowym nie był podany sygnał zezwalający, dokonuje się za pomocą naciśnięcia przycisku bloku „OP” i jego zablokowanie. Zabronione jest żądanie zgody na wyprawienie pociągu bez potwierdzenia gotowości pociągu do wjazdu.

Ruch pociągów towarowych w obu kierunkach po torze 1520 mm prowadzony jest na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów. Pociągi wyprawiane są ze stacji Żeleznodorożnyj przy sygnale „Stój” na semaforze wyjazdowym z wydaniem maszyniście pociągu rozkazu na blankiecie według wzoru ДУ-50. Po powrocie pociągu dyżurny ruchu Żeleznodorożnyj powiadamia dyżurnego ruchu stacji Skandawa, i dyspozytora pociągowego Kaliningradzkiej Kolei Żelaznej (dalej KLNG) o powrocie pociągu. Porządek ruchu pociągów przy telefonicznym zapowiadaniu pociągów wskazany jest w rozdziale III instrukcji.

Porządek wyprawienia pociągów na punkt przeładunkowy Kotki przedstawiony jest w Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów między stacją graniczną Żeleznodorożnyj (Rosja) i punktem przeładunkowym Kotki (Polska) po torze o szerokości 1520 mm.

3. Jeżeli po nastawieniu na semaforze wyjazdowym sygnału zezwalającego pociąg z jakichkolwiek przyczyn nie będzie wyprawiony, dyżurny ruchu zobowiązany jest ustawić na semaforze wyjazdowym sygnał „Stój”, dokonać o tym zapisów w dokumentacji i powiadomić o zatrzymaniu pociągu dyżurnego ruchu sąsiedniej stacji. Dyżurny ruchu stacji Skandawa powiadamia dyspozytora liniowego, natomiast dyżurny ruchu stacji Żeleznodorożnyj powiadamia dyspozytora pociągowego Kolei Żelaznej w Kaliningradzie (KLNG)
4. Przy wyprawieniu wcześniej zatrzymanego pociągu, albo innego pociągu tego samego kierunku, dyżurny ruchu wyprawia go przy sygnale stój na semaforze wyjazdowym ze stacji Żeleznodorożnyj na podstawie pisemnego pozwolenia na blankiecie zielonego koloru według wzoru ДУ-52 z wypełnieniem punktu I, ze stacji Skandawa – dyżurny ruchu wyprawia pociąg na sygnał zastępczy „Sz” lub na rozkaz pisemny, który doręcza maszyniście osobiście lub przez urządzenia radiołączności. Następny pociąg jest wyprawiany na sygnał zezwalający na semaforze.
5. Jeżeli po otrzymaniu zgody na wyprawienie pociągu i po wyświetleniu sygnału zezwalającego na semaforze z jakichkolwiek przyczyn konieczne będzie zatrzymanie pociągu na stacji i przyjęcie pociągu przeciwnego kierunku, elektromechanicznej blokady liniowej na stacji Żeleznodorożnyj i Skandawa nie obsługuje się, wyprawienie pociągów prowadzone jest na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów. Wznowienie ruchu pociągów za pomocą 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 punktem 4).
6. Wyprawienie pociągów roboczych ze stacji Żeleznodorożnyj i Skandawa na szlak do kilometra i z powrotem dokonuje się na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów (bez użycia elektromechanicznej blokady liniowej po torze 1435 mm). Pociągi ze stacji Żeleznodorożnyj wyprawiane są na podstawie rozkazu pisemnego wydanego maszyniście pociągu na blankiecie według wzoru ДУ-50. Po powrocie pociągu dyżurny ruchu stacji Żeleznodorożnyj zawiadamia dyżurnego ruchu stacji Skandawa i dyspozytora pociągowego KLNG o powrocie pociągu, następnie przywraca się działanie blokady po torze 1435 mm. Sposób przejścia na telefoniczne zapowiadanie pociągów jest ujęty w rozdziale III instrukcji. Wysłanie pociągów roboczych z stacji Skandawa na szlak po torze 1435 mm i 1520 mm i z powrotem odbywa się na podstawie sygnału zastępczego „Sz”, lub rozkazu pisemnego „S”.



7. Zabrania się żądania zgody na wyprawienie pociągu bez upewnienia się o gotowości pociągu do odjazdu.
8. Dla wykonania planowych prac związanych z wymianą szyn lub usunięcia stwierdzonego uszkodzenia szyn, zamyka się tor szlakowy dla ruchu pociągów. Zamknięcie toru szlakowego dla naprawy toru lub wymiany szyn realizowane jest po wykonaniu przygotowawczych prac na pisemne żądanie kierownika robót u dyżurnego ruchu. Prowadzenie robót na szlaku po stronie polskiej realizowane jest na podstawie pisemnego zgłoszenia przez kierownika robót dyżurnemu ruchowi stacji Skandawa, który uzgadnia zamknięcie toru szlakowego z dyspozytorem liniowym, następnie zgłasza dyżurnemu ruchowi stacji Żeleznodorożnyj i jeśli to nie ma wpływu na organizację ruchu pociągów, zamyka tor szlakowy z dyżurnym ruchem stacji Żeleznodorożnyj. Dyżurny ruchu stacji Żeleznodorożnyj o zamknięciu toru szlakowego powiadamia dyspozytora pociągowego KLNG. Po zakończeniu prac na szlaku Skandawa – Granica państwa zawiadomienie o zakończeniu robót drogowych i braku przeszkód dla bezpieczeństwa ruchu pociągów, kierownik robót pisemnie zgłasza dyżurnemu ruchowi stacji Skandawa, który otwiera tor szlakowy i powiadamia dyżurnego ruchu stacji Żeleznodorożnyj. Dyżurny ruchu stacji Żeleznodorożnyj o otwarciu toru szlakowego powiadamia dyspozytora pociągowego KLNG.
- Wyprawianie pociągów roboczych ze stacji Skandawa do Granicy Państwa odbywa się zgodnie z postanowieniami Instrukcji Ir-1 na sygnał zastępczy „Sz”, albo na rozkaz pisemny „S”
- Prowadzenie robót na szlaku po stronie rosyjskiej realizowane jest na podstawie pisemnego żądania kierownika robót od dyżurnego ruchu i pozwolenia dyspozytora pociągowego na zamknięcie toru szlakowego dla wykonania robót.
- Przy wymianie uszkodzonych szyn dyspozytor pociągowy swoim poleceniem udziela technologiczne „okno” z zamknięciem toru szlakowego nie później niż po 2-ch godzinach od momentu podania zgłoszenia.
- Z nadejściem terminu wykonania robót i zamknięcia toru szlakowego dyspozytor pociągowy przez dyżurnego ruchu Żeleznodorożnyj ustanawia wolność toru szlakowego od ruchu pociągów, po czym przekazuje polecenie o zamknięciu toru szlakowego dyżurnemu ruchowi stacji Żeleznodorożnyj i kierownikowi robót. Wolność toru szlakowego od ruchu pociągów dyżurny ruchu stacji Żeleznodorożnyj uzgadnia z dyżurnym ruchem stacji Skandawa poprzez rozmowę telefoniczną.
- Otwarcie toru szlakowego realizowane jest na podstawie polecenia dyspozytora pociągowego KLNG, który po otrzymaniu zawiadomienia od kierownika robót o zakończeniu robót i braku przeszkód dla bezpiecznego prowadzenia ruchu pociągów. Zawiadomienie jest przekazywane pisemnie, faksem, lub przez dyżurnego ruchu stacji Żeleznodorożnyj. Po otrzymaniu polecenia od dyspozytora pociągowego o otwarciu toru szlakowego dyżurny ruchu stacji Żeleznodorożnyj powiadamia o tym dyżurnego ruchu stacji Skandawa.
- Wysłanie pociągów roboczych ze stacji Żeleznodorożnyj na tor szlakowy zamknięty dla wykonania remontu budowli i urządzeń, odbywa się na podstawie pozwolenia na blankiecie koloru białego z czerwonym pasem na ukos według wzoru ДУ-64. Dla zapobieżenia wyprawienia pociągu na tor szlakowy zamknięty dla wykonania robót, i wysłania pociągu roboczego dyżurny ruchu stacji Żeleznodorożnyj, zobowiązany jest zawiesić tabliczkę „szlak zamknięty” na przycisku semafora Ч (po torze 1520 mm) albo ЧУ (po torze 1435 mm).
9. Praca manewrowa z wyjazdem składu poza granicę stacji Żeleznodorożnyj na szlak Żeleznodorożnyj - Skandawa wykonywana jest na podstawie ustnej zgody dyspozytora pociągowego KLNG i dyżurnego ruchu sąsiedniej stacji przy wolnym od ruchu pociągów szlaku. Podczas wykonywania pracy manewrowej na stacji Żeleznodorożnyj maszynista otrzymuje na blankiet według załącznika ДУ-50.

Na stacji Skandawa praca manewrowa wykonywana jest zgodnie z postanowieniami instrukcji PKP PLK S.A. – Ir-1. Wyjazd składu manewrowego poza granicę stacji Skandawa może się odbyć po otrzymaniu pozwolenia od dyżurnego ruchu stacji Żeleznodorożnyj.

Po otrzymaniu zezwolenia od dyspozytora pociągowego KLNG dyżurni ruchu stacji Żeleznodorożnyj i stacji Skandawa 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». Wszystkie rozmowy o wyjeździe składu manewrowego za granicę stacji zapisywane są w dzienniku rozmów telefonicznych według wzoru ДУ-47 (na stacji Żeleznodorożnyj) oraz w dzienniku ruchu R-146 (na stacji Skandawa).

O przekroczeniu granicy maszynista powiadamia przez radiotelefon:

- po torze 1520 mm dyżurnego ruchu Żeleznodorożnyj, który przekazuje informację dla dyżurnego ruchu stacji Skandawa
- po torze 1435 mm dyżurnego stacji Skandawa, który przekazuje informację dla dyżurnego stacji Żeleznodorożnyj.

### **III. Sposób postępowania dyżurnego ruchu przy przyjmowaniu i wyprawianiu pociągów w przypadku nieczynnej elektromechanicznej blokady liniowej**

1. Blokadę liniową 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.

We wszystkich podanych przypadkach, jak również podczas pracy powodującej wstrzymanie działania urządzeń, zgodnie z poleceniem dyspozytora pociągowego KLNG blokada po torze 1435 mm zostaje wyłączona, a ruch pociągów odbywa się na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów.

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

#### **a. po stronie rosyjskiej:**

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

#### **b. po stronie polskiej:**

Dyżurny ruchu stacji Skandawa przekazuje dyżurnemu ruchu stacji Żeleznodorożnyj informacje o wyłączeniu blokady (niedziałaniu) i wprowadzeniu telefonicznego zapowiadania pociągów.

Dyżurny ruchu stacji Żeleznodorożnyj o wprowadzeniu telefonicznego zapowiadania pociągów na szlaku powiadamia dyspozytora pociągowego KLNG.

Dyżurni ruchu stacji Skandawa i Żeleznodorożnyj 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.

**3.** Telefonogramy zapowiadawcze zapisywane są na stacji Żeleznodorożnyj w dzienniku telefonogramów pociągowych według wzoru ДУ-47, na stacji Skandwa w dzienniku ruchu R- 146.

**4.** Formy telefonogramów zapowiadawczych; (przed tekstem telefonogramu są wskazywane godzina i minuta):

**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 (o długości \_\_\_\_ m)”  
\_\_\_\_\_ ISDR (podpis)

Przy obecności w pociągu wagonów z towarami niebezpiecznymi i przekroczoną skrajnią telefonogramy w/w uzupełniają się tekstem:

„W nim z towarami niebezpiecznymi \_\_\_\_ 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)

**e.** Na wypadek powstania przeszkody, uniemożliwiającej przyjęcia pociągu, po daniu zgody na przyjęcie:

„Dyżurny ruchu ..... Proszę nie wysłać pociągu 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 zawartym w punkcie b,

**f.** Jeśli pociąg, na wysłanie którego otrzymano zgodę, nie może być wysłany w ciągu 15 minut, to stacja, wysyłająca pociąg, przekazuje natychmiast telefonogram wg. wzoru:

„Dyżurny ruchu..... Pociąg nr ..... Zatrzymany. Pozwolenie na wysłanie pociągu nr ..... Anulowane”. \_\_\_\_\_ ISDR (podpis).....

Przekazanie powyższego telefonogramu unieważnia pozwolenie na wysłanie pociągu.

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

**g.** Telefonogram na wysłanie pociągu (przed wysłaniem pociągu):

Dyżurny ruchu \_\_\_\_\_

„Czy mogę wysłać pociąg nr \_\_\_\_\_ po torze \_\_\_\_\_ mm do \_\_\_\_\_ km i z powrotem”  
\_\_\_\_\_ ISDR ( podpis)

**h.** 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 jego z powrocie - według wzoru i:

**i.** Zawiadomienie o przybyciu pociągu (po przybyciu pociągu w pełnym składzie):

Dyżurny ruchu stacji \_\_\_\_\_

„Pociąg nr \_\_\_\_\_ wrócił w \_\_\_\_\_ godzinę \_\_\_\_\_ min”. \_\_\_\_\_ ISDR ( podpis)

#### **5. Zabrania się:**

**a.** zgłaszania żądania pozwolenia na wyprawienie pociągu, gdy szlak jest jeszcze zajęty przez inny pociąg;

**b.** wypełniania i wydawania zawczasu blankietów rozkazów pisemnych „S” i wyświetlać sygnał zastępczy „Sz” przed otrzymaniem ze stacji sąsiedniej telefonogramu pociągowego o zgodzie na przyjęcie pociągu;

**c.** przekazywania telefonogramów wychodzących przed ich zarejestrowaniem w dzienniku telefonogramów pociągowych ДУ-47, na stacji Żeleznodorożnyj i w dzienniku ruchu R-146 na stacji Skandawa bez podpisu dyżurnego ruchu.

**6.** Dyżurny ruchu stacji Żeleznodorożnyj po przygotowaniu drogi przebiegu na wjazd i wyjazd pociągu w przypadku uszkodzenia urządzeń, przy sygnale „Stój” przed wydaniem maszyniście pozwolenia na wyprawienie (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.

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

**8.** Polecenie wznowienie działania blokady przekazuje dyspozytor pociągowy KLNG za pomocą łącza dyspozytorskiego dyżurnemu ruchu stacji Żeleznodorożnyj, który następnie za pomocą łącza zapowiadawczego przekazuje dyżurnemu ruchu stacji Skandawa.”

### **IV. Wydawanie ostrzeżeń doraźnych drużynom pociągowym.**

1. Wydanie ostrzeżeń drużynom pociągowym realizowane jest za pomocą wręczenia blankietu ostrzeżenia na stacji Żeleznodorożnyj przez dyżurnego ruchu osobiście lub na jego polecenie przez kancelistę albo rewidenta wagonów, na stacji Skandawa - osobiście rozkazy doręcza dyżurny ruchu.

2. Przy nieprzewidzianym ostrzeżeniu, albo ograniczeniu prędkości, które mogą wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu pociągów na odcinku Granica Państwa – Żeleznodorożnyj dyżurny ruchu stacji Żeleznodorożnyj przekazuje telefonicznie treść wprowadzonego ostrzeżenia dla dyżurnego ruchu stacji Skandawa. Gdy na szlaku po torze 1520 mm znajduje się pociąg dyżurny ruchu stacji Żeleznodorożnyj przez radiotelefon przekazuje ostrzeżenie maszyniście pociągu, natomiast po torze 1435 mm ostrzeżenie dla maszynisty pociągu przekazuje dyżurny ruchu stacji Skandawa przez radiotelefon
3. Przy nieprzewidzianym ostrzeżeniu, albo ograniczeniu prędkości, które mogą wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu pociągów na odcinku Granica Państwa - Skandawa (punkt przeładunkowy Kotki), dyżurny ruchu stacji Skandawa przekazuje telefonicznie treść ostrzeżenia dla dyżurnego ruchu stacji Żeleznodorożnyj z odpisaniem treści telefonogramu w Dzienniku ruchu R-146 na kierunek Skandawa – Żeleznodorożnyj z jednoczesnym żądaniem wydawania ostrzeżeń maszynistom pociągów wyprawianych do stacji Skandawa ( punkt przeładunkowy Kotki). Gdy na szlaku po torze 1435 mm znajduje się pociąg dyżurny ruchu stacji Skandawa przez radiotelefon przekazuje ostrzeżenie maszyniście pociągu, natomiast po torze 1520 mm ostrzeżenie maszyniście pociągu przekazuje dyżurny ruchu stacji Żeleznodorożnyj.
4. W przypadku odwołania ograniczenia dyżurny ruchu odwołuje ograniczenie przez telefon, informując dyżurnego ruchu sąsiedniej stacji o odwołaniu ograniczenia.
5. W przypadku, gdy w wyprawianym pociągu znajdują się wagony z ładunkiem niebezpiecznym lub przekroczoną skrajnią, dyżurny ruchu wyprawiając ten pociąg jest zobowiązany do wydania stosownego ostrzeżenia dla maszynisty oraz powiadomienia o tym fakcie dyżurnego ruchu stacji sąsiedniej.
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 zakreślić hamulce ręczne;
  - c. zażądać pomocniczą lokomotywę ze stacji Żeleznodorożnyj, albo Skandawa do ściągnięcia składu ze szlakuDyżurny ruchu stacji Żeleznodorożnyj działa zgodnie z postanowieniami załącznika nr 7 "Instrukcji ruchu pociągów i manewrowej pracy w transporcie kolejowym Federacji Rosyjskiej", przy okazaniu pomocy ze strony stacji Skandawa dyżurny ruchu stacji Skandawa działa zgodnie z postanowieniami Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów na PKP PLK S.A.-Ir-1  
Wyprawianie pociągów w ślad i ich zatrzymywanie na szlaku jest zabronione.

## V. Techniczne warunki eksploatacji odcinka.

1. Dla pociągów jadących po torze 1435 mm i 1520 mm na szlaku Skandawa - Żeleznodorożnyj, ustala się maksymalne brutto pociągu 3000 t, w kierunku Żeleznodorożnyj – Skandawa - 2800 t. Maksymalna długość pociągu po torze 1435 mm 37 wagonów (610 metrów), po torze 1520 mm - 40 wagonów (560 metrów).  
Jako długość wagonów przyjęto:
  - po torze 1435 mm - wagon o długości 16,5 m,
  - po torze 1520 mm - wagon o długości 14,0 m.

2. Na odcinku Skandawa - Żeleznodorożnyj dopuszczalne jest wykorzystywanie lokomotyw wszystkich serii z naciskiem na oś nie więcej niż 206 kN/oś (21 ton) po torze 1435 mm i 216 kN/oś (22,5 tony) po torze 1520 mm.
3. 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 w jednej grupie, dwa wagony cztero osiowe lub 4 wagony dwu osiowe. Ostatnie dwa wagony powinny mieć sprawne i włączone hamulce zespolone.
4. Szczegółową próbę hamulców przeprowadza się przed wyprawianiem pociągu:
  - ze stacji Skandawa – rewident wagonów na stacji Korsze z wydaniem karty próby hamulców,
  - ze stacji Żeleznodorożnyj i punktu przeładunkowego Kotki po torze 1520 mm - rewident wagonów z wydaniem zaświadczenia według wzoru BY-45.
  - przy wyprawieniu pociągu ze stacji Żeleznodorożnyj po torze 1435mm - rewident wagonów, skierowany ze stacji Korsze.
5. 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.
6. 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.Коломiejec

## **INSTRUKCJA**

### **prowadzenia ruchu pociągów między stacją graniczną Żeleznodorożnyj (Rosja) - i punktem przeładunkowym Kotki (Polska) po torze o szerokości 1520 mm.**

#### **I. Postanowienia ogólne**

1. Punkt przeładunkowy „Kotki” odgałęzia się rozjazdem nr 13s w km 52,600 szlaku Żeleznodorożnyj – Gradowo między stacjami technicznie czynnymi Żeleznodorożnyj – Skandawa. Maksymalne pochylenie na torze o prześwicie 1520 mm od granicy państwa do Punktu przeładunkowego Kotki wynosi 7‰. Profil podłużny torów na punkcie przeładunkowym Kotki wynosi 3,2‰ w kierunku stacji Skandawa. Odległość „punktu zdawczo-odbiorczego” od zwrotnicy odgałęziającej Nr 13s wynosi 300 metrów. Odległość punktu przeładunkowego Kotki od stacji obsługującej Skandawa wynosi 2600 m.
2. Ruch pociągów pomiędzy stacją Żeleznodorożnyj, a punktem przeładunkowym Kotki prowadzi się na podstawie telefonicznego zapowiadania.
3. Obsługi punktu przeładunkowego Kotki dokonuje się pociągami zdawczymi kolei Federacji Rosyjskiej po torze o prześwicie 1520mm.
4. Pociągi zdawcze do obsługi punktu przeładunkowego Kotki po torze o prześwicie 1520mm przyjmowane i wyprawiane są z toru 4s – 3s z i do stacji Żeleznodorożnyj.

5. Na punkcie przeładunkowym Kotki znajdują się tory:

- O prześwicie 1520 mm

Nr toru	Przeznaczenie	Długość toru w metrach	
		Ogólna	Użyteczna
1s	Przeładunkowy	732	684
1as	Żeberko ochronne	63	53
2s	Przeładunkowy	728	607
2as	Żeberko ochronne	60	50
3s	Przyjęciowo – odjazdowy	732	684
4s	Przyjęciowo – odjazdowy	728	692
6s	Żeberko ochronne	53	43

- O prześwicie 1435mm:

Nr toru	Przeznaczenie	Długość toru w metrach	
		Ogólna	Użyteczna
1	Przyjęciowo – odjazdowy	722	684
2	Przeładunkowy	722	684
3	Przeładunkowy	778	680

Pojemność punktu przeładunkowego Kotki na torach o prześwicie 1520mm i 1435mm wynosi po 30 wagonów 4-osioowych.

W km 52,894 znajduje się niestrzeżony przejazd drogowy w poziomie szyn kategorii „D”.

6. Na punkcie przeładunkowym Kotki znajdują się rozjazdy pojedyncze zwyczajne nr: 3s, 4s, 8s, 10s, 11s, 12s, 13s w torach o prześwicie 1520mm oraz rozjazdy nr: 1, 2, 7, 9 w torach o prześwicie 1435mm. Droga przebiegu i drogi ochronne na stacji nieczynnej „Wielewo” dla pociągów przejeżdżających do obsługi punktu przeładunkowego Kotki zamknięte są na zamki trzpieniowe, a klucze od zamków zwrotnicowych nrnr 20/21(+), 23/24/25(+) przechowywane są na tablicy kluczy czynnych u dyżurnego ruchu stacji Skandawa. Na punkcie przeładunkowym Kotki zwrotnice rozjazdów nr 12s i 13s zamknięte są na zamki trzpieniowe, a klucz od zamka zwrotnicy 12s(+) przechowywany jest na tablicy kluczy czynnych u dyżurnego ruchu stacji Skandawa.

7. Punkt przeładunkowy Kotki posiada łączność telefoniczną za pomocą aparatu łączy sieci ogólnokomunikacyjnej i zapowiadawczej. W przypadku wystąpienia całkowitej przerwy łączności pomiędzy dyżurnymi ruchu stacji Żeleznodorożnyj a Skandawa zabrania się wyprawiania pociągów do obsługi punktu przeładunkowego Kotki.



8. Przyjęcia wagonów po wyładunku towarów i pod względem stanu technicznego dokonuje rewident wagonów Kolei Żelaznych Federacji Rosyjskiej na torach punktu przeładunkowego Kotki, który jest miejscem pracy dla pociągu zdawczego.

## **II. Sposób postępowania przy wyprawianiu i przyjmowaniu pociągów**

1. Porządek podstawiania (zabierania) wagonów na punkt przeładunkowy Kotki. W czasie wyprawiania pociągów zdawczych do punktu przeładunkowego Kotki dyżurni ruchu stacji Żeleznodorożnyj i Skandawa stosują telefoniczne zapowiadanie pociągów następująco Pociągi na punkt przeładunkowy Kotki wyjeżdżają ze stacji Żeleznodorożnyj przy sygnale „Stój” na semaforze wyjazdowym z wydaniem maszyniście pociągu rozkazu na blankiecie według wzoru ДУ-50.

Przed wysłaniem pociągu na punkt przeładunkowy Kotki dyżurny ruchu stacji Zeleznodorożnyj pyta o wolną drogę dyżurnego ruchu stacji Skandawa telefonogramem:

- a. Dyżurny ruchu Skandawa: Czy mogę wysłać pociąg № 3671/3670 po torze 1520 mm w składzie ... .. wagonów, długością ... .. metrów na punkt przeładunkowy Kotki i z powrotem \_\_\_\_\_ISDR (podpis)

Przy braku przeszkód na wyprawienie pociągu na punkt przeładunkowy Kotki i obecności klucza zamka zwrotnicy 12s(+) na nastawni dysponującej Skandawa, dyżurny ruchu stacji Skandawa zezwala na wyprawienie pociągu telefonogramem:

- b. Dyżurny ruchu Żeleznodorożnyj. „Zezwalam wyprawić pociąg № 3671/3670 po torze 1520 mm w składzie ... .. wagonów, długością ... .. metrów na punkt przeładunkowy Kotki i z powrotem”. \_\_\_\_\_ISDR (podpis)

Po odjeździe pociągu zdawczego ze stacji Żeleznodorożnyj, dyżurny ruchu stacji Żeleznodorożnyj nadaje do dyżurnego ruchu stacji Skandawa o odjeździe tego pociągu telefonogram wg wzoru:

- c. „Do dyżurnego ruchu stacji Skandawa. Pociąg nr ..... po torze 1520mm odjechał o godz ..... min ..... .” .....ISDR (podpis)

O czasie przybycia pociągu zdawczego na punkt przeładunkowy Kotki i o czasie jego wyprawienia dyżurny ruchu stacji Skandawa zgłasza dyżurnemu ruchu stacji Żeleznodorożnyj przez telefon międzystacyjny łączy zapowiadawczego lub łączy dyspozytorskiego, maszynista lokomotywy zgłasza dyżurnemu ruchu stacji Żeleznodorożnyj przez radiotelefon a uprawniony pracownik punktu przeładunkowego Kotki - dyżurnemu ruchu stacji Skandawa za pomocą łączy telefonicznego.

Po powrocie pociągu zdawczego z punktu przeładunkowego Kotki dyżurny ruchu stacji Żeleznodorożnyj przekazuje dyżurnemu ruchu stacji Skandawa telefonogram z informacją o powrocie pociągu:

- d.** Dyżurny ruchu stacji Skandawa. Pociąg Nr 3671/3670 wrócił z punktu przeładunkowego Kotki o.....Godzinie ..... Min». \_\_\_\_\_ ISDR (podpis)

W przypadku powstania przeszkody, powodującej brak możliwości wyprawienia pociągu zdawczego na punkt przeładunkowy Kotki, dyżurny ruchu stacji Skandawa przekazuje telefonogram następującej treści:

- e.** Dyżurny ruchu stacji Żeleznodorożnyj. Wstrzymać wysłanie pociągu Nr.....». \_\_\_\_\_ ISDR (podpis)

Po usunięciu przyczyny zatrzymania pociągu dyżurny ruchu stacji Skandawa przekazuje telefonogram, zezwalający na wyprawienie pociągu wg wzoru, w punkcie b).

W przypadku powstania sytuacji awaryjnej ze składem na jednym z torów punktu przeładunkowego Kotki, na torze szlakowym, w przypadku, kiedy pociąg nie może wrócić na stację Żeleznodorożnyj, dyżurny ruchu stacji Skandawa przekazuje telefonogram następującej treści:

- f.** Dyżurny ruchu stacji Żeleznodorożnyj. Pociąg nr ..... Przybył na punkt przeładunkowy Kotki w .....Godzina ..... Min.». \_\_\_\_\_ ISDR (podpis).

Po otrzymaniu zawiadomienia o sytuacji awaryjnej na punkcie przeładunkowym , na szlaku, o znajdowaniu się składu w granicach długości torów i gotowości do przyjęcia pociągu, ruch pociągów prowadzi się po wymianie pomiędzy dyżurnymi ruchu stacji Żeleznodorożnyj i Skandawa telefonogramów według wzorów wskazanych w punktach a), b), c), d).

Wymiana telefonogramów o ruchu pociągów powinna odbywać się osobiście pomiędzy dyżurnymi ruchu. Otrzymanie telefonogramów dyżurny ruchu stacji Skandawa zapisuje w dzienniku ruchu R-146, a dyżurny ruchu stacji Żeleznodorożnyj w Dzienniku telefonogramów pociągowych według wzoru ДУ-50 dla kierunku Żeleznodorożnyj - Kotki

z zaznaczeniem daty i czasu. Telefonogramy zawiadamiające dyżurny ruchu stacji Skandawa odpisuje przez całą szerokość dziennika ruchu R-146.

Zabrania się dyżurnemu ruchu stacji Żeleznodorożnyj wysłania pociągu do czasu powrotu wcześniej wysłanego pociągu, albo otrzymania zawiadomienia o zachowanej skrajni na przyległym torze na punkcie przeładunkowym, szlaku, o ustawieniu uszkodzonego składu w granicach długości użytecznej toru i gotowości do przyjęcia pociągu na wypadek sytuacji awaryjnej ze składem.

2. O planowej obsłudze punktu przeładunkowego Kotki pociągiem zdawczym ze stacji Żeleznodorożnyj dyżurny ruchu stacji Skandawa zawiadamia Kierownika punktu przeładunkowego Kotki telefonicznie, korzystając z łącza sieci ogólnie eksploatacyjnej PKP PLK S.A. nr telefonu 6775325. Kierownik punktu przeładunkowego Kotki po przybyciu do dyżurnego ruchu stacji Skandawa pobiera klucz od zwrotnicy nr 12s(+) za pokwitowaniem w Dzienniku ruchu R-146 i udaje się na punkt przeładunkowy Kotki. Kierownik punktu przeładunkowego Kotki odpowiedzialny jest za:

- prawidłowe przygotowanie drogi przebiegu dla wjazdu pociągu zdawczego z pod wskaźnika W- 4 na tor nr 3s lub 4s:
- prawidłowe i bezpieczne wykonanie pracy manewrowej,
- prawidłowe zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem,
- ułożenie rozjazdu nr 12s w kierunku żeberka ochronnego 6s po każdym przejściu składu,
- zwrot klucza od zamka zwrotnicy nr 12s(+) dla dyżurnego ruchu stacji Skandawa za pokwitowaniem w Dzienniku ruchu R-146.

Upoważnionymi pracownikami do pobrania i zdania klucza od zamka zwrotnicy nr 12s(+) są:

- 1) kierownik punktu przeładunkowego Kotki
- 2) pracownik punktu przeładunkowego Kotki

3. Pociąg zdawczy jadący na punkt przeładunkowy Kotki, zatrzymuje się przed zwrotnicą rozjazdu nr 13s na wysokości wskaźnika W-4 (prostokąt z białym krzyżem na czarnym tle), gdzie spotyka go kierownik punktu przeładunkowego Kotki. Kierownik punktu przeładunkowego Kotki wręcza maszyniście pociągu pisemne pozwolenie (załącznik nr 1), w którym wskazuje numer toru przyjęcia pociągu, oraz prędkość jazdy po torach punktu przeładunkowego Kotki. Po sprawdzeniu przez drużynę manewrową przygotowanej drogi

przebiegu oraz stwierdzeniu, że tory nr 1s, 2s, 3s albo 4s są wolne. Kierownik punktu przeładunkowego Kotki, lub drużyna lokomotywowa wprowadza pociąg zdawczy na jeden z torów ( 1s, 2s, 3s albo 4s) punktu Kotki. W przypadku zagubienia klucza od zamka zwrotnicy nr 12s(+) kierownik punktu przeładunkowego Kotki o powyższym fakcie zawiadamia dyżurnego ruchu stacji Skandawa, a ten z kolei powiadamia Naczelnika Sekcji Eksploatacji w Olsztynie. Do czasu odnalezienia klucza lub wymiany zamka trzpieniowego wstrzymuje się wyprawianie pociągów zdawczych ze stacji Żeleznodorożnyj do punktu przeładunkowego Kotki. Przed odczepieniem lokomotywy od składu pociągu, Kierownik punktu przeładunkowego Kotki zobowiązany jest każdorazowo zabezpieczyć pozostawiony skład z obu stron płozami hamulcowymi skrajne wagony.

4. Po zakończeniu obsługi punktu przeładunkowego Kotki kierownik punktu przeładunkowego Kotki wszystkie zwrotnice rozjazdów pozostawia w położeniu zasadniczym. Przed wyprawieniem sformowanego pociągu z torów 1s, 2s, 3s albo 4s drużyna lokomotywowa i rewident wagonów kolei żelaznych FR dokonują szczegółową próbę hamulców z wydaniem maszyniście zaświadczenia według wzoru WU-45, a kierownik punktu przeładunkowego Kotki zgłasza gotowość do odprawy celnej i granicznej, wręcza maszyniście pociągu pisemne pozwolenie (wzór nr 1), w którym wskazuje numer toru wyprawienia pociągu oraz prędkość jazdy po torach punktu przeładunkowego Kotki. Pozwoleniem do wyjazdu składu do semafora wjazdowego po torze 1520 mm jest rozkaz wzoru DU- 50, wydany na stacji Żeleznodorożnyj. Po zakończeniu wszystkich prac pociąg zdawczy wyjeżdża z torów 1s, 2s, 3s albo 4s w kierunku stacji Żeleznodorożnyj. Kierownik punktu przeładunkowego Kotki zamyka zwrotnice rozjazdów nr 12s i 13s w położeniu (+), a klucz od zamka rozjazdu 12s(+) przekazuje dyżurnemu ruchu stacji Skandawa z pokwitowaniem w dzienniku ruchu R-146. Wykonanie prac, związanych z zamknięciem toru szlakowego dla ruchu pociągów, wykonuje się zgodnie z rozdziałem II Instrukcji o Prowadzeniu ruchu pociągów na szlaku między stacjami granicznymi Żeleznodorożnyj (Rosja) i Skandawa (Polska) po torze 1520 mm i 1435 mm.

### III. Techniczne warunki eksploatacji odcinka

1. Do obsługi punktu przeładunkowego Kotki można stosować lokomotywy oraz podstawiać wagony o nacisku nie większym niż 216 kN (22 tony/oś). Największa dozwolona prędkość jazdy po torze szlakowym od punktu przeładunkowego Kotki do granicy państwa wynosi do 20 km/h, a od granicy państwa do stacji Źeleznodorożnyj wynosi do 50 km/h. Prędkość jazdy po rozjazdach stacji Wielewo i punktu przeładunkowego Kotki wynosi 15 km/h. Przejazd przez wagę wagonową ogranicza się w obu kierunkach do prędkości 5 km/h.
2. Podczas przyjęcia, wyprawienia pociągu, w trakcie wykonywania pracy manewrowej kierownik punktu przeładunkowego Kotki, strzeże przejazdu kategorii „D” w kilometrze 52,894 zatrzymując ruch kołowy i pieszy zgodnie z obowiązującą instrukcją E-1(ИСИ).
3. Odpowiedzialność za zabezpieczenie wagonów jest składana na kierownika punktu przeładunkowego Kotki.
4. Ograniczenia prędkości po torze o prześwicie 1520 mm wprowadza ISE Olsztyn, dostarczając pisemne zawiadomienie dla dyżurnego ruchu stacji Skandawa, który o tym fakcie powiadamia dyżurnego ruchu stacji Źeleznodorożnyj, z odnotowaniem w Dzienniku ruchu R-146 dla kierunku Źeleznodorożnyj – Kotki.
5. Maksymalny ciężar pociągów zdawczych do obsługi punktu przeładunkowego Kotki wynosi dla lokomotyw serii ST44 (PKP) - 1500 ton. dla lokomotywy kolei Źelaznej Federacji Rosyjskiej - 3000 ton. Maksymalna długość pociągów zdawczych 40 wagonów (46 cystern) (560 metrów).
6. Na torach punktu przeładunkowego Kotki w czasie wykonywania pracy manewrowej odrzucanie wagonów jest zabronione.
7. Z niniejszą instrukcją powinni się zapoznać i ściśle przestrzegać: dyżurni ruchu, maszyniści, kierownik i drużyna manewrowa punktu przeładunkowego Kotki i inni pracownicy kolejowi polskich firm i Federacji Rosyjskiej związani z prowadzeniem ruchu i obsługą punktu przeładunkowego Kotki, wykaz maszynistów, zapoznananych i mających prawo wyjazdu na dany odcinek i stację powinien być przy dyżurnym ruchu stacji Źeleznodorożnyj i Skandawa.

8. Wszelkie inne zagadnienia związane z ruchem pociągów na tym odcinku należy wykonywać zgodnie z „Instrukcją o ruchu pociągów i pracy manewrowej na kolejach Federacji Rosyjskiej i „Instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1, oraz Instrukcją o technice pracy manewrowej Ir-9.
9. Zmiana warunków niniejszej Instrukcji odbywa się na podstawie uzgodnienia pomiędzy dwoma stronami.

**PKP PLK S.A**  
**Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie**  
**Dyrektor**

**Ireneusz Merchel**

**Kaliningradzka Kolej Żelazna Filia**  
**ОАО „РЖД”**  
**Начальник Железной Дороги**

**С.Н.Коломiejec**

Дополнительное соглашение №1/2013 - 20 Декабря . 2013 г.

Монолитный текст

# **МЕСТНОЕ СОГЛАШЕНИЕ**

**о пограничном железнодорожном сообщении,  
заключенное между предприятием Польские государственные железные дороги РКР  
PLK S.A. Предприятие железнодорожных линий в г. Ольштыне –  
филиалом ОАО «Российские железные дороги»**

## **I. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ**

### **§ 1.**

Железнодорожный пограничный переход «Скандава - Железнодорожный» предназначен для грузового движения. Пограничный переход работает круглосуточно. Движение поездов осуществляется по пути шириной колеи 1435 мм и шириной 1520 мм.

### **§ 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 менее чем за 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.

## **II. МЕСТНЫЕ УСЛОВИЯ**

## § 1.

Железнодорожное пограничное движение осуществляется между станциями Скандава и Железнодорожный, одновременно являющимися пограничными станциями, а также Железнодорожный - перегрузочный пункт Котки.

## § 2.

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

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

## § 3.

Пограничный участок железнодорожной линии между станцией Скандава и границей государства по пути шириной колеи 1435 мм (линия № 353) заканчивается на км 389+065, а по пути шириной колеи 1520 мм (линия № 205) заканчивается на км 47+602. Со стороны российской железной дороги пограничный участок железнодорожной линии между станцией Железнодорожный и границей Российской Федерации по пути шириной колеи 1435 мм заканчивается на км 389+065, а по пути шириной колеи 1520 мм – на км 47+602.

Расстояние от пограничной станции Скандава до границы Республики Польша составляет 7,8 км, а от пограничной станции Железнодорожный до границы Российской Федерации – 3,8 км.

## § 4.

На пограничном участке с польской стороны могут курсировать поезда с допустимым давлением: по пути шириной колеи 1435 мм – 206 кН/ось (21,0 т/ось), по пути 1520 мм – 216 кН/ось ( 22,0 т/ось).

На пограничном участке с российской стороны могут курсировать поезда с допустимым давлением: по пути шириной 1435 мм – 206 кН/ось (21,0 т/ось), по пути 1520 мм – 216 кН/ось ( 22,0 т/ось).

Грузовые поезда по пути шириной колеи 1435 мм ведутся локомотивами лицензированного железнодорожного перевозчика, а по пути шириной колеи 1520 мм – локомотивами Российской Федерации.

При приближении к государственной границе поезд или локомотив без вагонов, движущийся со стороны Республики Польша, останавливается перед воротами, расположенными на пути, и дальнейшее движение на территории Российской Федерации может осуществляться только после открытия ворот и получения машинистом разрешения на дальнейшее движение от российской пограничной охраны. После въезда на территорию РФ следует остановить поезд за пограничным поясом с целью проведения пограничного контроля. При приближении к государственной границе поезд или локомотив без вагонов, движущийся со стороны Российской Федерации следует остановить поезд перед пограничным поясом с целью проведения пограничного контроля со стороны РФ. Дальнейшее движение может продолжаться только после открытия ворот, находящихся на пути и после получения согласия на продолжение движения от начальника бригады пограничного контроля.



Поезд или локомотив без вагонов, въезжающие с территории Российской Федерации, не останавливаются после пересечения границы, а следуют к станции Скандава или на Перегрузочный пункт Котки.

Не разрешается остановка поездов или уменьшение установленной скорости движения поездов между пограничной станцией и государственной границей, не вызванное техническими неисправностями, либо из-за 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 согласными с правилами железной дороги, обслуживающей поезд.

В местах остановки поездов вблизи государственной границы должен находиться указатель остановки - с российской стороны – щит с надписью: «остановка локомотива». Этот указатель должен быть видим в ночное время суток, а также при плохой видимости – в дневное время суток.

### **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 Скандава 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 Железнодорожный 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 железнодорожными дорогами обеих сторон в объеме своих участков.

#### **§ 4.**

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

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

## **§ 5.**

В целях устранения неисправностей в устройствах СЦБ на пограничном участке пути Железнодорожный - Скандава 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 В СЛУЧАЕ ВОЗНИКНОВЕНИЯ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЙ**

### **§ 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 аварийных ситуаций производится компетентными органами того государства и железнодорожного управления, на территории которого они возникли.

### **§ 3.**

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

## **V. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ**

## § 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 Скандава и Железнодорожный.

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.

г. Ольштын 30 Декабря 2013 г.

**PKP PLK S.A**  
**Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie**  
**Dyrektor**

**Ireneusz Merchel**

**Kaliningradzka Kolej Żelazna Filia**  
**ОАО „RZD”**  
**Начальник Железной Дороги**

**С.Н.Коломиец**

Дополнительное соглашение №1/2013 - 20 Декабря . 2013 г.  
Монолитный текст

## ИНСТРУКЦИЯ

о порядке движения поездов между пограничными станциями  
**Скандава (Польша) и Железнодорожный (Россия)**  
по колее 1520мм и 1435мм

### I. Общие сведения

1. Основным средством сигнализации и связи для движения поездов между станциями Скандава (Польша) и Железнодорожный (Россия) является однопутная двусторонняя электромеханическая блокировка.

По колее 1520 мм электромеханическая блокировка временно не задействована. Движение грузовых поездов обоих направлений осуществляется по телефонным средствам связи.

2. Переговоры по организации движения поездов между дежурными по станции ведутся 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 Скандава) и "Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации" (на станции Железнодорожный).

Бланки и формы приказов, разрешений, используемые при приеме, отправлении поездов указаны в приложении к настоящей Инструкции.

Дежурный по станции Скандава ведет отдельный журнал движения R-146 по пути перегона Скандава – Железнодорожный, в котором производит соответствующие записи по движению поездов на этом пути.

4. Разрешением на прием поезда на станцию Железнодорожный и Скандава является разрешающее показание входного светофора

5. Разрешением для отправления поезда со станции Железнодорожный, Скандава по пути шириной колеи 1435 мм является разрешающий сигнал на выходном светофоре, по колее 1520 мм отправление производится со станции Железнодорожный - по путевым запискам формы ДУ-50, со станции Скандава - по письменному приказу «S» или воспроизведенному сигналу «Sz» (пригласительный). В случае невозможности открытия светофора при неисправности устройств, отправление поездов осуществляется по письменным разрешениям, установленным «Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации» и "Инструкцией по движению поездов на ПКП - ИР - 1".

6. Разрешением на прием поезда на станцию Железнодорожный и Скандава является разрешающее показание входного светофора.

При неисправности входного светофора поезд принимается на станцию Железнодорожный 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. На станцию Скандава поезд принимается 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 (в приложении).

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

8. 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 Скандава) и Инструкцию по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации (на станции Железнодорожный).

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

- дежурные по станциям Железнодорожный и Скандава;
- 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 Железнодорожный, Скандава. Списки машинистов прошедших аттестацию, ознакомленных и имеющих заключение на право выезда на станции должны быть у дежурных по станциям Железнодорожный, Скандава.

## **II. Действия дежурных по станции при приеме и отправлении поездов.**

1. Дежурный по станции Скандава, имея готовый для отправления поезд по колею 1435 мм, по телефону запрашивает у дежурного по станции Железнодорожный согласие на отправление этого поезда. Дежурный по станции Железнодорожный дает согласие на отправление поезда со станции Скандава, при этом блок получения разрешения «ОР» на станции Скандава разблокируется (окошко изменит цвет с красного на белый). После получения разрешения дежурный по станции Скандава готовит маршрут отправления и открывает разрешающий сигнал на выходном светофоре. После отправления поезда дежурный по станции Скандава дает блокировочный сигнал отправления поезда путем нажатия блока «РО» совместно с блоком «ОР» и блокирует их. После выполнения этих операций дежурный по станции Скандава по телефону сообщает дежурному по станции Железнодорожный об отправлении поезда с указанием времени отправления.

Дежурный по станции Железнодорожный, убедившись в прибытии поезда в полном составе, дает блокировочный сигнал прибытия и по телефону сообщает дежурному по станции Скандава о прибытии поезда на станцию Железнодорожный с указанием времени прибытия.

2. Дежурный по станции Железнодорожный до отправления поезда на станцию Скандава по телефону запрашивает у дежурного по станции Скандава согласие на отправление поезда. При отсутствии препятствий на отправление поезда со станции Железнодорожный, дежурный по станции Скандава дает согласие на прием этого

поезда, нажимая кнопку дачи согласия «DP» электромеханической блокировки и блокирует эту кнопку (окошко изменит цвет на красный). После получения согласия дежурный по станции Железнодорожный готовит маршрут отправления поезда на станцию Скандава и открывает выходной светофор. После открытия выходного светофора на станции Железнодорожный на станции Скандава происходит разблокировка конечного блока «КО» и «DP» (окошко блока «КО» изменяет цвет на красный, и блока «DP» - на белый цвет). После выполнения этих операций дежурный по станции Железнодорожный по телефону уведомляет дежурного по станции Скандава об отправлении поезда с указанием времени отправления.

После прибытия поезда на станцию Скандава, дежурный по станции Скандава убеждается в прибытии поезда в полном составе, подтверждает прибытие поезда, блокируя блок «КО», после этого сообщает по телефону дежурному по станции Железнодорожный время прибытия поезда на станцию Скандава.

Возврат неиспользованного согласия, если на выходном светофоре не был открыт разрешающий сигнал, происходит путем нажатия кнопки «OP» и ее блокировки на станции Скандава.

Запрещается запрашивать согласие на отправление поезда без подтверждения о готовности поезда к отправлению.

Движение грузовых поездов обоих направлений по колее 1520 мм осуществляется по телефонным средствам связи. Поезда отправляются со станции Железнодорожный при запрещающем показании выходного светофора с выдачей машинисту поезда путевой записки на бланке формы ДУ-50. После возвращения поезда дежурный по станции Железнодорожный уведомляет дежурного по станции Скандава, поездного диспетчера Калининградской железной дороги (далее поездной диспетчер КЛНГ) о возвращении поезда. Порядок движения поездов при телефонных средствах связи указан в разделе III настоящей инструкции.

Порядок отправления поезда на перегрузочный пункт Котки изложен в Инструкции о порядке движения поездов между пограничной станцией Железнодорожный (Россия) и перегрузочным пунктом Котки (Польша) по пути шириной колеи 1520 мм.

**3.** Если после открытия на выходном светофоре разрешающего сигнала 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 Железнодорожный ставит в известность поездного диспетчера КЛНГ.

**4.** При отправлении ранее задержанного поезда, либо другого поезда того же направления, дежурный по станции отправляет его при запрещающем показании выходного светофора со станции Железнодорожный на основании письменного разрешения на бланке зеленого цвета формы ДУ-52 с заполнением пункта I, со станции Скандава - по сигналу "Sz" (пригласительный) или по регистрируемому приказу «S», который передается машинисту по радиосвязи или на бланке (в приложении). Следующий поезд отправляется по разрешающему показанию выходного светофора.

**5.** 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 электромеханической блокировки прекращается, отправление поездов осуществляется по телефонным средствам связи. Восстановление движения поездов по электромеханической блокировке происходит

при отправлении ранее задержанного поезда или другого поезда того же направления, причем этот поезд отправляется на основании письменного разрешения (согласно п.4).

**6.** Отправление хозяйственных поездов со станции Железнодорожный и Скандава на перегон до определенного километра с возвращением обратно осуществляется по телефонным средствам связи (после прекращения действия электромеханической блокировки по колее 1435 мм).

Поезда в этом случае со станции Железнодорожный отправляются при запрещающем показании выходного светофора с выдачей машинисту поезда путевой записки на бланке формы ДУ-50. После возвращения поезда дежурный по станции Железнодорожный уведомляет дежурного по станции Скандава, поездного диспетчера КЛНГ о возвращении поезда, действие блокировки по колее 1435 мм возобновляется. Порядок перехода на телефонные средства связи указан в разделе III настоящей инструкции. Отправление хозяйственных поездов со станции Скандава на перегон по колее 1435 мм и 1520 мм с возвращением обратно производится только по сигналу «Sz» (пригласительный) или по приказу «S».

**7.** Запрещается запрашивать согласие на отправление поезда ранее его готовности к отправлению.

**8.** 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.

Проведение путевых работ на перегоне по польской стороне производится по письменной заявке руководителя работ дежурному по станции Скандава, который согласовывает закрытие перегона с линейным диспетчером, дежурным по станции Железнодорожный и впоследствии, если это не вредит организации движения, закрывает перегон. Дежурный по станции Железнодорожный о закрытии перегона сообщает поездному диспетчеру КЛНГ.

При проведении работ на участке Скандава – Госграница уведомление об окончании путевых работ, отсутствии препятствия для движения руководитель работ передает дежурному по станции Скандава, который открывает перегон и сообщает дежурному по станции Железнодорожный. Дежурный по станции Железнодорожный об открытии перегона сообщает поездному диспетчеру КЛНГ.

Отправление хозяйственных поездов со станции Скандава до Госграницы осуществляется в соответствии с требованиями Инструкции по движению поездов на ПКП - ИР-1 по сигналу «Sz» (пригласительный) или по регистрируемому приказу «S».

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.

С наступлением срока начала работ с закрытием перегона поездной диспетчер через дежурного по станции Железнодорожный устанавливает свободу перегона от поездов, после чего передает приказ о закрытии перегона дежурному по станции Железнодорожный и руководителю работ. Свободность перегона от поездов дежурный

по станции Железнодорожный проверяет путем переговоров с дежурным по станции Скандава.

Открытие перегона производится приказом поездного диспетчера КЛНГ после получения уведомления от руководителя работ по должности не ниже дорожного мастера об окончании путевых работ, отсутствии препятствия для безопасного движения поездов. Уведомление передается письменно, по телефону, радиосвязи или через дежурного по станции Железнодорожный. После получения приказа поездного диспетчера об открытии перегона дежурный по станции Железнодорожный сообщает об этом дежурному по станции Скандава.

Отправление хозяйственных поездов со станции Железнодорожный 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 Железнодорожный после закрытия перегона для выполнения путевых работ, отправления хозяйственного поезда обязан навесить табличку у литеры светофора Ч (по колее 1520 мм) или ЧУ (по колее 1435 мм) на выносном табло «Путь занят».

**9.** Маневровая работа с выходом состава за границу станции на перегон Железнодорожный – Скандава производится с устного согласия поездного диспетчера КЛНГ и дежурного по соседней станции при свободном от поездов перегоне. При работе на станции Железнодорожный машинисту поездов выдается путевая записка на бланке формы ДУ-50. На станции Скандава маневровая работа производится в соответствии с требованиями Инструкции по движению поездов на ПКП - ИР-1. Выезд маневрового состава за границу станции Скандава осуществляется после получения разрешения от дежурного по станции Железнодорожный.

После получения разрешения поездного диспетчера КЛНГ дежурные по станциям Железнодорожный и Скандава обмениваются телефонограммами:

«Могут 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».

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

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. Действия дежурного по станции при приеме и отправлении поездов в случае неисправного действия электромеханической блокировки.**



**1. Неисправностью электромеханической блок-системы 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.

Во всех указанных случаях, а также при работе, вызывающей прекращение действия устройств, по приказу поездного диспетчера КЛНГ блокировка по колею 1435 мм закрывается и движение поездов производится по телефонным средствам связи.

**2. Переход на телефонные средства связи осуществляется следующим образом:**

**а. по российской стороне:**

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

**б. по польской стороне:**

Дежурный по станции Скандва передает дежурному по станции Железнодорожный информацию о закрытии действия блокировки (не действует) и переходе на телефонные средства связи. Дежурный по станции Железнодорожный о переходе на телефонные средства связи сообщает поездному диспетчеру КЛНГ. Дежурные по станциям Скандва и Железнодорожный перед отправлением поездов по телефонным средствам связи должны убедиться в свободе перегона, после чего дежурный по станции отправляемого поезда дает на соседнюю станцию телефонограмму.

**3. Поездные телефонограммы регистрируются на станции Железнодорожный в журнале поездных телефонограмм формы ДУ-47, на станции Скандва в журнале движения R-146.**

**4. Формы телефонограмм при движении поездов:**

Перед содержанием в телефонограмме пишутся часы и минуты.

**а. Запрос об отправлении поезда:**

«Дежурному по станции ....., могу ли отправить поезд № .... по колею ..... мм в составе ..... вагонов, длиной ..... метров» **ДСП (подпись)**

**б. Согласие на прием поезда:**

«Дежурному по станции ..... Ожидаю поезд № ..... по колею..... мм в составе ..... вагонов, длиной ..... метров». **ДСП (подпись)**

Если в составе поезда находятся вагоны с опасным или негабаритным грузом, содержание вышеуказанных телефонограмм следует пополнить: «в том числе, с опасным (негабаритным) грузом ..... вагонов».

**с.** Уведомление об отправлении поезда:

«Дежурному по станции ..... Поезд № ..... отправился в ..... час ..... мин»

**ДСП (подпись)**

**d.** Уведомление о прибытии поезда :

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

**e.** В случае возникновения препятствия, создающего невозможность приема поезда, после дачи согласия на прием:

«Дежурному по станции ..... Не отправляйте поезд № .....» **ДСП(подпись)**

После устранения препятствия для приема поезда станция, которая сообщила о задержке поезда, не ожидая повторного вопроса о свободном пути для остановленного поезда, дает разрешение на отправление по образцу, указанному в пункте б).

**f.** Если поезд, на отправление которого получено согласие, не может быть отправлен в течение 15 минут, то станция, отправляющая поезд, передает немедленно телефонограмму по образцу:

«Дежурному по станции ..... Поезд № ..... остановлен. Разрешение на отправление поезда № ..... аннулировано». **ДСП (подпись)**

Передача вышеуказанной телефонограммы отменяет разрешение на отправление поезда.

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

**g.** Запрос об отправлении поезда:

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

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

«Дежурному по станции ..... Можете отправить поезд №..... по колею ..... 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 i):

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

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

## **5. Запрещается:**

**a.** Делать запрос об отправлении поезда в то время, когда перегон ещё занят другим поездом;

**b.** Заполнять бланки путевых записок, заполнять и передавать письменный приказ «S», открывать воспроизведенный сигнал «Sz» (пригласительный) до получения с соседней станции телефонограммы о согласии на прием поезда.

**c.** Передавать исходящие телефонограммы ранее записи их в журнал поездных телефонограмм формы ДУ-47 на станции Железнодорожный, журнал движения R-146 на станции Скандава и без подписи дежурного по станции.

6. Дежурный по станциям Железнодорожный при приготовлении маршрута приема, отправления поездов в условиях нарушения нормальной работы устройств СЦБ, при приеме, отпавлении поездов при запрещающем показании светофора перед выдачей машинисту разрешения на отправление (прием) поезда обязаны по поездной диспетчерской связи доложить о приготовлении маршрута поезвному диспетчеру и получить от него разрешение на прием, отправление поезда.

7. Разрешением на занятие перегона являются: при отпавлении поезда со станции Железнодорожный – путевая записка на бланке формы ДУ-50, при отпавлении со станции Скандава – письменный приказ «S», воспроизведенный сигнал «Sz» (пригласительный).

8. Возобновление действия блокировки производится приказом поездного диспетчера КЛНГ, переданным дежурному по станции Железнодорожный, который в свою очередь по телефонным средствам связи передает его дежурному по станции Скандава.

#### **IV. Выдача предупреждений на поезда**

1. Выдача предупреждений поездным бригадам производится путем вручения бланка предупреждения машинисту локомотива на станции Железнодорожный – дежурным по станции лично или по его указанию агентом конторы передач или осмотрщиком вагонов, на станции Скандава - лично дежурными по станции.

2. При наличии непредвиденных предупреждений, либо ограничения скорости, которые могут повлиять на безопасность движения поездов на участке Госграница – Железнодорожный, дежурный по станции Железнодорожный сообщает по телефону предупреждение дежурному по станции Скандава. При нахождении поезда в пути по колее 1520 мм дежурный по станции Железнодорожный по радиосвязи передаёт предупреждение машинисту поезда, по колее 1435 мм предупреждение машинисту поезда по радиосвязи передает дежурный по станции Скандава.

3. При наличии непредвиденных предупреждений, либо ограничения скорости, которые могут повлиять на безопасность движения поездов на участке Госграница – Скандава (перегрузочный пункт Котки), дежурный по станции Скандава сообщает по телефону предупреждение дежурному по станции Железнодорожный. При нахождении поезда в пути по колее 1435 мм дежурный по станции Скандава по радиосвязи передаёт предупреждение машинисту поезда, по колее 1520 мм предупреждение машинисту поезда по радиосвязи передает дежурный по станции Железнодорожный.

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

5. В случае, если в отправляемом поезде находятся вагоны с опасным или негабаритным грузом, дежурный по станции, отправляя этот поезд, обязан дать

соответствующее предупреждение машинисту локомотива и уведомить об этом факте дежурного соседней станции.

**б.** 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 Железнодорожный или Скандава для вывода состава с перегона.

Дежурный по станции Железнодорожный действует согласно приложения №7 "Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации", при оказании помощи со стороны станции Скандава дежурный по станции Скандава действует в соответствии с требованиями Инструкции по движению поездов на ПКП - ИР-1.

Отправление поездов вслед и осаживание их на перегоне запрещается.

## **V. Технические условия эксплуатации участка**

**1.** Для поездов, следующих по колее 1520 мм и 1435 мм на перегоне Скандава – Железнодорожный максимальный вес поезда составляет 3000 тонн, для поездов на перегоне Железнодорожный – Скандава – 2800 тонн. Максимальная длина поезда по колее 1435 мм составляет 37 условных вагонов (610 метров), по колее 1520 мм – 40 условных вагонов (560 метров).

За условный вагон принят:

- по колее 1435 мм – вагон длиной 16,5м,
- по колее 1520 мм – вагон длиной 14,0 м.

**2.** На перегоне Скандава – Железнодорожный разрешается курсирование локомотивов всех серий с нагрузкой на ось: с польской стороны по пути шириной колеи 1435 мм – 206 кН/ось (21,0 т/ось), по пути 1520мм – 216 кН/ось (22,5 т/ось).

**3.** 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. Два последних вагона должны иметь исправные и включенные автотормоза.

**4.** Обязательное полное опробование автотормозов проводится:

- при отправлении поездов со станции Скандава – осмотрщиком вагонов со станции Корше с выдачей карточек испытания тормозов,
- при отправлении со станции Железнодорожный и с перегрузочного пункта Котки по колее 1520мм – осмотрщиком вагонов станции Железнодорожный с выдачей справки формы ВУ-45,

- при отправлении со станции Железнодорожный по колее 1435мм – осмотрщиком вагонов, направленным со станции Корше.

5. 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.

6. 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

И. Мерхель

С.Н. Коломеец

**Приложение №2  
к Местному Соглашению**

## ИНСТРУКЦИЯ

### о порядке движения поездов между пограничной станцией Железнодорожный (Россия) и перегрузочным пунктом Котки (Польша) по пути шириной колеи 1520мм

#### I. Общие сведения

1. Перегрузочный пункт «Котки» ответвляется стрелочным переводом №13s на км52+600 перегона Железнодорожный – Градово между технически работающими станциями Железнодорожный – Скандава. Максимальный уклон на пути шириной колеи 1520 мм от Госграницы до Перегрузочного пункта Котки составляет 7‰. Максимальный уклон путей на перегрузочном пункте Котки составляет 3,2 ‰ в направлении станции Скандава. Расстояние от стрелочного перевода №13s до передаточно-приемного пункта составляет 300 метров. Расстояние от перегрузочного пункта Котки до обслуживающей станции Скандава составляет 2600 м.
2. Движение поездов между станцией Железнодорожный и перегрузочным пунктом Котки осуществляется по телефонным средствам связи.
3. Обслуживание перегрузочного пункта Котки производится передаточными поездами железной дороги Российской Федерации по пути шириной колеи 1520 мм.
4. Передаточные поезда со станции Железнодорожный принимаются (отправляются) на пути 4s – 3s шириной колеи 1520 мм перегрузочного пункта Котки.
5. На Перегрузочном пункте «Котки» находятся пути:

- шириной колеи 1520 мм

Номер пути	Назначение	Длина пути в метрах	
		Общая	Полезная
1s	Перегрузочный	732	684
1as	Предохранительный тупик	63	53
2s	Перегрузочный	728	607
2as	Предохранительный тупик	60	50
3s	Прием-отъезд	732	684
4s	Прием-отъезд	728	692
6s	Предохранительный тупик	53	43

- шириной колеи 1435 мм

Номер пути	Назначение	Длина пути в метрах	
		Общая	Полезная
1	Прием-отъезд	722	684
2	Перегрузочный	722	684
3	Перегрузочный	778	680

Вместимость перегрузочного пункта Котки на путях шириной колеи 1520 мм и 1435 мм составляет 30 четырехосных вагонов. На км52+894 находится неохранный железнодорожный переезд категории «D» .

6. На перегрузочном пункте Котки на путях шириной колеи 1520 мм уложены обыкновенные одиночные стрелочные переводы №№ 3s, 4s, 8s, 10s, 11s, 12s, 13s, на путях шириной колеи 1435 мм стрелочные переводы №№ 1, 2, 7, 9. Ходовой путь и предохранительные пути на неработающей станции Велево для проходящих поездов на перегрузочный пункт Котки закрыты штыревыми замками, а ключи для стрелочных замков № 20/21(+), 23/24/25(+) хранятся на доске у дежурного по станции Скандава. На перегрузочном пункте Котки острия стрелочных переводов № 12s и 13s заперты на стержневые замки, а ключ для замка стрелки 12s (+) хранится на ключевой доске используемых ключей у дежурного по станции Скандава.
7. Перегрузочный пункт Котки имеет телефонную связь аппарата линии общеэксплуатационной и объявляющей сети. В случае возникновения полного перерыва связи между дежурными по станции Железнодорожный и Скандава запрещается отправление поездов на перегрузочный пункт Котки.
8. Прием вагонов после грузовых операций и на предмет сохранности вагонного парка производит осмотрщик вагонов железных дорог РФ на путях перегрузочного пункта Котки, который следует к месту работы с передаточным поездом.

## **II. Порядок отправления и приема поездов.**

**1. Порядок подачи (уборки) вагонов на перегрузочный пункт Котки.** Отправление передаточных поездов на перегрузочный пункт Котки дежурные по станции Железнодорожный и Скандава производят по телефонам поездной межстанционной связи следующим образом:

Поезда на перегрузочный пункт Котки отправляются со станции Железнодорожный при запрещающем показании выходного светофора с выдачей машинисту поезда путевой записки на бланке формы ДУ-50.

Перед отправлением поезда на перегрузочный пункт Котки дежурный по станции Железнодорожный запрашивает разрешение у дежурного по станции Скандава по следующей форме:

*а. «Дежурный по станции Скандава: Могу ли отправить поезд № 3671/3670 по колее 1520 мм в составе ..... вагонов, длиной .....метров на перегрузочный пункт Котки и обратно». \_\_\_\_\_ ДСП(подпись)*

При отсутствии препятствий для движения на перегрузочный пункт Котки и наличии ключа замка стрелочного перевода 12s(+) на распорядительном посту Скандава, дежурный по станции Скандава разрешает отправление поезда по телефонограмме:

*б. «Дежурному по станции Железнодорожный. Разрешаю отправить поезд № 3671/3670 по колее 1520 мм в составе ..... вагонов, длиной .....метров на перегрузочный пункт Котки и обратно» \_\_\_\_\_ ДСП (подпись)*

После отправления передаточного поезда со станции Железнодорожный дежурный по станции передает дежурному по станции Скандава время отправления поезда по телефонограмме:

*с. «Дежурному по станции Скандава. Поезд № 3671/3670 по колее 1520 мм отправился в .....час..... мин». \_\_\_\_\_ ДСП (подпись)*

О времени прибытия передаточного поезда на перегрузочный пункт Котки и времени его отправления дежурный по станции Скандава по телефону докладывает дежурному по станции Железнодорожный, машинист локомотива по радиосвязи докладывает дежурному по станции Железнодорожный, а начальник перегрузочного пункта Котки – дежурному по станции Скандава по телефонной связи.

После возвращения передаточного поезда из перегрузочного пункта Котки дежурный по станции Железнодорожный передает дежурному по станции Скандава телефонограмму с информацией о возвращении поезда:

*d. «Дежурному по станции Скандава. Поезд № 3671/3670 возвратился из перегрузочного пункта Котки в .....час ..... мин». \_\_\_\_\_ ДСП (подпись)*

В случае возникновения препятствия, создающего невозможность отправления передаточного поезда на перегрузочный пункт Котки, дежурный по станции Скандава передает телефонограмму следующего содержания:

*e. «Дежурному станции Железнодорожный. Задержать отправление поезда № .....». \_\_\_\_\_ ДСП (подпись)*

*После устранения причины задержки поезда дежурный по станции Скандава передает телефонограмму, разрешающую отправление поезда по образцу, указанному в п. b).*

При возникновении аварийной ситуации с подвижным составом на одном из путей перегрузочного пункта Котки, на пути перегона, в случае, когда поезд не может вернуться на станцию Железнодорожный, дежурный по станции Скандава передает телефонограмму следующего содержания:

*f. «Дежурному станции Железнодорожный. Поезд № ..... прибыл на перегрузочный пункт Котки в .....час ..... мин.». \_\_\_\_\_ ДСП (подпись).*

*После получения уведомления о наличии габарита по смежному пути на перегрузочном пункте, перегоне, об установке подвижного состава в пределах полезной длины пути и готовности к приему поезда движение поездов осуществляется после обмена дежурными по станциям Железнодорожный, Скандава телефонограммами по формам, указанным в п. a, b, c, d.*

Обмен поездными телефонограммами о движении поездов должен вестись лично между дежурными по станции.

Содержание телефонограмм дежурный по станции Скандава заносит в журнал движения R-146, дежурный по станции Железнодорожный в журнал поездных телефонограмм формы ДУ-47 направления Железнодорожный – Котки с указанием даты и времени. Извещающие телефонограммы дежурные по станции Скандава заносят на всю ширину журнала движения R-146.

Запрещается дежурному по станции Железнодорожный отправлять поезда до возвращения ранее отправленного поезда или получения уведомления о наличии габарита по смежному пути на перегрузочном пункте, перегоне, об установке подвижного состава в пределах полезной длины пути и готовности к приему поезда в случае аварийной ситуации с подвижным составом.

**2.** О планируемом отправлении передаточного поезда со станции Железнодорожный на перегрузочный пункт Котки дежурный по станции Скандава сообщает начальнику перегрузочного пункта Котки по телефону 6775325, используя для этого линию общеэксплуатационной (межстанционной) сети предприятия РКР S.A. Начальник перегрузочного пункта Котки после прихода к дежурному по станции Скандава берет ключ от замка стрелочного перевода № 12s(+) с распиской в его получении в журнале движения R-146 и идет на перегрузочный пункт «Котки». Начальник перегрузочного пункта Котки несет ответственность за:

- правильное приготовление маршрута приема (отправления) передаточного поезда от указателя W-4 на путь № 3s или 4s;
- правильное и безопасное выполнение маневренных работ;
- закрепление вагонов от ухода;



- вывод стрелочного перевода №12s по направлению предохранительного тупика 6s после каждого проследования подвижного состава;
  - возвращение ключа от замка стрелочного перевода № 12s(+) дежурному по станции Скандава с распиской в его возвращении в журнале движения R-146.
- Ответственными работниками для взятия и сдачи ключа от замка стрелочного перевода № 12s(+) являются:
- 1) начальник перегрузочного пункта Котки,
  - 2) работник перегрузочного пункта Котки.
- 3.** Состав, следующий на перегрузочный пункт Котки, останавливается у указателя остановки (прямоугольник с белым крестом на черном фоне), где его встречает начальник перегрузочного пункта Котки. Начальник перегрузочного пункта Котки вручает машинисту поезда письменное разрешение (приложение №1), в котором указывает номер пути приема поезда, скорости движения при следовании по путям перегрузочного пункта Котки. После убеждения в готовности маршрута приема и свободности пути приема 1s, 2s, 3s или 4s через начальника перегрузочного пункта Котки, локомотивная бригада вводит передаточный поезд на один из путей 1s, 2s, 3s или 4s перегрузочного пункта Котки. В случае потери ключа замка стрелочного перевода № 12s(+) начальник перегрузочного пункта Котки сообщает об этом дежурному по станции Скандава, который в свою очередь уведомляет начальника Секции Эксплуатации в г. Ольштын. До тех пор, пока не найдется ключ или не будет заменен стержневой замок (навесной), приостанавливается отправление передаточных поездов со станции Железнодорожный на перегрузочный пункт Котки. До отцепки локомотива от состава поезда начальник перегрузочного пункта обязан закрепить вагоны тормозными башмаками с обеих сторон.
- 4.** После окончания работы по обслуживанию перегрузочного пункта Котки начальник перегрузочного пункта Котки все острия стрелочных переводов устанавливает в нормальное положение. Перед отправлением сформированного поезда с пути 1s, 2s, 3s или 4s локомотивная бригада и осмотрщик вагонов железных дорог РФ производят полное опробование автотормозов с выдачей машинисту справки формы ВУ-45, а начальник перегрузочного пункта Котки докладывает о готовности поезда для пограничного и таможенного контроля, вручает машинисту поезда письменное разрешение (приложение №1), в котором указывает номер пути отправления поезда, скорости движения при следовании по путям перегрузочного пункта Котки. Разрешением для следования состава до входного светофора станции Железнодорожный по колею 1520 мм является путевая записка формы ДУ-50, выданная на станции Железнодорожный. После окончания вышеуказанных операций передаточный поезд отправляется с пути 1s, 2s, 3s или 4s на станцию Железнодорожный. Начальник перегрузочного пункта Котки запирает стрелочный перевод № 12s и 13s в нормальном положении (+), а ключ замка стрелочного перевода 12s(+) передает дежурному по станции Скандава с распиской в его передаче в Журнале движения R-146.
- Выполнение путевых работ, связанных с закрытием перегона для движения поездов, производится порядком, изложенным в разделе II Инструкции о порядке движения поездов на перегоне между пограничными станциями Железнодорожный (Россия) и Скандава (Польша) по колею 1520 мм и 1435 мм.

### III. Технические условия эксплуатации участка

1. Для обслуживания перегрузочного пункта Котки применяются локомотивы и вагоны с нагрузкой на ось не более 216 кН (22 т/ось – с польской стороны, 22,5 т/ось – с российской стороны). Максимальная допустимая скорость движения по маршруту следования от перегрузочного пункта Котки до Госграницы составляет не более 20 км/ч, от Госграницы до станции Железнодорожный – не более 50 км/ч. Скорость движения по стрелочным переводам станции Велево и перегрузочного пункта Котки составляет не более 15 км/ч. Переезд через вагонные весы осуществляется в обоих направлениях при скорости 5 км/ч.
2. Во время приема, отправления поезда, выполнения маневров начальник перегрузочного пункта Котки, охраняет железнодорожный переезд категории «D» на км52+894, задерживая автомобильное и пешеходное движение в соответствии с действующей инструкцией Е-1 (ИСИ).
3. Закрепление вагонов оставленных на путях перегрузочного пункта Котки осуществляется с помощью тормозных башмаков. Ответственность за закрепление вагонов возлагается на начальника перегрузочного пункта Котки. Тормозные башмаки универсального типа в количестве 4 штук находятся на междупутье путей 2s – 4s возле стрелочного перевода № 3s, 4 штуки возле стрелочного перевода № 8s. За сохранность и использование тормозных башмаков отвечает пользователь перегрузочного пункта Котки.
4. Надзор за техническим состоянием перегрузочного пункта Котки выполняет Секция Эксплуатации в г. Ольштын. За содержание оборудования отвечает пользователь перегрузочного пункта Котки. Осмотр стрелочных переводов производится один раз в месяц Секцией Эксплуатации в г. Ольштын с занесением проверки в Журнал осмотров D-831. При ограничении скорости движения поездов по колею 1520 мм ISE Ольштын направляет письменное уведомление дежурному по станции Скандава, который в свою очередь сообщает дежурному по станции Железнодорожный с регистрацией в журнале движения R-146 для направления Железнодорожный – Котки.
5. Максимальный вес передаточных поездов для обслуживания перегрузочного пункта Котки составляет для локомотивов серии ST44 (ПКП) – 1500 тонн, для локомотива железной дороги Российской Федерации – 3000 тонн. Максимальная длина передаточных поездов может составлять 40 условных вагонов (46 цистерн) (560 метров).
6. На путях перегрузочного пункта Котки маневры толчками запрещены.
7. С настоящей инструкцией должны ознакомиться и должны ее соблюдать: дежурные по станциям, машинисты, начальник перегрузочного пункта Котки и другие работники железнодорожных предприятий Польши и Российской Федерации, связанные с организацией движения и обслуживанием перегрузочного пункта Котки.

Список машинистов, ознакомленных и имеющих заключение на право выезда на данный участок и станции должен быть у дежурных по станциям Железнодорожный и Скандава.

8. Все другие вопросы, связанные с движением поездов на этом участке следует выполнять в соответствии с «Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации» и "Инструкцией по движению поездов на ПКП - ИР - 1", а также «Инструкции по технике маневровой работы».

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