

INSTRUKCJA

prowadzenia ruchu pociągów na szlaku

granicznym między stacjami

Jagodin (Lwowskich Państwowych Dróg

Kolejowych)-

Dorohusk (PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych

w Lublinie)

2012 rok

1. DANE TECHNICZNE

1.1. Odcinek Jagodin - Dorohusk ma dwa szlaki:

- jednotorowy o szerokości 1520 mm;
- jednotorowy o szerokości 1435 mm.

Ruch pociągów jest dopuszczalny jednocześnie po obu szlakach.

1.2. Pochylenie miarodajne na odcinku Jagodin - Dorohusk wynosi 5,4‰
najmniejszy promień łuku wynosi 315 m.

1.3. Na odcinku Jagodin - Dorohusk na torach o rozstawie szyn 1520 mm i 1435 mm dopuszcza się ruch lokomotyw wszystkich serii, występujących na kolejach Ukrainy i Polski, także jest dozwolone wyprawianie pociągów z podwójną trakcją w obydwu kierunkach.

1.4. Stacje Jagodin i Dorohusk wyposażono w urządzenia przekaźnikowej blokady półsamoczynnej na obu torach, przystosowanej do dwukierunkowego ruchu pociągów na zasadzie jednotorowego ruchu na każdym torze.

1.5. Stacja Jagodin od strony stacji Dorohusk została wyposażona w następujące urządzenia:

- po torze 1435 mm - w semafor wjazdowy „ЧЕ” wraz z tarczą ostrzegawczą „ПЧЕ” w odległości drogi hamowania o długości 922 m;
- po torze 1520 mm - w semafor wjazdowy „Ч”, z tarczą ostrzegawczą „ПЧ” w odległości drogi hamowania o długości 922 m; z drugiego wspólnego toru (1520 mm i 1435 mm) usytuowany jest semafor drogowskazowy "HM2" ze wskaźnikiem wyboru szerokości toru "С" i "Е";
- na torach nr 7, 8, 9, 10 o szerokości toru 1435 mm ustawiony jest grupowy semafor wyjazdowy „H7/10” ze wskaźnikiem numeru toru wyjazdowego;
- semafony wyjazdowe na torze o rozstawie szyn 1435 mm w kierunku stacji Dorohusk „HIII”, „H5”, „H6” rozmieszczono indywidualnie przy każdym torze III, 5, 6;
- semafony wyjazdowe na torze o rozstawie szyn 1520 mm w kierunku stacji Dorohusk „H1”, „H15”, „H16”, „H50”, „H51” rozmieszczono indywidualnie przy każdym torze I, 15, 16, 50, 51.

1.6 Stacja Dorohusk od strony stacji Jagodin została wyposażona w następujące urządzenia:

- po torze 1435mm - w semafor wjazdowy „Е½”, znajdujący się w kilometrze 270,165 z tarczą ostrzegawczą „ТоЕ”, usytuowaną

w kilometrze 271,167;

- po torze 1520mm - w semafor wjazdowy „M1/2”, znajdujący się na kilometrze 1,220, z tarczą ostrzegawczą „ToM”, usytuowaną w kilometrze 0,220;
- semafony wjazdowe po torze o 1435 mm w kierunku stacji Jagodin „D1 1/m”, „D7 2/m” usytuowane indywidualnie przy każdym z torów nr 1, 2, 3, 5, 7;
- semafony wjazdowe po torze 1520 mm "L100 1/m"- "L 107 2/m" usytuowane indywidualnie przy każdym z torów nr 100,101, 103, 105, 107.

2. SYGNALIZACJA

Załogi lokomotyw, wyjeżdżające na przygraniczny odcinek międzyprzystankowy i stację z drugiej strony powinny zapoznać się i przestrzegać wymagania sygnalizacji, zainstalowanej na odcinku przygranicznym i tej stacji.

Drużyny lokomotywowe wyjeżdżające na szlak graniczny i stację drugiej strony obowiązane są znać i przestrzegać wskazań sygnałów, ustawionych na szlaku granicznym i tej stacji.

Do prac wjazdowych na przygranicznych stacjach drugiej strony są dopuszczane załogi lokomotyw, które zapoznały się z niniejszą Instrukcją, obowiązującymi na tej stacji zasadami i które przeszły testy na znajomość tych zasad przed komisją lokomotywni z udziałem przedstawiciela lokomotywni kraju, do którego należy stacja.

Semafony wjazdowe, wjazdowe i tarcze ostrzegawcze stacji Jagodin, jak również semafony wjazdowe, wjazdowe i tarcze ostrzegawcze stacji Dorohusk dla przyjęcia i wyprawiania pociągów po torze 1520 mm i po torze 1435 mm w dzień i w nocy wskazują następujące sygnały:

2.1.Semafony wjazdowe stacji Jagodin po torze 1520 mm i po torze 1435 mm od strony stacji Dorohusk wskazują:

- 2.1.1. *Jedno światło zielone* dla toru 1520 mm - „Zezwolenie na wjazd na stację po torze głównym z ustaloną prędkością, następny semafor (drogowskazowy) wskazuje sygnał zezwalający”.
- 2.1.2. *Jedno światło żółte* - „Zezwala się na wjazd pociągu na stację na tor główny zasadniczy 1520 mm lub na tor główny zasadniczy 1435 mm z gotowością zatrzymania się, następny semafor wskazuje sygnał "Stój”.
- 2.1.3. *Jedno światło żółte migające* dla toru 1520 mm „Zezwala się na wjazd pociągu na stację na tor główny zasadniczy

z określoną prędkością, następny semafor (drogowskazowy) wskazuje sygnał zezwalający ze zmniejszoną prędkością.”

2.1.4. *Dwa światła żółte* - „Zezwala się na wjazd pociągu na stację ze zmniejszoną prędkością na tor główny dodatkowy z gotowością do zatrzymania się, następny semafor wskazuje sygnał „Stój”.

2.1.5. *Dwa światła żółte, w tym migające* na torze 1520 mm - „Zezwala się na wjazd pociągu na tor główny dodatkowy ze zmniejszoną prędkością następny semafor (drogowskazowy) wskazuje sygnał zezwalający”.

2.1.6. *Jedno światło czerwone* - „Stój! Zabrania się przejechać poza ten sygnał”.

2.1.7. Dla uniknięcia zatrzymania pociągu wskutek niemożności wyświetlenia sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym spowodowanego usterką urządzeń srk- wjazdowe semafony dla toru 1520 mm i 1435 mm są wyposażone w sygnał zastępczy.

Sygnał zastępczy wskazuje jedno migające matowo – białe światło.

Na sygnał zastępczy zezwala się przejechać pociągiem obok wjazdowego semafora przy wygaszonych zasadniczych światłach lub świetle czerwonym i kontynuować jazdę do następnego semafora z prędkością nie większą niż 20 km/h z zachowaniem szczególnej ostrożności, z możliwością natychmiastowego zatrzymania pociągu w razie zauważenia przeszkody do dalszej jazdy.

2.2. **Tarcze ostrzegawcze przy torze 1520 mm oraz przy torze 1435mm wskazują:**

2.2.1. *Jedno światło zielone* - „Zezwala się na jazdę z ustaloną prędkością, wjazdowy semafor wskazuje sygnał zezwalający”;

2.2.2. *Jedno światło żółte migające* - „Zezwala się na jazdę z ustaloną prędkością, semafor wjazdowy wskazuje sygnał zezwalający ze zmniejszoną prędkością, pociąg jest przyjmowany na tor główny dodatkowy”;

2.2.3. *Jedno światło żółte* - „Zezwala na przejazd z gotowością do zatrzymania się, semafor wjazdowy wskazuje sygnał Stój”.

2.3. **Semafony wyjazdowe na stacji Jagodin w kierunku stacji Dorohusk po torze 1520 mm i po torze 1435 mm wskazują:**

2.3.1. *Jedno światło zielone* - „Zezwala się na wyjazd pociągu ze stacji i dalszej jego jazdy z ustaloną prędkością, szlak do stacji Dorohusk wolny”.

- 2.3.2. *Jedno światło czerwone* - „Stój! Zakaz wyjazdu pociągu ze stacji”.
- 2.3.3. Przy torach nr 7, 8, 9 i 10 /1435 mm/ ustawiony jest grupowy semafor wyjazdowy uzupełniony wskaźnikiem toru wyjazdowego.
- Przy zielonym świetle na semaforze na wskaźniku wyświetli się cyfra koloru zielonego, wskazująca numer toru, z którego pociąg powinien być wyprawiony pociąg.
- 2.4. Na stacji Jagodin przy 2-gim wspólnym torze znajduje się semafor drogowskazowy "HM2" ze wskaźnikiem wyboru toru "C" i "E", który wskazuje:**
- 2.4.1. *Jedno światło czerwone* - „Stój! Zabrania się przejechać poza ten sygnał”.
- 2.4.2. *Jedno światło zielone z wyświetlaną literą "C" na wskaźniku* - "Zezwala się na jazdę po torze 1520 mm z ustaloną prędkością”,
- 2.4.3. *Jedno światło żółte z wyświetlaną literą "C" na wskaźniku* "Zezwala na jazdę po torze 1520 mm z gotowością do zatrzymania się, następny semafor wyjazdowy wskazuje sygnał Stój”,
- 2.4.4. *Jedno światło zielone z wyświetlaną literą "E" na wskaźniku* - "Zezwala się na wyjazd pociągu ze stacji po torze 1435 mm i dalszą jazdę z ustaloną prędkością, szlak do stacji Dorohusk jest wolny”.
- 2.5. Semafor wyjazdowy stacji Dorohusk po torze 1435 mm i 1520 mm z kierunku stacji Jagodin wskazują:**
- 2.5.1. *Jedno światło czerwone* na semaforze - „Stój! Zakaz przejechania poza semafor”.
- 2.5.2. *Jedno światło zielone* na semaforze - "Zezwolenie na wjazd pociągu na stację na tor główny zasadniczy z największą dozwoloną prędkością”;
- 2.5.3. *Jedno światło pomarańczowe* - "Zezwala się na wjazd pociągu na stację na tor główny zasadniczy, następny semafor wskazuje sygnał Stój”;
- 2.5.4. *Dwa światła pomarańczowe* - "Zezwala się na wjazd pociągu na stację na tor główny dodatkowy z prędkością nie większą niż 40 km/h, następny semafor wskazuje sygnał Stój”,
- 2.5.5. *Dwa światła pomarańczowe, w tym górne migające* - "Zezwala się na wjazd pociągu na stację z prędkości nie większą niż 40 km/h, następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie większą niż 40 km/h”,
- 2.5.6. *Jedno światło matowo-białe migające* - "Sygnał zastępczy” -

„Zezwala się na przejazd pociągu obok semafora z sygnałem zastępczym jednocześnie świecącego czerwonym światłem, nieoświetlonego lub wskazującego sygnał wątpliwy. Wjazd dozwolony z prędkością nie większą niż 40 km/h, maszynista powinien tak regulować prędkość pociągu, aby mógł zatrzymać pociąg w przypadku pojawienia się niespodziewanej przeszkody”.

2.6. Tarcze ostrzegawcze stacji Dorohusk, znajdujące się przy torze 1520 mm i 1435 mm od strony stacji Jagodin wskazują:

2..1. *Jedno światło zielone* - "Oznacza, że wjazd pociągu odbędzie się na tor główny zasadniczy z ustaloną prędkością".

2..2. *Jedno światło pomarańczowe* - "Oznacza, że semafor wskazuje sygnał Stój",

2..3. *Jedno światło pomarańczowe migające* - "Oznacza, że semafor wjazdowy, do którego tarcza się odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na wjazd na tor główny dodatkowy z prędkością zmniejszoną do 40 km/h”.

2.7. Semafor wjazdowy i tarcza ostrzegawcza przy torze 1520 mm stacji Dorohusk ustawione są z lewej strony toru patrząc w kierunku ruchu pociągu.

2.8. Semafony wyjazdowe w kierunku stacji Jagodin wskazują:

2.8.1. *Jedno światło czerwone* - „Stój! Zakaz wyjazdu pociągu ze stacji”,

2.8.2. *Jedno światło zielone* - "Zezwala się na wyjazd pociągu ze stacji z największą dozwoloną prędkością, szlak do stacji Jagodin jest wolny",

2.8.3. *Jedno górne światło zielone, dolne światło pomarańczowe* "Zezwala na wyjazd pociągu ze stacji z prędkością nie większą niż 40 km/h, a po wyjechaniu ze stacji z ustaloną prędkością, szlak do stacji Jagodin jest wolny",

2.8.4. *Jedno światło matowo-białe migające* na semaforze wyjazdowym "Sygnał zastępczy"- „Zezwala się na przejazd pociągu obok semafora wyjazdowego z sygnałem zastępczym jednocześnie świecącego czerwonym światłem, nieoświetlonego lub wskazującego sygnał wątpliwy. Jazda z prędkością nie większa niż 40 km/h, a po wyjeździe ze stacji z prędkością ustaloną. Szlak do stacji Jagodin jest wolny". Przy wyjeżdżaniu ze stacji maszynista powinien tak regulować prędkość pociągu, aby mógł zatrzymać go w przypadku pojawienia się niespodziewanej przeszkody”.

3. ZASADY PROWADZENIA RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKU JAGODIN–DOROHUSK.

Pracownicy stacji granicznych obowiązani są znać język sąsiedniej strony w zakresie niezbędnym do wypełniania swoich obowiązków.

Rozmowy zapowiadacze, telefonogramy zapowiadacze, wypełnianie ostrzeżeń i innych pisemnych rozkazów każda ze stron dokonuje w swoim języku ojczystym.

Ruch pociągów na szlaku Dorohusk - Jagodin prowadzi się według czasu środkowo-europejskiego.

3.1. Ruch pociągów na szlaku Dorohusk - Jagodin po torze 1520 mm i 1435 mm prowadzi się na podstawie półsamoczynnej blokady liniowej typu przekaźnikowego.

3.4. Pozwoleniem na zajęcie szlaku przez jest podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym, a na stacji Dorohusk również poprzez podanie sygnału zastępczego.

3.3. Dla podania na semaforze wyjazdowym sygnału zezwalającego należy uprzednio wykonać następujące czynności:

3.3.1. Dyżurny ruchu mający gotowy do wyprawienia pociąg po torze 1520 mm lub 1435 mm, wywołuje telefonicznie dyżurnego ruchu stacji sąsiedniej, do której ma wyprawić pociąg, i zapytuje go według wzoru:

"Czy mogę wyprawić pociąg nr _____ po torze 1435mm (lub 1520mm) w składzie ___ osi wagonów (lokomotywę luzem). Nazwisko dyżurnego ruchu ".

Dyżurny ruchu stacji, który przyjmuje pociąg odpowiada:

"Oczekuję pociągu nr ___ po torze 1435mm (lub 1520 mm) w składzie _____ osi wagonów (lokomotyw luzem). Nazwisko dyżurnego ruchu".

Jeżeli w wyprawionym pociągu znajduje się 10 lub więcej wagonów z ludźmi, wagony z przesyłkami towarów niebezpiecznych lub z przekroczona skrajnią, dyżurny ruchu wskazuje to przy żądaniu zgody na wyprawienie pociągu i daniu pozwolenia na przyjęcie pociągu a maszyniście lokomotywy wydaje się ostrzeżenie.

Po telefonicznym wyrażeniu zgody dyżurny ruchu stacji przyjęcia naciska przycisk "Danie pozwolenia" KS po żądanym torze (1520mm lub 1435 mm), przy czym na stacji przyjęcia zaświeca się biała lampka "Danie pozwolenia „DS”, a na stacji wyprawiającej pociąg zaświeca się zielona lampka "Otrzymanie pozwolenia „PS”.

Dane pozwolenie, w razie konieczności, po telefonicznym

zawiadomieniu dyżurnego ruchu sąsiedniej stacji, może być odwołane poprzez wyciągnięcie przycisku "Danie pozwolenia" na stacji, która dała pozwolenie. W tym przypadku biała i zielona lampka pozwolenia na obu stacjach gasną.

- 3.4. Dla wyprawienia pociągu dyżurny ruchu stacji Jagodin lub Dorohusk, przygotowuje drogę przebiegu i podaje sygnał zezwalający na semaforze. Równocześnie z podaniem na semaforze wyjazdowym sygnału zezwalającego na wyjazd do stacji przybycia samoczynnie zostaje podany sygnał o wyprawieniu pociągu. Na skutek tej czynności na stacji wyprawiającej pociąg zaświeca się czerwona lampka "Danie Odejścia" PO, a na stacji przyjmującej pociąg zaświeca się czerwona lampka "Otrzymanie Przybycia" PP. Wskazania te oznaczają, że szlak został zajęty przez pociąg kierunku ze stacji, na której świeci się czerwona lampka "Danie Odejścia" do stacji, na której świeci się czerwona lampka "Otrzymanie Przybycia".

Z chwilą zapalenia się czerwonych lampek gasną lampki biała "Danie Pozwolenia" i zielona "Otrzymanie Pozwolenia". Zezwoleniem na zajęcie szlaku jest na stacji Dorohusk i Jagodin podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym.

- 3.5. Po wyprawieniu pociągu dyżurny ruchu stacji wyprawiającej pociąg powiadamia telefonicznie stację przyjmującą pociąg według wzoru:

"Pociąg nr _____ (lokomotywa luzem) odjechał o godz. _____ min

Nazwisko dyżurnego ruchu".

- 3.6. Dyżurny ruchu stacji Jagodin lub Dorohusk po przygotowaniu drogi przebiegu na przyjęcie pociągu podaje sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym.

Po przejechaniu pociągu przez odcinek oddziaływania na pulpicie nastawczym zapala się biała lampka sygnalizująca zwolnienie szlaku. Dyżurny ruchu, upewniwszy się, o przybyciu w całości i rozwiązaniu się drogi przebiegu, naciska przycisk "Danie Przybycia".

Wskutek tych czynności na stacji wyprawiającej i przyjmującej pociąg gasną czerwone lampki zajętości szlaku, a na stacji przybycia, gaśnie także biała lampka kontroli przejazdu pociągu przez odcinek izolowany.

W rezultacie wyżej opisanych czynności półsamoczynna blokada

liniowa wraca do stanu zasadniczego. Dyżurny ruchu stacji przybycia pociągu powiadamia o powyższym stację wyprawiania pociągu według wzoru:

"Pociąg nr _____ (lokomotywa luzem) przybył o godz. _ min _____ „
Nazwisko dyżurnego ruchu ".

- 3.7. Jeśli przy przyjmowaniu pociągu po przejeździe taboru przez odcinek izolowany stacji Jagodin na pulpicie nastawczym dyżurnego ruchu stacji Jagodin nie zadziała urządzenie kontroli przybycia (nie zapali się biała lampka), to dyżurny ruchu odpisuje ten fakt w dzienniku oględzin torów, rozjazdów i książce kontroli urządzeń srk. Po upewnieniu się, że pociąg przybył w całości, naciska pomocniczy przycisk przybycia.

Naciśnięciem pomocniczego przycisku przybycia dyżurny ruchu potwierdza przybycie pociągu na stację, po czym ma możliwość podania sygnału przybycia. Dyżurny ruchu niezwłocznie zawiadamia o tym elektromontera.

Jeśli po przybyciu pociągu na stację Dorohusk nie ukaże się sygnał kontrolny przejścia przez odcinek oddziaływania, zawiesza się obsługę półsamoczynnej blokady liniowej, a ruch pociągów do czasu przywrócenia normalnego działania odcinka oddziaływania i półsamoczynnej blokady liniowej prowadzi się na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów.

- 3.8. Jeżeli po zaświeceniu się sygnału wyprawiania na szlak na stacji przybycia pociągu wystąpi przeszkoda do przyjęcia pociągu, dyżurny ruchu stacji przybycia powiadamia o tym telefonicznie sąsiednią stację wg wzoru:

"Zatrzymać u siebie pociąg nr _____ (lokomotywę _____ luzem).
Pozwolenie na wyprawienie pociągu nr _____ (lokomotywy _____ luzem)
unieważniamNazwisko dyżurnego ruchu ".

Dyżurny ruchu sąsiedniej stacji odpowiada wg wzoru:

"Pociąg nr _____ (lokomotywa _____ luzem) zatrzymany. Nazwisko
dyżurnego ruchu ".

Po usunięciu przeszkody do przyjęcia pociągu, stacja, która zatrzymała pociąg, nie czekając na powtórne zapytanie o pozwolenie na wyprawienie zatrzymanego pociągu, powiadamia o tym telefonicznie sąsiednią stację wg wzoru:

"Oczekuję pociągu nr ____ w składzie _____ osi _____ wagonów
(lokomotywę _____ luzem). Nazwisko dyżurnego ruchu ".

- 3.9. Jeżeli po podaniu sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym pociąg nie będzie z jakiegokolwiek powodu

wyprawiony, dyżurny ruchu obowiązany ustawić sygnał "Stój", na tym semaforze, zapisać to w dzienniku ruchu i o zatrzymaniu pociągu powiadomić sąsiednią stację.

Wyprawienie zatrzymanego lub innego pociągu na tym samym torze w tym samym kierunku, co zatrzymany, dokonuje się przy semaforze wyjazdowym wskazującym sygnał „ Stój” wręczając maszyniście na stacji Jagodin pisemne pozwolenie na druku koloru zielonego z wypełnionym punktem 1, a na stacji Dorohusk – rozkaz pisemny na druku koloru białego w czerwonym poziomym paskiem "**Rozkaz pisemny "S"**". Powiadomienia dyżurnego ruchu sąsiedniej stacji o odejściu pociągu dokonuje się telefonogramem wg wzoru podanego w punkcie 3.5.

- 3.10. Jeśli po podaniu sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym zajdzie potrzeba otwarcia zatrzymania pociągu i wyprawienia na szlak pociąg przeciwnego kierunku, wówczas dyżurny ruchu obowiązany jest nastawić sygnał „ Stój” na semaforze wyjazdowym, zaprzestać obsługi półsamoczynnej blokady liniowej i wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów.

W tym przypadku, pociągom wyprawianym ze stacji Jagodin, wydaje się pisemne zezwolenie „**Путевая записка**" z uwagą: „półsamoczynna blokada liniowa nieczynna", a na stacji Dorohusk - "Rozkaz pisemny "S" z uwagą " półsamoczynna blokada liniowa nieczynna "

Obsługę półsamoczynnej blokady liniowej wznawia się przy następnym wyprawieniu wcześniej zatrzymanego lub innego pociągu po tym samym torze w tym kierunku.

- 3.11. Jeżeli zajdzie przeszkoda dla ruchu pociągów, dyżurny ruchu stacji, który otrzymał zawiadomienie, o przeszkodzie, zamyka szlak telefonogramem wg wzoru:

„Wskutek (podać przyczynę) szlak między stacjami Jagodin - Dorohusk na torze 1435 mm (lub 1520 mm) zamyka się dla ruchu pociągów o ___ godz. ___ min. Ostatni od Was pociąg nr___. Ostatni odprawiony do Was pociąg nr___. Nazwisko dyżurnego ruchu ".

Dyżurny ruchu sąsiedniej stacji odpowiada wg wzoru:

" Ostatni przybył od Was pociąg nr___. Ostatni został wyprawiony do Was pociąg nr___, szlak między stacjami Jagodin - Dorohusk na torze 1435mm (lub 1520mm) uważam za zamknięty dla ruchu pociągów o godz. ___min.--- Nazwisko dyżurnego ruchu ".

Po usunięciu przeszkody dla ruchu pociągów, dyżurny ruchu stacji, gdzie dokonano wpisu o usunięciu przeszkody, nadaje do sąsiedniej stacji telefonogram wg wzoru:

"Szlak między stacjami Jagodin - Dorohusk o godz. ___min..... otwarty. Nazwisko dyżurnego ruchu ".

Dyżurny ruchu sąsiedniej stacji odpowiada telefonogramem wg wzoru:

"Szlak między stacjami Jagodin - Dorohusk uważam za otwarty o ___godz. ___min. Nazwisko dyżurnego ruchu ".

- 3.12. Przy wyprawieniu pociągu z postojem na szlaku i z powrotem na stację wyprawiania, półsamoczynnej blokady liniowej nie obsługuje się i wprowadza się telefoniczne zapowiadanie pociągów na zasadach ustalonych w punkcie 3.13.

Po zawieszeniu obsługi blokady liniowej dyżurny ruchu stacji wyprawiający pociąg zapytuje sąsiednią stację telefonogramem wg wzoru:

"Czy mogę wyprawić pociąg nr _____ do km __ i z powrotem. Nazwisko dyżurnego ruchu ".

Dyżurny ruchu sąsiedniej stacji daje zgodę telefonogramem wg wzoru:

"Można wyprawić pociąg nr _____ do km _ i z powrotem do Was Nazwisko dyżurnego ruchu ".

Powiadomienie o odejściu pociągu podaje się telefonogramem wg wzoru:

"Pociąg nr_ odjechał o godz. ___min. _____ do _____ kilometra i z powrotem Nazwisko dyżurnego ruchu ".

Powiadomienie o powrocie pociągu podaje się telefonogramem wg wzoru:

"Pociąg nr powrócił o godz. ___min. ____ Nazwisko dyżurnego ruchu ".

Po powrocie pociągu ze szlaku obsługę półsamoczynnej blokady liniowej przywraca się na zasadach ustalonych w pkt 3.13 niniejszego Regulaminu.

Maszyniście pociągu wyprawianego na szlak do kilometra i z powrotem wręcza się pisemne zezwolenie „**Путевая записка**” na stacji Jagodin, a na stacji Dorohusk "Rozkaz pisemny "S".

- 3.13. W czasie niewłaściwego działania półsamoczynnej blokady liniowej ruch pociągów prowadzi się na podstawie telefonicznego

zapowiadania.

Dyżurny ruchu stacji Jagodin, stwierdzający niesprawność półsamoczynnej blokady liniowej, dokonuje o tym zapisu w książce oględzin, a na stacji Dorohusk - w pierwszej części książki kontroli urządzeń srk, a także niezwłocznie powiadamiają o występujących nieprawidłowościach montera urządzeń srk.

Dyżurny ruchu, ujawniający niesprawność blokady liniowej, po upewnieniu się, że szlak jest wolny nadaje telefonogram następującej treści:

3.13.1."Półsamoczynna blokada liniowa między stacjami Jagodin - Dorohusk na torze 1435 mm (lub 1520mm) nieczynna. Ostatni przybył od was pociąg nr____. Ostatni był wysłany do was pociąg nr____". Proszę o przejście na telefoniczne zapowiadanie pociągów od ____godz. ____min. Nazwisko dyżurnego ruchu ".

3.13.2.Dyżurny ruchu sąsiedniej stacji, po upewnieniu się, że szlak jest wolny, odpowiada wg wzoru:

"Ostatni przybył od Was pociąg nr____. Ostatni był wysłany do Was pociąg nr____. Szlak wolny. Od __godz. __min wprowadzam po torze 1435mm (lub 1520mm) telefoniczne zapowiadanie pociągów. Nazwisko dyżurnego ruchu ".

3.13.3.Wznowienie prowadzenia ruchu na podstawie półsamoczynnej blokady liniowej dokonuje się następująco: dyżurny ruchu stacji, na której dokonano zapisu o usunięciu usterki, nadaje do sąsiedniej stacji telefonogram wg wzoru:

"Niesprawność półsamoczynnej blokady między stacjami Jagodin i Dorohusk usunięto. Ostatni przybył od Was pociąg nr____. Ostatni wysłany był do Was pociąg nr____. Proszę o przywrócenie prowadzenia ruchu pociągów na torze 1435mm (lub 1520mm) na podstawie blokady półsamoczynnej od _____ godz. ____ min. Nazwisko dyżurnego ruchu ".

3.13.4.Dyżurny ruchu sąsiedniej stacji, upewniwszy się, że szlak jest wolny, odpowiada:

"Ostatni przybył od Was pociąg nr____. Ostatni wyprawiony był do Was pociąg nr____. Szlak wolny. O godz. ____ min_____ na torze 1435 mm (lub 1520 mm) przywraca się prowadzenie ruchu na podstawie półsamoczynnej blokady liniowej. Nazwisko dyżurnego ruchu ".

3.13.5.W przypadku przerwy w łączności, ale przy prawidłowo działającej blokadzie liniowej - ruch pociągów prowadzi się na podstawie blokady półsamoczynnej.

W czasie całkowitej przerwy łączności na szlaku Jagodin - Dorohusk nie prowadzi się ruchu pociągów, do czasu nawiązania łączności.

- 3.14. Do usterek półsamoczynnej blokady, w czasie, których zawiesza się jej obsługę należy:
 - 3.14.1. Niemożność podania sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym przy wolnym szlaku.
 - 3.14.2. Niemożność podania sygnału „Stój „na semaforze wyjazdowym.
 - 3.14.3. Nieuzasadnione podanie lub otrzymanie sygnałów blokady.
 - 3.14.4. Brak możliwości podania lub otrzymania sygnałów blokady.
 - 3.14.5. Brak plomb na aparacie blokowym, zdjęcie plomby z przycisku pomocniczego na stacji Jagodin.
 - 3.14.6. Niesprawność odcinka oddziaływania, kontrolującego przybycie pociągu do stacji Dorohusk.

We wszystkich wymienionych przypadkach, a także w czasie prac związanych z przebudową, przeniesieniem, naprawą sprawdzaniem i wymianą urządzeń blokowych i w czasie innych prac powodujących czasowe zawieszenie działania urządzeń, zaprzestaje się prowadzenia ruchu pociągów na podstawie blokady i wprowadza się telefoniczne zapowiadanie pociągów.

W czasie oględzin przez montera urządzeń srk - urządzeń blokady liniowej pracy jej nie wstrzymuje się. W tym czasie dyżurny ruchu i monter srk powinni uważnie śledzić i kontrolować prawidłowość pracy urządzeń blokady.

- 3.15. Do rejestracji telefonogramów zapowiadaczach na stacji Jagodin przewidziany jest dziennik telefonogramów pociągowych, a na stacji Dorohusk telefonogramy zapisywane są w dzienniku ruchu posterunku zapowiadawczego. Numerację telefonogramów na stacji Jagodin prowadzi się dobowo od numeru 1 od godziny 0.01 czasu środkowo-europejskiego.
- 3.16. Przy zdaniu i objęciu dyżuru, dyżurni ruchu, którzy przyjmują dyżur, podają sobie wzajemnie swoje nazwiska i wpisują je do dziennika ruchu. Przekazywanie i przyjmowanie telefonogramów może odbywać się tylko pomiędzy dyżurnymi ruchu, których nazwiska zgodne są z wcześniej zapisanymi w dzienniku ruchu. Po nadaniu telefonogramu należy przeprowadzić zwrotne sprawdzenie poprzez pełne dosłowne powtórzenie jego treści.
- 3.17. Pracownicy każdej ze stron na szlaku granicznym powinni znać język drugiej strony w zakresie niezbędnym do wypełnienia

swoich obowiązków. Telefonogramy związane z prowadzeniem ruchu pociągów każda ze stron przekazuje drugiej stroni w swoim języku.

4. ZASADY KURSOWANIA RUCHU POCIĄGÓW RATUNKOWYCH, PRZECIWPOŻAROWYCH I LOKOMOTYW POMOCNICZYCH

- 4.1. Prace ratunkowe na szlaku Jagodin - Dorohusk prowadzone są siłami i środkami tej strony, na której wystąpiła awaria, a w razie konieczności wykonania prac ratunkowych z użyciem dźwigu na szlaku i torach 1435mm stacji Jagodin dźwig PKP zostaje wysłany przez Zakład Linii Kolejowych S.A. w Lublinie na zapotrzebowanie Dyrekcji Przewozów Kolejowych w Równem. Natomiast na szlaku i torach 1520 mm stacji Dorohusk z użyciem dźwigu wysłanego przez Dyrekcję Przewozów Kolejowych w Równem na zapotrzebowanie Zakładu Linii Kolejowych S.A. w Lublinie.
- 4.2. Pociągi ratunkowe przeciwpożarowe i lokomotywy pomocnicze wysyła dyżurny ruchu na podstawie telegramu lub pisemnego zapotrzebowania pracownika drużyny lokomotywowej, zatrzymanego na szlaku lub na podstawie zapotrzebowania pracowników służby drogowej, automatyki i łączności.
- 4.3. Przed wyprawieniem na szlak pociągu ratunkowego lub przeciwpożarowego bądź lokomotywy pomocniczej, szlak dla ruchu pociągów zamyka się.

Dyżurny ruchu stacji, z której wyprawia się pociąg ratunkowy, przeciwpożarowy lub lokomotywę pomocniczą, zamyka szlak telefonogramem wg wzoru:

"Z powodu (podać przyczynę) zamyka się szlak między stacjami Jagodin - Dorohusk po torze 1435mm (lub 1520 mm) od godz. __ min ____. Nazwisko dyżurnego ruchu".

Dyżurny ruchu stacji sąsiedniej odpowiada:

"Z powodu(podać przyczynę) szlak między stacjami Jagodin - Dorohusk po torze 1435mm (lub 1520mm) uważam za zamknięty od godz. __ min ____. Nazwisko dyżurnego ruchu".

- 4.4. Wyprawienie pociągu ratunkowego, p. pożarowego lub lokomotywy pomocniczej na szlak zamknięty dla ruchów pociągów dokonuje się wg wewnętrznych zasad każdej ze stron.
- 4.5. Każdy pociąg ratunkowy, p. pożarowy lub lokomotywa pomocnicza, wyprawiana na zamknięty szlak, do miejsca zatrzymania pociągu lub awarii, powinny być pilotowane przez naczelnika stacji, jego zastępcę, specjalistę, którego zapewnia dyżurny ruchu lub dyżurny ruchu niepełniący dyżur.

- 4.6. Pociągi na torze 1435 mm, zatrzymane na szlaku Jagodin - Dorohusk, wyprowadza się w pełnym składzie: parzyste - na stację Dorohusk, nieparzyste - na stację Jagodin, na torze 1520 mm nieparzyste pociągi - na stację Dorohusk, parzyste - na stację Jagodin.

W razie braku lokomotywy 1520mm na stacji Dorohusk, dyżurny ruchu stacji Jagodin, na zapotrzebowanie dyżurnego ruchu stacji Dorohusk, wyprawia swoją lokomotywę na zamknięty szlak w celu podepchnięcia do stacji Dorohusk lub w celu powrotu pociągu na stację Jagodin.

- 4.7. Po zwolnieniu szlaku na podstawie pisemnego powiadomienia maszynisty, brygadzysty lub toromistrza, uczestniczących w usuwaniu przeszkody dla ruchu pociągów, szlak dla ruchu pociągów otwiera się. Otwarcia szlaku dokonuje dyżurny ruchu stacji, na którą sprowadzono skład i powrócił pociąg ratunkowy lub p. pożarowy. Otwarcie szlaku dokonuje się telefonogramem wg wzoru:

- 4.8. "Szlak między stacjami Jagodin – Dorohusk po torze 1435mm (lub 1520 mm) otwarty o godz. ___min___. Nazwisko dyżurnego ruchu”.

Dyżurny ruchu sąsiedniej stacji odpowiada telefonogramem wg wzoru:

"Szlak między stacjami Jagodin – Dorohusk uważam za otwarty o godz. ___min___. Nazwisko dyżurnego ruchu”.

5. PROWADZENIE RUCHU WAGONÓW MOTOROWYCH, I POJAZDÓW POMOCNICZYCH NA SZLAKU JAGODIN-DOROHUSK

- 5.1. Ruch motorowych wagonów, drezyn typu ciężkiego, spracowują odcinek izolowany prowadzi się według zasad określonych dla ruchu pociągów.
- 5.2. Dla ruchu drezyn typu ciężkiego, niespracowujących urządzeń przekąźnikowych (zardzewiałe lub zaoliwione zestawy kołowe) zawieszają się obsługę blokady, a ruch tych jednostek prowadzi się tylko na podstawie telefonicznego zapowiadania.
- 5.3. O wyprawieniu na szlak drezyny lub wózka typu lekkiego dyżurny ruchu stacji granicznej zawiadamia telefonicznie, dyżurnego ruchu sąsiedniej stacji.
- 5.4. Ruch wagonów motorowych, drezyn i wózków nie może być przyczyną opóźnień pociągów.
- 5.5. Wyprawianie drezyny lekkiego typu na szlak może być dokonane

pod warunkiem dostatecznej ilości pracowników do zdjęcia drezyny w razie zaistnienia takiej potrzeby. Dyżurnemu ruchu zabrania się wyprawiać pociąg do czasu otrzymania zawiadomienia o zdjęciu drezyny

6. ZASADY ZESTAWIANIA POCIĄGÓW PO TORZE 1520 MM NA STACJACH JAGODIN I DOROHUSK

6.1 Zestawianie wszystkich pociągów towarowych przeprowadza się bez dobierania wagonów według osi i ciężaru.

6.2 Wagony towarowe z ludźmi, oprócz wagonów służbowych i wagonów z konwojentami, włączone do pociągów towarowych wstawione za lokomotywą muszą być oddzielone jednym wagonem ochronnym.

Wagony towarowe z ludźmi, włączone do pociągu towarowego oddziela się od końca pociągu nie mniej niż jednym wagonem. W charakterze wagonów ochronnych można stosować wagony kryte, lodówki i próżne węglarki.

6.3 Zabrania się włączać do pociągów, w których znajduje się 10 lub więcej wagonów z ludźmi, wagonów załadowanych ładunkami niebezpiecznymi. Włączenie do pociągów wagonów z ładunkami niebezpiecznymi dokonuje się zgodnie z postanowieniami art.5 §17 załącznik nr4 umowy SMGS. Zabrania się włączyć do pociągów z ludźmi wagonów z towarem niebezpiecznym.

6.4 W pociągach towarowych wagony hamulcowe powinny być rozmieszczone w ten sposób, żeby ilość wagonów mających tylko przewód powietrzny w jednej grupie nie była większa niż 8 osi, a na końcu pociągu przed ostatnimi dwoma wagonami - nie większa niż 4 osi. Skrajne dwa wagony w pociągu powinny mieć czynny hamulec zespolony.

6.5 Ostatnie dwa wagony winny mieć wsporniki dla zawieszenia sygnałów końca pociągu.

6.6 Różnica wysokości pomiędzy osiami podłużnymi głowicy sprzęgu samoczynnego nie może być większa niż:

- w pociągu towarowym - 100 mm,
- między lokomotywą a pierwszym ładownym wagonem pociągu towarowego - 110 mm,
- w pociągu pasażerskim, jadącym z prędkością do 120 km/h - 70 mm,
- między lokomotywą a pierwszym wagonem pociągu pasażerskiego - 100 mm.

Autoszczepty wagonów pasażerskich powinny mieć ograniczniki przemieszczeń pionowych.

- 6.7 Wszystkie pociągi towarowe kursują na hamulcach zespolonych, ilość czynnych hamulców w pociągach towarowych należy zapewnić w wielkości 33 tony masy hamującej na każde 100 ton masy ogólnej składu (bez liczenia masy ogólnej i hamującej lokomotywy). W pociągach pasażerskich ilość czynnych hamulców zespolonych powinna zabezpieczyć 60 ton masy hamującej na każde 100 ton masy ogólnej pociągu z wliczeniem masy ogólnej i hamującej lokomotywy.

UWAGA:

Siła nacisku klocków hamulcowych na oś wagonu (w tonach) wynosi:

- A) w pozycji „ładowny” we wszystkich wagonach towarowych bez względu na ilość osi - 7 ton:
- B) w pozycji „średni” - 5 ton:
- C) w pozycji „próżny” – 3,5 ton:
- D) czteroosiowy wagony izotermiczne – 6 ton:
- E) wagony chłodnie przy ustawieniu hamulców:
 - w pozycji „ładowny”- 9 ton:
 - w pozycji „średni”- 6 ton:

Wszystkie wagony izotermiczne wyposażone w klocki hamulcowe, z tworzyw sztucznych w stanie ładownym ustawia się w „średni”. Rączkę przestawiacza urządzeń rozdzielających powietrze w wagonach towarowych w stanie ładownym ustawia się w pozycji „ładowny” przy załadunku 6 lub więcej ton netto na oś, w pozycji „średni” 3 do 6 ton netto na oś i w pozycji „późny” – mniej niż 3 tony netto na oś.

- 6.8. W przypadku zestawienia pociągów po torze 1520 mm na stacjach Chełm i Dorohusk, ustawienie przestawiacza w odpowiednią pozycję (ładowny lub próżny) i łączenie sprzęgów powietrznych należy do rewidentów PKP CARGO S.A.
- 6.9. Informacje o ilości czynnych hamulców zespolonych i ręcznych oraz o wielkości masy hamującej w pociągach przekazywanych na koleje UŻ po torze 1520 mm na stacji Dorohusk sporządza rewident Lwowskiej Dyrekcji Kolei. Rewident ten ponosi odpowiedzialność za prawidłowe wykazanie rzeczywistej ilości czynnych hamulców pociągu, ich rozmieszczenie, osygnalizowanie końca pociągu za wskazanie w raporcie masy hamującej a także za prawidłowe

ustawienie przestawiaczy hamulcowych na właściwą pozycję hamowania i zgłoszenie dyżurnemu ruchu stacji Dorohusk gotowości pociągu do wyprawienia.

7. ZASADY ZESTAWIANIA POCIĄGÓW PO TORZE 1435 MM NA STACJACH DOROHUSK I JAGODIN.

- 7.1. Zestawienie pociągów towarowych przeprowadza się bez dobierania wagonów według osi i masy.
 - 7.2. Skrajne dwa wagony w pociągu powinny mieć czynny hamulce zespolony, a skrajne wagony wsporniki dla umocowania sygnałów końca pociągów.
 - 7.3. Wagony wyposażone w czynne hamulce zespolone, powinny być rozmieszczone równomiernie w całym składzie tak, aby ilość wagonów tylko z przewodami hamulcowymi w jednej grupie stanowiła nie więcej niż 8 osi rzeczywistych.
 - 7.4. Zabrania się włączać do pociągu wagonów, jeżeli różnica wysokości środków zderzaków przyległych wagonów przekracza 125 mm dla wagonów towarowych i 85 mm dla wagonów osobowych.
 - 7.5. Nieczynną lokomotywę ustawia się w pociągu bezpośrednio za lokomotywą prowadzącą pociąg. W razie przesyłania dwóch i więcej lokomotyw nieczynnych należy oddzielić wagonami ładownymi lub próżnymi o długości nie mniejszej niż 50 metrów między każdymi dwiema lokomotywami.
 - 7.6. Rozmieszczenie w pociągach towarowych wagonów z ludźmi, wagonów wymagających specjalnych warunków przewozu (ładunki niebezpieczne, o masie większej niż 60 ton, dźwigi itp.) na stacji Jagodin odbywa się na podstawie wskazań rewidenta PKP CARGO S.A.
 - 7.7. Na szlaku Jagodin – Dorohusk po torze 1435 mm wymagana masa hamująca na każde 100 ton niezbędny nacisk hamulców automatycznych wynosi 22,5 tony bez wliczania masy ogólnej i hamującej lokomotywy. Przesławianie rozdzielacza hamulców przeprowadza się:
 - a) przy załadunku wagonu 50% i więcej granicy obciążenia wagonu - w pozycji „ładowny”,
 - b) przy załadunku wagonu poniżej 50% granicy obciążenia – w pozycji „próżny”,
- Wszystkie wagony w z hamulcem w pozycji „ładowny” zapewniają 8 ton masy hamującej na oś, natomiast w pozycji „próżny” - 4 tony.

- 7.8. W przypadku uszkodzenia hamulców zespolonych na szlaku Jagodin - Dorohusk dalsza jazda pociągu może być podjęta po przybyciu lokomotywy pomocniczej.
- 7.9. Ustawienie rączki przestawiacza na odpowiednią pozycję hamowania, połączenie sprzęgów wagonowych jak i powietrznych na stacji Jagodin dokonuje rewident Dyrekcji Lwowskiej Kolei, na stacji Dorohusk – rewident PKP CARGO S.A.
- 7.10. Próbę hamulców w pociągu wykonują rewidenti PKP CARGO S.A. przy współudziale drużyny lokomotywowej. Są oni odpowiedzialni za przeprowadzenie próby i działanie hamulców zespolonych.
- 7.11. Obliczenie rzeczywistej masy hamującej i masy całkowitej pociągu dokonują na stacji Jagodin i Dorohusk ajenci PKP CARGO S.A.

8. ZASADY WYDAWANIA OSTRZEŻEŃ.

- 8.1. W przypadku, kiedy podczas jazdy pociągu powinna być zachowana szczególna ostrożność i należy uprzedzić o prowadzonych robotach, drużynie lokomotywowej wydawane są ostrzeżenia.
- 8.2. Ostrzeżenia wydawane są przez każdą ze stron zgodnie z obowiązującymi przepisami na UŻ i w Zakładzie Linii Kolejowych w Lublinie.
- 8.3. W każdym przypadku ostrzeżenia wydaje się maszyniście za pokwitowaniem na grzbiecie wtórnika ostrzeżenia na stacji Jagodin lub na drugim egzemplarzu ostrzeżenia na stacji Dorohusk.
- 8.4. Podczas przyjęcia dyżuru dyżurni ruchu stacji granicznych telefonicznie sprawdzają obowiązujące ostrzeżenia na szlakach (1435mm i 1520mm) Dorohusk - Jagodin, zapisane w specjalnym zeszycie (książce).
- 8.5. W przypadku ujawnienia rozbieżności w tekście lub braku istniejącego ostrzeżenia dyżurni ruchu wymieniają telefonogramy z odnotowaniem w dzienniku telefonicznym, z tekstem ostrzeżenia w trybie określonym w niniejszym regulaminie.
- 8.6. W przypadku konieczności wydania dla pociągu nieprzewidzianego ostrzeżenia o szczególnych warunkach kursowania na szlakach (1435mm i 1520mm) Dorohusk - Jagodin, o których powiadomiła drużyna lokomotywowa lub kierownika robót na szlaku, ostrzeżenie takie wydaje dyżurny ruchu stacji Dorohusk lub Jagodin, w zależności do tego, kto otrzymał zgłoszenie lub zawiadomienie o konieczności wydania takiego ostrzeżenia a następnie tekst ostrzeżenia przekazuje dyżurnemu ruchu sąsiedniej stacji granicznej.

9. Ruch pociągów towarowych na szlaku Jagodin – Dorohusk po torze 1520 mm i 1435 mm prowadzi się bez udziału drużyny konduktorskiej.
10. Regulamin sporządzono w języku rosyjskim i polskim, w dwóch egzemplarzach, po jednym egzemplarzu dla każdej ze stron.

Zatwierdził:

Naczelnik Lwowskich Dróg Kolejowych
B.N. Pich [*podpis*]

Uzgodniono:

Główny Inżynier Służby Przewozów Lwowskich Dróg Kolejowych

I.M. Pajonczkiwski

Zast. Naczelnika Służby Sygnalizacji i Łączności Wydziału Lwowskich Dróg Kolejowych
[*podpis*]

R.J. Zalizniak

Zatwierdził:

Dyrektor PLK Zakładów Linii Kolejowych S.A. w Lublinie [*podpis*]

_____ Z. Grzechulski

Uzgodniono:

W imieniu PLK Zakładów Linii Kolejowych S.A. w Lublinie Naczelnik Działu Eksploatacji
[*podpis*] J. Kędrak-Kępa

Naczelnik Działu Automatyzacji i Łączności [*podpis*] Z. Tomasiak

Zast. Naczelnika Służby Gospodarki Lokomotywowej[*podpis*]

M.R. Chamewko

Zast. Naczelnika Służby Gospodarki Wagonowej[*podpis*]
Mielniczuk W.B.

12.10.2012 r.