

W treści ujęto zmianę nr 1 ważną od dnia 28.08.2017r

INSTRUKCJA

o zasadach prowadzenia ruchu pociągów kolei UŻ i PKP na przejściu
granicznym

MOSTISKA II – MEDYKA - Przemysł

po torze 1520 i 1435 mm

Obowiązuje od dnia 15.12.2016r.

1. CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

- 1.1. Przejście graniczne Mostiska II - Medyka jest dwutorowe :
- tor Nr jeden ma szerokość 1520 mm,
 - tor Nr dwa, spleciony ma szerokość 1520 mm i 1435 mm,
- 1.2 Do celu prowadzenia ruchu pociągów tor Nr jeden (1) 1520 mm jest wyposażony w blokadę półsamoczynną przekaźnikową jednotorową dwukierunkową, tor Nr dwa (2) czteroszynowy splecionych kolei 1520 mm i 1435 mm jest wyposażony w blokadę półsamoczynną przekaźnikową jednotorową dwukierunkową.
- 1.3 Szlak Mostiska II Medyka jest zelektryfikowany po obu torach prądem stałym. Ruch pociągów odbywa się elektrowozami prądu stałego serii Wł i elektrycznymi zespołami trakcyjnymi serii HRCS2 /produkcja Hundai Rotem Company/ i Ekp -1 / produkcja Kriukowska Fabryka Wagonów/ należące do filii "Ukraińska Spółka Szybkich Kolei" /USSK/ Kolei Ukraińskich / UŻ/ / dalej elektryczne zespoły trakcyjne USSK/ I lokomotywami trakcji niezależnej wszystkich serii użytkowanych na kolejach UZ i PKP, z wyjątkiem pociągów pasażerskich prowadzonych lokomotywami UZ do stacji Przemyśl, gdzie dopuszcza się lokomotywy serii Wł i CzS-2 oraz elektryczne zespoły trakcyjne
- 1.4 Miarodajny spadek po obu torach w stronę stacji Medyka wynosi 3,6‰, najmniejszy promień łuku - 1750 m.
- 1.5 Oznakowanie kilometrów po stronie PKP odlicza się w kierunku stacji Mostiska II do granicy państwowej. Granica państwowa PKP znajduje się w kilometrze 258 km + 254 m po nałożonych torach kolei 1520 mm i 1435 mm, a po torze nr jeden kolei 1520 mm na 14 km + 046 m.
- 1.6 Oznakowanie kilometrów po stronie UZ odlicza się w kierunku stacji Medyka do granicy państwowej. Granica państwowa Ukrainy znajduje się na 84 km + 206 m. Stacja Medyka posiada semaforów wyjazdowych z każdego toru przyjazdowo - odjazdowego i semaforów wjazdowych bez poprzedzających tarcz ostrzegawczych.
- 1.7 Stacja Mostiska II posiada semaforów wyjazdowych z każdego toru przyjazdowo - odjazdowego. Między dyżurnymi stacji Medyka i Mostiska II istnieje bezpośrednia łączność telefoniczna.
- 1.8 Stacja Medyka posiada blokadę stacyjną w celu kontroli prawidłowego przygotowania drogi przebiegu dla wjazdu i wyjazdu pociągów.
- 1.9 Szlak Mostiska II - Medyka w 83 km + 293 m przecina się z przejazdem drogowym. Przejazd jest strzeżony przez dyżurnego pracownika odcinka drogowego i wyposażony jest w elektrycznie zamykane zapory z sygnalizacją informacyjną. Działanie elektrycznie zamykanych zapór drogowych uzależnione jest z urządzeniami blokady półsamoczynnej.
- 1.10 W 83 km toru szerokiej linii 1520 mm znajduje się przystanek „Derżkordon” dla podmiejskich pociągów UZ.
- 1.11 Na stacji Mostiska II, w celu automatycznego zapisu służbowych rozmów między dyżurnymi ruchu Mostiska II, Medyka, maszynistami lokomotyw i agentami stacji Mostiska II zainstalowany został wielokanałowy kompleks cyfrowego zapisu informacji „Sowa-001”.
- 1.12 Na stacji Medyka, w celu automatycznego zapisu rozmów między dyżurnym ruchu w stacji Medyka i Mostiska II z maszynistami lokomotyw zainstalowany został wielokanałowy kompleks cyfrowego zapisu informacji typu „KRCS”

2. SYGNAŁY

2.1. Na stacji Mostiska II semafony świecą dniem i nocą następującymi światłami : Semafor wjazdowy :

- a) jedno światło czerwone - „ Stój ! Zabrania się przejeżdżać sygnał ”.
- b) jedno światło żółte - „ Zezwala się na wjazd pociągu na stację z gotowością zatrzymania; semafor wjazdowy wskazuje sygnał stój”
- c) dwa światła żółte - „Zezwala się na wjazd pociągu na stację ze zmniejszoną prędkością na tor boczny z gotowością zatrzymania, następny semafor wskazuje sygnał stój.”
- d) jedno światło migające matowo - białe - „Sygnał zastępczy” stosowany jest w przypadku, gdy w następstwie niesprawności urządzeń blokady stacyjnej, niemożliwe jest nastawienie semafora wjazdowego na sygnał zezwalający. Zapala się przy równocześnie świecącym lub zgaszonym świetle czerwonym. Przy sygnale zastępczym zezwala się pociągowi przejechać obok semafora wjazdowego i jechać do następnego semafora z prędkością 20km/h ze szczególną ostrożnością i gotowością szybkiego zatrzymania, jeśli wystąpi przeszkoda do dalszej jazdy.

Semafor ostrzegawczy: (PKP- tarcza ostrzegawcza)

- a) jedno światło żółte - „ zezwala się na jazdę z gotowością zatrzymania, semafor wjazdowy wskazuje sygnał stój”.
- b) jedno światło zielone - „ Zezwala się na jazdę z dozwoloną prędkością, semafor wjazdowy wskazuje sygnał zezwalający na jazdę”.

Semafony wjazdowe :

- a) jedno światło czerwone - „ Stój ! Zabrania się wyjazdu pociągu ze stacji ”.
- b) jedno światło zielone - „ Zezwala się na wyjazd pociągu ze stacji z zachowaniem dozwolonej prędkości, szlak do następnej stacji wolny ”.

Wjazdowe i wjazdowe sygnały stacji Mostiska II wyposażone są w świetlne wskaźniki „S” i „ Z ”.
Zaporowo - manewrowe :

- a) jedno światło czerwone - „ Stój ! Zakaz przejechania sygnału”.
- b) jedno światło białe matowe - „ Zezwala się na prowadzenie manewrów”.
- c) jedno światło niebieskie - „ Zabrania się prowadzenia manewrów”.

Przyjęcie pociągów przy zakazie wjazdu na semaforze wjazdowym na stacji Mostiska II, odbywa się na sygnał zastępczy - światło matowo białe migające. W przypadku, gdy niemożliwe jest wykorzystanie sygnału zastępczego, dyżurny stacji Mostiska II, jest zobowiązany dać maszyniście pociągu zarejestrowany rozkaz pisemny na przejechanie obok semafora wjazdowego z sygnałem

zabraniającym o treści : „ Maszyniście pociągu Nr.... rozkaz Nr.... o godz..... min.

Pozwalam Panu przejechać sygnał zabraniający semafora wjazdowego i wjechać na tor.

Dyżurny stacji. Nazwisko”. Maszynista lokomotywy jest zobowiązany powtórzyć rozkaz dosłownie i przy prawidłowym jego powtórzeniu, dyżurny stacji potwierdza słowami : „ Prawidłowo, proszę wykonać”. Przy braku zasięgu łączności radiowej i przy zabraniającym sygnale wjazdowym , przyjęcie pociągu odbywa się na pisemne pozwolenie, w którym podana jest treść rozkazu. Pozwolenie zawiera podpis dyżurnego stacji i pieczętkę stacji Mostiska II i jest wręczane maszyniście lokomotywy osobiście lub przez posłańca.

2.2. Na stacji Medyka semafony świecą dniem i nocą następującymi światłami : Semafor wjazdowy :

- a) Dla pociągów kolei 1435 mm po splecionych torach - dwa jednocześnie świecące światła pomarańczowe - przyjęcie pociągu na tor kolejowy 1435 mm z postojem.
- b) Dla pociągów kolei 1520 mm po splecionych torach -jedno światło pomarańczowe - przyjęcie pociągu na tor 1520 mm z postojem.
- w) dla pociągów po oddzielnym pierwszym torze kolei 1520 mm -jedno światło pomarańczowe -przyjęcie pociągu na tor kolei 1520 mm z postojem
- g) Dla pociągów kolei 1520 mm i 1435 mm na obydwu torach na semaforach wjazdowych -jedno światło czerwone - „ Stój ! Zakaz przejechania sygnалу" Semafony wjazdowe :
 - a) jedno światło zielone, a na semaforach powtarzających z torów 100 i 107 białe i zielone -zezwala się na odjazd pociągu z torów kolei 1520 mm na szlak Medyka - Mostiska II po oddzielnym pierwszym torze odstępu kolei 1520 mm lub torze kolei 1520 mm po torze splecionym
 - b) Świecące równocześnie zielone i pomarańczowe światło na semaforach wjazdowych z toru kolei 1435mm - zezwala się na wyjazd pociągu z toru kolei 1435 mm na szlak Medyka - Mostiska II po splecionym torze.

3. PORZĄDEK RUCHU POCIĄGÓW PRZEJEŹDZAJĄCYCH PRZEZ PUNKT KONTROLNO - PRZEJŚCIOWY

- 3.1. Na 83 km + 900 m znajduje się punkt kontrolno - przejściowy do przeglądu wagonów oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych USSK przez służby graniczne.
- 3.2. Pociągi towarowe do przeglądu zatrzymują się przed przejazdem drogowym, przed tablicą „Koniec wyłączzonej strefy" lub na sygnał dowódcy straży granicznej. Szybkość przejazdu przez plac kontrolny nie powinna przekraczać 15 km/godz.
- 3.3. Pociągi pasażerskie oraz elektryczne zespoły trakcyjne USSK na placu kontrolnym obserwowane są na biegu (bez zatrzymania).
- 3.4. Po zatrzymaniu się pociągu maszynista uruchamia automatyczne hamulce lokomotyw i wagonów, opuszcza pantografy.
- 3.5. Po przeglądzie składu przez straż graniczną włącza się napięcie sieci trakcyjnej. Dowódca straży granicznej daje sygnał odjazdu. Pociągi towarowe odjeżdżają na sygnał dowódcy odprawy granicznej tylko przy sygnale zezwalającym na wjazd do stacji Medyka.
- 3.6. W km. 13.839 - 13.823 linii nr 92 (258.047-258.031 linii nr 91) odcinka granicznego granica państwa -Medyka zostało zabudowane rentgenowskie urządzenie do prześwietlania wagonów towarowych.**
- 3.7. Ze względu na konieczność skanowania wagonów towarowych przyjmowanych z kolei UŻ przez Oddział Celny w Przemyślu, jazda z punktu kontrolno-przejściowego do momentu zatrzymania pociągu w stacji Medyka musi odbywać się w sposób płynny, bez jakichkolwiek szarpnięć i hamowań. Prędkość jazdy przez obszar skanowania nie może być mniejsza niż 10 km/godz. a nie większa niż 15 km/godz. do czasu minięcia ostatnim wagonem tego obszaru.**
- 3.8. W przypadku konieczności skanowania wagonów towarowych przekazywanych na koleje UZ przez Oddział Celny w Przemyślu, jazda ze stacji Medyka do momentu zatrzymania na punkcie kontrolno- przejściowym musi odbywać się w sposób płynny, bez jakichkolwiek szarpnięć i hamowań. Prędkość jazdy przez obszar skanowania nie może być mniejsza niż 10 km/godz. a nie większa niż 15 km/godz. do czasu minięcia ostatnim wagonem tego obszaru. O konieczności skanowania drużyna pociągowa zostanie powiadomiona rozkazem pisemnym przez dyżurnego ruchu stacji Medyka.**

3.9. Zabrania się jednoczesnego wyprawiania z punktu kontrolno- przejściowego do przeglądu wagonów towarowych dwóch pociągów w kierunku stacji Medyka.

3.10. Zabrania się przejazdu w tylnej kabinie maszynisty, agentów handlowych i technicznych, a także innych osób służbowych, ludzi Zezwala się na ich przejazd w przedniej kabinie lub w przedsiönku kabiny przedniej sekcji lokomotywy.

3.11. Jeśli w składzie pociągu znajdują się wagony z osobami towarzyszącymi, konduktorami, personelem obsługującymi sekcję chłodni, wagony do sprawdzania wagi wagonów, wagony z żywnością i in. W rubryce „Uwagi” wykazu wagonów w składzie pociągu, naprzeciw numeru wpisać „ludzie”, „żywność”.

3.12. Przy formowaniu pociągów do przekazania na stację Medyka wagony z konduktorami, personelem obsługującym chłodnie, wagony do sprawdzania wagi wagonów, wagony z żywnością i inne wstawiać w ostatniej części pociągu.

4. PORZĄDEK ORGANIZACJI RUCHU NA SZLAKU GRANICZNYM MOSTISKA II -MEDYKA

4.1. Zestawianie pociągów towarowych przechodzących przez odcinek graniczny Mostiska 11 - Medyka odbywa się na Kolei Ukraińskiej ze stacji Mostiska II, na PKP - ze stacji Medyka. Zestawianie pociągów pasażerskich oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych USSK odbywa się na stacjach zestawiania składów poszczególnych pociągów. Planowanie pracy eksploatacyjnej przy przyjęciu i odprawie pociągów przez przejście graniczne odbywa się między dyżurnymi stacji Medyka-Mostiska II, którzy uzgadniają między sobą kolejność przekazania i przyjęcia pociągów według rodzaju wymiennego zestawu, według trasy przejazdu, szerokości kolei itp. zgodnie z zatwierdzonym rozkładem jazdy pociągów

Ze względu na konieczność skanowania wagonów towarowych przez Oddział Celny w Przemyśle na odcinku granicznym Medyka - granica państwa może znajdować się tylko jeden pociąg bez względu na jego rodzaj, kierunek jazdy i tor, po którym odbywa się jazda.

Bezpośrednią organizacją ruchu przez przejście graniczne zajmują się dyżurni stacji Medyka i Mostiska II.

4.2. Dyżurni stacji Mostiska II lub Medyka w przypadku konieczności odprawienia pociągu po drugim nałożonym torze obowiązani są wywołać telefonicznie dyżurnego stacji, do której odjeżdża pociąg (stacji Medyka lub stacji Mostiska II) i uzyskać ustną zgodę na odprawienie pociągu według

wzoru: „Czy mogę odprawić pociąg Nr po torze Nr 2 kolei 1520 mm (1435mm) w składzie.....
osi wagonów (lokomotywa pomocnicza, rezerwowa). Nazwisko dyżurnego stacji”.

Dyżurny stacji przyjmujący zapytanie, obowiązany jest dać ustną zgodę według wzoru : „Czekam na pociąg Nr po torze Nr 2 kolei 1520 mm (1435 mm) w składzie
osi wagonów (lokomotywa pomocnicza, rezerwowa). Nazwisko dyżurnego stacji”.

..... wagonów (lokomotywa pomocnicza, rezerwowa). Nazwisko dyżurnego stacji”.

Pociągi przyjeżdżające ze stacji Mostiska II na stację Medyka mają parzystą numerację a przy ruchu ze stacji Medyka na stację Mostiska II mają nieparzystą numerację.

Jeżeli skład pociągu jest bardzo długi, prowadzi wagony z przekroczoną skrajnią, niebezpieczne ładunki lub wagony wymagające szczególnych warunków przejazdu, to dyżurny stacji odprawiającej pociąg obowiązany jest zgłosić to przy zapytaniu o zgodę na odprawę pociągu.

Dyżurny na stacji odprawiającej pociąg nastawia na tablicy pulpitu wybór kolei w położenie odpowiadające odprawianemu pociągowi (kolei 1520 mm lub 1435 mm). Do wyboru kolei na stacji Medyka przeznaczony jest specjalny przycisk, na stacji Mostiska II przyciski wyboru kolei - „Trasy po drugim torze (1520 mm)” i „Trasy po drugim torze (1435 mm)”.

Dyżurny stacji przyjęcia pociągu (Medyka lub Mostiska II) również ustawia przycisk do wyboru kolei w odpowiednie położenie właściwe odprawianemu pociągowi.

W rezultacie tych czynności na pulpicie zapala się lampka, sygnalizująca wybór kolei : zielona przy wyborze ruchu po kolei 1520 mm, żółta - przy wyborze ruchu po kolei 1435 mm. Następnie dyżurny stacji przyjęcia naciska przycisk „Danie zgody”.

Jeżeli wybór kolei na stacji Mostiska II i stacji Medyka są zgodne, to na stacji przyjęcia zapala się biała lampka „Danie zgody” a na stacji odprawy - zielona lampka „Otrzymanie zgody”.

W przypadku konieczności dana zgoda może być zmieniona przez wyciągnięcie do siebie przycisku „Danie zgody” na stacji, która dała zgodę. W tym przypadku lampki biała i zielona zgody na obydwu stacjach gasną.

W celu odprawienia pociągu dyżurny stacji odprawiającej, przygotowawszy trasę, wyświetla sygnał wyjazdu. Przy wyświetleniu sygnału wyjazdowego, sygnał o odjeździe pociągu na stację przyjęcia jest przekazany automatycznie. W wyniku tych czynności na stacji odprawy zaświeca się czerwona lampka „przebieg wyjazdowy”, a na stacji przyjęcia zaświeca się lampka czerwona „przebieg przyjazdowy”. Taka sygnalizacja pokazuje, że szlak jest zajęty przez pociąg odprawiany ze stacji, na której świeci się czerwona lampka „przebieg wyjazdowy” do stacji, na której świeci czerwona lampka „przebieg przyjazdowy”.

Od chwili zapalenia czerwonych lampek, biała lampka „Danie zgody” i zielona lampka „Otrzymanie zgody” - gasną.

Porządek czynności dyżurnych dotyczący przyjęcia i odprawy pociągów po torze **Nr jeden** (kolei 1520 mm) jest analogiczny do porządku opisanego wyżej, z tą tylko różnicą,

że nie ma przycisku wyboru kolei i w dzienniku rozmów nie wykazują szerokości kolei.

Dyżurny stacji odprawiającej zawiadamia telefonicznie stację przyjęcia według wzoru : Pociąg Nr (lokomotywa pomocnicza, rezerwowa) odjeżdża ogodz.....min. Dyżurny stacji (Nazwisko)". W zawiadomieniu powinno być wykazane : „po torze splecionym kolei 1520 mm (1435 mm) lub „po torze **Nr jeden**".

Na stacji Medyka dyżurny stacji przyjęcia pociągu, po przygotowaniu i zablokowaniu drogi przebiegu pociągu wyświetla sygnał wjazdu. Po przejeździe przyjmowanego pociągu przez odcinek izolowany toru wjazdowego, na tablicy pulpitu zaświeca się biała lampka, która pokazuje przybycie pociągu na stację.

Dyżurny stacji Medyka, upewniwszy się o osłonięciu się semafora wjazdowego sygnałem stój, a także o przybyciu całego składu pociągu przez wyznaczone na stacji odcinki wjazdu, naciska przycisk „Potwierdzenie przyjazdu”.

Po naciśnięciu przycisku „Potwierdzenie przyjazdu” na stacjach przyjęcia i odprawy pociągu, gasną czerwone lampki „Potwierdzenie odjazdu” i „Potwierdzenie przyjazdu”, które wskazywały zajętość szlaku, a na stacji przyjęcia gaśnie lampka biała - „kontrola przybycia pociągu na stację”.

W rezultacie wyżej opisanych czynności urządzenia pól samoczynnej blokady zajmują położenie zasadnicze.

Dyżurny stacji przyjęcia pociągu po naciśnięciu przycisku przyjazdu obowiązany jest zgłosić telefonicznie dyżurnemu stacji, który odprawił pociąg według wzoru : „Pociąg Nr (lokomotywa pomocnicza, rezerwowa) przyjechał ogodz.....min. Nazwisko dyżurnego stacji".

Dyżurny stacji Medyka i stacji Mostiska II prowadzą dzienniki ruchu pociągów, w których wpisują faktyczny czas przybycia i odjazdu pociągów. Dzienniki ruchu pociągów każda ze stron prowadzi zgodnie z obowiązującymi przepisami odpowiednio na PKP i UZ.

4.3. Jeżeli po przejeździe wjeżdżającego pociągu przez odcinek izolowany na stacji Medyka nie zadziała obwód kontroli wjazdu, to dyżurny stacji Medyka nie ma możliwości potwierdzić przybycia pociągu na pulpicie za pomocą blokady półautomatycznej.

Takie zdarzenie jak niesprawność pracy blokady półautomatycznej jest zapisywane przez dyżurnego stacji Medyka w pierwszej części książki kontroli urządzeń i w książce zawiadamiania. W tym przypadku blokada półsamoczynna przestaje pracować. Dalszy ruch pociągów odbywa się tylko na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów. O wystąpieniu usterki dyżurny stacji Medyka sporządza zapis w książce kontroli urządzeń sterowania ruchem i powiadamia montera automatyki. Jeżeli po przyjęciu pociągu na stację Mostiska II i przejechaniu przez ostatnią oś pociągu odcinków izolowanych obwodów zwalniających, nie nastąpiło zadziałanie przekaźników przyjazdu (z powodu uszkodzenia obwodów przekaźnikowych) na pulpicie u dyżurnego stacji Mostiska II nie zaświeca się biała lampka „Przyjazd" to dyżurny stacji jest zobowiązany :

- upewnić się o przyjeździe pociągu na stację Mostiska II w całości
- upewnić się o niezajętości toru i izolowanych odcinków w stacji przez ostatnią oś zestawu kołowego i braku obcych przedmiotów na torze.

Obowiązki te dyżurny stacji wykonuje zgodnie z regulaminem technicznym stacji.

Po wykonaniu tych czynności dyżurny stacji Mostiska II naciska pomocniczy przycisk z licznikiem „Sztuczny przyjazd", w wyniku czego potwierdzony jest przyjazd pociągu na stację Medyka i istnieje możliwość wysłania sygnału przybycia na stację wyprawiającą.

O wykorzystaniu przycisku pomocniczego z licznikiem dyżurny stacji Mostiska II obowiązany jest natychmiast powiadomić elektromechanika SCB. Wykorzystanie przycisku pomocniczego z licznikiem, zapisywane jest w dzienniku ruchu pociągów przy numerze odpowiedniego pociągu i w dzienniku F. DU-46 z odnotowaniem stanu licznika.

4.4. Jeżeli po otrzymaniu sygnału zgłoszenia na stacji przyjęcia pojawiła się przeszkoda dla przyjęcia pociągu, ale semafor wyjazdowy jeszcze nie został podany to dyżurny stacji przyjęcia powiadamia o tym telefonicznie sąsiednią stację według wzoru : „Proszę zatrzymać u siebie pociąg Nr (lokomotywa pomocnicza, rezerwowa) daną zgodę na przyjęcie pociągu po torze Nr odwołuje się.....dyżurny ruchu(nazwisko), przy tym daniu zgody, zmienia się przez wyciągnięcie przycisku „dania zgody" w blokadzie liniowej.

Dyżurny sąsiedniej stacji potwierdza telefonicznie zatrzymanie pociągu według wzoru : „Pociąg Nr(lokomotywa pomocnicza, rezerwowa) po torze Nr..... zatrzymany. Dyżurny stacji (Nazwisko). Po usunięciu przeszkody dla przyjęcia pociągu ruch pociągów odbywa się według porządku ustalonego wyżej.

Jeśli po podaniu semafora wjazdowego nie trzeba odprawiać pociągu, dyżurny stacji obowiązany jest wygasić semafor wjazdowy, dokonać zapisu w dzienniku ruchu pociągów i zawiadomić telefonicznie o zatrzymaniu pociągu stację sąsiednią. Odprawienie zatrzymanego lub innego pociągu w tym samym kierunku, po tej samej kolei, odbywa się przy sygnale zabraniającym na semaforze wjazdowym. Przy tym dyżurny stacji odprawiającej jest zobowiązany powiadomić telefonicznie

dyżurnego stacji, do której odprawiany jest pociąg i zapytać o ustną zgodę na odprawienie pociągu w formie przedstawionej w punkcie 4.2. Odprawa takich pociągów odbywa się po wręczeniu maszyniście na stacji Mostiska II pozwolenia na blankiecie koloru zielonego po wypełnieniu punktu 1, a na stacji Medyka pozwolenia na blankiecie koloru białego z poziomym paskiem koloru czerwonego „Rozkaz pisemny S”.

Powiadomienie dyżurnego stacji sąsiedniej o odprawieniu pociągu odbywa się w formie przedstawionej w punkcie 4.2 tej instrukcji.

4.5. Jeżeli po ustawieniu sygnału wyjazdowego powstaje konieczność zatrzymania pociągu i wyprawienia na ten szlak pociągu kierunku przeciwnego, należy wygasić semafor wyjazdowy, nie obsługiwać blokady półsamoczynnej, przejść na prowadzenie ruchu pociągów przy telefonicznym zapowiadaniu według zasad ruchu jednotorowego przedstawionego w punkcie 4.8. Przy tym w treści telefonogramu zaznacza się że blokada półsamoczynna nie działa. W tym wypadku upoważnienie wyjazdu pociągu na szlak jest wyświetlane : na stacji Mostiska II - polecenie jazdy z uwagą na górze polecenia : „Blokada półsamoczynna nie działa”, a na stacji Medyka - pozwolenie na blankiecie koloru białego z czerwonym poziomym paskiem „Rozkaz pisemny S”.

Działanie blokady półsamoczynnej przywraca się po odprawieniu wcześniej zatrzymanego lub innego pociągu w tym samym kierunku po tej samej kolei, po której miał być odprawiony zatrzymany pociąg.

4.6. W przypadku gdy na szlaku po jednym z torów lub po obu torach powstała przeszkoda dla ruchu pociągów i w zależności od wolności lub zajęcia szlaku, lub konieczności udzielenia pomocy pociągowi znajdującemu się na szlaku przyjmuje się następujący porządek organizacji ruchu pociągów.

4.6.1. Gdy szlak jest wolny dyżurny stacji, który dowiedział się o powstaniu przeszkody jako pierwszy zamyka szlak po jednym lub po obydwu torach zarejestrowanym telefonogramem według wzoru: „Od stacjido stacji..... w następnym (przedstawić przyczynę) szlak między stacjami Mostiska II - Medyka po.....torze kolei..... mm zamykam dla ruchu pociągów o godz min. Dyżurny stacji (Nazwisko)”. Dyżurny stacji sąsiedniej potwierdza przyjęcie zawiadomienia o zamknięciu szlaku dla ruchu pociągów telefonogramem według wzoru : „Od stacji do stacji Szlak między stacjami Mostiska II - Medyka po torze kolei.....mm uważam za zamknięty dla ruchu pociągów o godz.....min. Dyżurny stacji (Nazwisko)”. Po zlikwidowaniu przez szkodę dla ruchu pociągów dyżurny stacji, na której będzie sporządzany zapis w dzienniku ruchu o likwidacji przeszkody lub która otrzyma zarejestrowany telefonogram o tym od kierownika robót, podaje na stację sąsiednią telefonogram :

„Od stacji..... do stacji..... Na szlaku między stacjami Mostiska II - Medyka po torze koleimm (wskazać co zostało zrobione), przeszkody dla ruchu nie występują, skrajnia zachowana, szlak wolny. Otwieram szlak dla ruchu pociągów po..... torze kolei..... mm o..... godz min. otworzyć na podstawie (wskazać środki łączności). Dyżurny stacji (Nazwisko)”.

Po otrzymaniu takiego telefonogramu od sąsiedniej stacji, dyżurny stacji przekazuje telefonogram : „Od stacji do stacji Szlak Mostiska II - Medyka potorze kolei..... mm otwieram dla ruchu pociągów o godz min.

(wskazać środki łączności) Dyżurny stacji (Nazwisko)”.

Po otwarciu szlaku dyżurni na stacjach organizują ruch pociągów według wyżej ustalonego porządku.

4.6.2 Przy zajętych szlaku dyżurny ze stacji Medyka lub Mostiska II, który otrzymał informację o powstaniu przeszkody w ruchu pociągów jako pierwszy, zamyka szlak po jednym lub po obu torach zarejestrowanym telefonogramem według wzoru : „Od stacji do stacji

..... Ostatni przybył od Pana po torze kolei mm pociąg Nr Szlak po torze kolei..... mm zamykam dla ruchu pociągów o..... godz min, oprócz pociągu Nr z odprawionego do km m w celu udzielenia pomocy pociągowi Nr z powrotem do stacji wyprawiającej (lub z przybyciem do Pana stacji) Dyżurny stacji (Nazwisko)".

Dyżurny na stacji sąsiedniej potwierdza przyjęcie zawiadomienia o zamknięciu szlaku dla ruchu wszystkich pociągów oprócz pociągu, któremu udziela się pomocy, telefonogramem. według wzoru : „Od stacjido stacji ,..... Ostatni przybył od Pana po torze koleimm pociąg Nr..... Ostatni odprawiony do Pana potorze kolei.....mm pociąg Nr Szlak między stacjami Mostiska - II - Medyka potorze ko- leimm uważam za zamknięty-dla ruchu pociągów ogodz..... min oprócz pociągu Nrodprawionego do km m w celu udzielenia pomocy pociągowi Nr z powrotem do stacji wyprawiającej (lub z przybyciem do Pana stacji) Dyżurny stacji (Nazwisko)

Otwarcie szlaku odbywa się tylko gdy jest on wolny, po zlikwidowaniu przeszkody dla ruchu pociągów. Jeżeli pociąg wyprawiony do likwidacji przeszkody na szlaku może przejechać miejsce przeszkody i przybyć na stację przeznaczenia, to dyżurny-stacji, na którą przyjechał pociąg jest zobowiązany:

- upewnić się o przyjeździe pociągu w pełnym składzie (w sposób ustalony na stacji)
- zawiadomić o przyjeździe pociągu w pełnym składzie dyżurnego wyprawiającego. O przybyciu pociągu-na. stację dyżurny stacji powiadamia dyżurnego-stacji wyprawiającej rejestrowanym telegramem według wzoru : „Od stacji do stacji Pociąg Nr , ostatni po zamkniętym szlaku po torze kolei.....mm przybył w pełnym składzie na stację o..... godz, min. Dyżurny stacji (Nazwisko)".

Dyżurny stacji, odprawiającej na podstawie otrzymanego telefonogramu o przybyciu pociągu i dziennika ruchu pociągów, sprawdza wolność danego szlaku, i przy jego wolności, potwierdza zarejestrowanym telefonogramem według wzoru : „Od stacji do stacji

Zamknięty szlak po torze kolei..... mm jest wolny. Dyżurny stacji (Nazwisko)".

Po zlikwidowaniu przeszkody dla ruchu pociągów, dyżurny ruchu stacji, gdzie dokona się zapisu w dzienniku ruchu-o likwidacji przeszkody lub: otrzymującej rejestrowany telefonogram od kierownika robót, nadaje telefonogram według wzoru : „Od stacjido stacji Na szlaku między stacjami Mostiska II - Medyka po torze kolei.....mm (wykazać co zrobiono) nie istnieją przeszkody dla ruchu, skrajnia zachowana, szlak wolny.

Proponuję otworzyć szlak dla ruchu pociągów potorze kolei od godzmin.

otworzyć na podstawie (przedstawić środki łączności). Dyżurny stacji (Nazwisko)".

Po otrzymaniu od stacji sąsiedniej takiego telefonogramu, dyżurny stacji przekazuje za rejestrowany telefonogram według wzoru : „Od stacji do stacji..... Szlak Mostiska II - Medyka po „torze kolei mm od godz..... min. uważam za otwarty dla ruchu pociągów (przedstawić środki łączności) Dyżurny stacji (Nazwisko)".

Po otwarciu szlaku dyżurni stacji organizują ruch pociągów według ustalonego porządku. Pełne brzmienie telefonogramu dyżurny ruchu stacji Medyka i Mostiska II rejestrują w dzienniku ruchu.

4.6.3. Przy powstaniu przeszkody na szlaku zajęтым przez pociąg i kiedy konieczna jest pomoc pociągowi, dyżurny stacji, który dowiedział się o powstaniu przeszkody jako pierwszy, zamyka szlak po jednym lub dwóch torach telefonogramem zarejestrowanym według wzoru :

„Od stacjido stacji W km..... m szlaku Mostiska II - Medyka po torze kolei..... mm zatrzymał się pociąg Nr , któremu konieczna jest pomoc. Jako ostatni przybył od Pana po torze kolei.....mm pociąg Nr Jako ostatni odjechał do Pana po..... torze kolei..... mm pociąg Nr

W celu udzielenia pomocy pociągowi Nr..... proszę zamknąć ruch pociągów na szlaku Mostiska II - Medyka po torze kolei..... mm, oprócz lokomotywy pomocniczej (za utrzymanego pociągu, pociągu roboczego, lokomotywy spalinowej, pociągu sieciowego itp.), który będzie odprawiony ze stacji. Dyżurny stacji (Nazwisko)".

Dyżurny stacji sąsiedniej potwierdza przyjęcie zawiadomienia o zamknięciu szlaku dla ruchu wszystkich pociągów, oprócz ratunkowych (roboczych) w celu udzielenia pomocy pociągowi znajdującemu się na szlaku i wyeliminowania przeszkód dla ruchu, potwierdza zarejestrowanym telefonogramem według wzoru : „Od stacji..... do stacji Jako ostatni przybył od Pana potorze koleimm pociąg Nr.....Szlak po torze kolei..... mm zajęty przez pociąg Nr W celu udzielenia pomocy pociągowi Nr szlak Mostiska II - Medyka po torze koleimm zamykam dla ruchu pociągów od godz min, oprócz lokomotywy pomocniczej (zatrzymanego pociągu, pociągu roboczego, lokomotywy spalinowej, pociągu sieciowego itp.), który będzie odprawiony ze stacji..... Dyżurny stacji (Nazwisko)".

Po zamknięciu szlaku dyżurni stacji, niezależnie od tego po czyjej stronie znajduje się zatrzymany na szlaku pociąg i jaka powstała przeszkoda dla ruchu, telefonicznie określają i uzgadniają między sobą porządek udzielania pomocy pociągowi i przeprowadzenia prac w celu wyeliminowania przeszkód. Przeszkoda usuwana jest siłami i środkami strony na której powstała, jeśli jest ona niewielka i może być szybko usunięta.

Przy powstaniu przeszkody dla ruchu pociągów, wymagającej dla jej usunięcia znacznych sił i środków, przy odbudowie mogą uczestniczyć obie strony.

Porządek współpracy kolejowych administracji w tych przypadkach określają między sobą odpowiedzialne za odbudowę, ze strony Kolei Ukraińskich i PKP.

Zatrzymany na szlaku pociąg jest ściągany ze szlaku w całości lub w częściach na jedną ze stacji szlaku granicznego (na której będzie udzielana pomoc).

Przy odprawieniu na zamknięty szlak lokomotyw pomocniczych lub pociągów roboczych, dyżurny stacji odprawiającej przekazuje zarejestrowany telefonogram według wzoru :

„Od stacji..... do stacji..... Czy mogę odprawić pociąg Nr lokomotywą rezerwową (pociąg roboczy), po torze kolei mm do km.....m w

celu ściągnięcia pociągu (części pociągu) Nr (lub w celu wyeliminowania przeszkody) i jazdą powrotną do mnie. Dyżurny stacji".

Dyżurny sąsiedniej stacji potwierdza zarejestrowanym telefonogramem według wzoru: „Od stacji do stacji Można odprawić pociąg Nr, lokomotywą rezerwową (pociąg roboczy), potorze kolei mm dokm..... m dla wyjazdu pociągu (części pociągu) Nr..(lub w celu wyeliminowania przeszkody) i jazdą powrotną do Pana. Dyżurny stacji".

Zawiadomienie o odprawieniu pociągu przekazane jest zarejestrowanym telefonogramem według wzoru : „ Od stacji do stacji..... Pociąg Nr..... , lokomotywą rezerwową (pociąg roboczy), po..... torze kolei : mm odjeżdża o . godz min. Dyżurny stacji".

Zawiadomienie o powrocie pociągu przekazane jest zarejestrowanym telefonogramem według wzoru : „Od stacjido stacji..... Pociąg Nr(lub pociąg roboczy),

lokomotywa z pociągiem Nr (lub z częścią pociągu Nr) po torze kolei mm wrócił do mnie o ... godz min. Szlak wolny (lub zajęty przez część pociągu Nr). Dyżurny stacji Nazwisko".

Po wjeździe całego składu pociągu ze szlaku na jedną ze stacji granicznych i likwidacji przeszkody dla ruchu pociągów, dyżurny stacji, u którego będzie dokonany zapis o usunięciu przeszkody przekazuje na sąsiednią stację zarejestrowany telefonogram o otwarciu szlaku według wzoru : „Od stacjido stacji..... Na szlaku między stacjami Mostiska II - Medyka po torze kolei mm (przedstawić co zrobiono) brak przeszkody lub ruchu, skrajnia zachowana. Jako ostatni przybył od Pana po..... torze kolei mm pociąg Nr Jako ostatni odprawiony do Pana po torze koleimm pociąg Nr Szlak wolny. Proponuję otworzyć szlak dla ruchu pociągów po torze kolei mm od godz min na podstawie (przedstawić środki łączności). Dyżurny stacji Nazwisko".

Po otrzymaniu od stacji sąsiedniej takiego telefonogramu, dyżurny stacji przekazuje za rejestrowany telefonogram według wzoru : „ Ze stacji.....na stację..... Jako ostatni "przyjechał od Pana po torze kolei...7.....mm pociąg Nr....., jako ostatni odjechał do

Pana po..... torze koleimm pociąg Nr szlak wolny. Szlak Mostiska II - Medyka po torze kolei.....mm o godz min otwieram dla ruchu pociągów po (przedstawić środki łączności). Dyżurny stacji Nazwisko".

Przy odprawianiu pociągu na szlak zamknięty maszynistom lokomotyw wręcza się :

- na stacji Mostiska II -pozwolenie na blankiecie koloru białego z pionowym czerwonym paskiem

- na stację Medyka - pozwolenie na blankiecie koloru białego z jednym czerwonym poziomym paskiem „Rozkaz pisemny S".

Po otwarciu szlaku dyżurni stacji organizują ruch pociągów według wyżej ustalonego porządku.

4.7. Przy odprawie pociągów ze stacji z postojem na szlaku i z powrotem na stację wyprawiającą, działanie pól samoczynnej blokady wyłącza się i wprowadza się telefoniczne zapowiadanie ruchu pociągów,

W celu wyłączenia blokady dyżurny stacji, który będzie wyprawiać pociąg na szlak z postojem i powrotem^ przekazuje na stację sąsiednią zarejestrowany telefonogram według

wzoru : „Od stacji..... do stacji..... Dla odprawienia pociągu Nr..... po torze kolei mm do km m z powrotem do mnie, przerywam prowadzenie ruchu pociągów na podstawie blokady półsamoczynnej i proszę przejść od godz min po..... torze kolei..... mm na telefoniczne prowadzenie ruchu. Dyżurny stacji. Nazwisko".

. . Dyżurny stacji-sąsiedniej daje zgodę-na telefoniczne prowadzenie ruchu zarejestrowanym telefonogramem według wzoru : „Od stacji do stacji Ruch pociągów na podstawie blokady półsamoczynnej przerywam i wprowadzam od godz min potorze kolei mm na szlaku Mostiska II - Medyka telefoniczne zapowiadanie pociągów Dyżurny stacji. Nazwisko".

Po wyłączeniu blokady, dyżurny stacji, który będzie wyprawiać pociąg na szlak z postojem zawiadamia sąsiednią stację telefonogramem według wzoru : „Od stacji do stacji Czy mogę odprawić pociąg Nr po torze kolei „,ram do km.....m z powrotem do mnie. Dyżurny stacji. Nazwisko".

Dyżurny stacji sąsiedniej daje zgodę telefoniczną i odpowiada telefonogramem według wzoru : „Od stacji..... do stacji..... Może Pan odprawić pociąg Nr..... do km.....m z powrotem do Pana po torze koleimm Dyżurny stacji. Nazwisko".

Zawiadomienie o odprawie pociągu przekazuje się (telefonicznie) stacji sąsiedniej telefonogramem według wzoru : „Pociąg Nr odjeżdża ztoru kolei.....mm o..... godz min do..... km.....m z powrotem na stację. Dyżurny stacji. Nazwisko".

Po powrocie pociągu ze szlaku, dyżurny stacji na którą przyjechał pociąg przekazuje na stację sąsiednią telefonogram według wzoru : „Od stacji do stacji pociąg Nr.... po torze kolei mm wrócił o godz..... min. Szlak jest wolny. Proszę przywrócić ruch pociągów na podstawie blokady półsamoczynnej. Dyżurny stacji. Nazwisko".

Dyżurny stacji sąsiedniej po otrzymaniu takiego telefonogramu, potwierdza przejście na blokadę półsamoczną telefonogramem według wzoru : „Od stacji..... do stacji Szlak po torze kolei mm wolny, wprowadzam ruch pociągów po tym torze od godz min na podstawie blokady półsamoczynnej. Dyżurny stacji. Nazwisko".

Maszyniście pociągu, który jest odprawiany na szlak do km mi z powrotem na stację, wręcza się : na stacji Medyka - pozwolenie na druku koloru białego z jednym czerwonym poziomym paskiem „Rozkaz pisemny S" , a przy odprawie pociągu ze stacji Mostiska II – do km m z powrotem na stację, polecenie na druku koloru białego z czerwonym paskiem po przekątnej.

4.8. Przy niewłaściwym działaniu blokady półsamoczynnej ruch pociągów odbywa się na podstawie łączności telefonicznej. W tym przypadku dyżurny stacji wykazawszy niesprawność blokady półsamoczynnej, dokonuje zapisu w **książce kontroli urządzeń srk** i szybko informuje o tym montera, przekonując się na podstawie dziennika ruchu i rozmowy telefonicznej z dyżurnym sąsiedniej stacji o wolności odpowiedniego szlaku, informuje o wyłączeniu blokady półsamoczynnej zarejestrowanym telefonogramem według wzoru : „Od stacji..... do stacji.....Blokada półsamoczną na szlaku między stacjami Mostiska II -Medyka jest niesprawna po..... torze kolei..... mm Jako ostatni przyjechał od Pana po torze kolei..... mm pociąg Nr.... Jako ostatni odjechał do Pana po torze ... kolei ... mm pociąg Nr Proszę przejść po torze kolei mm na telefoniczne prowadzenie ruchu. Dyżurny stacji. Nazwisko".

Dyżurny sąsiedniej stacji, upewniwszy się o wolności szlaku (po odpowiednim torze),

odpowiada telefonogramem według wzoru : „Od stacji do stacji.....Jako ostatni przybył od Pana po torze kolei mm pociąg Nr..... , ostatni odprawiony do Pana po ..:- torze kolei..... mm pociąg Nr Szlak po torze kolei mm wolny. Wprowadzam ruch pociągów po..... torze kolei mm od godz min drogą telefoniczną. Dyżurny stacji. Nazwisko".

Przywrócenie ruchu na blokadzie półsamoczynnej odbywa się według następującego porządku. Dyżurny stacji, na której będzie dokonany zapis o usunięciu usterki w działaniu blokady półsamoczynnej, podaje na sąsiednią stację telefonogram : „Od stacji..... do stacji Usterka blokady półsamoczynnej między stacjami Mostiska II - Medyka po torze kolei mm jest usunięta. Jako ostatni po.....torze kolei mm przybył od Pana pociąg Nr Jako ostatni odjechał do Pana po torze kolei mm pociąg Nr..... proszę przywrócić ruch pociągów po..... torze kolei..... mm na podstawie blokady półsamoczynnej. Dyżurny stacji. Nazwisko".

Dyżurny sąsiedniej stacji, sprawdzwszy wolność szlaku, odpowiada telefonogramem według wzoru : „Od stacji do stacji Jako ostatni po.....torze kolei mm przybył od Pana pociąg Nr Szlak po..... torze koleimm jest wolny. Ruch pociągów po torze kolei.....mm szlaku Mostiska II - Medyka odgodz min przywracam ruch na podstawie blokady pół samoczynnej. Dyżurny stacji. Nazwisko".

Przy niesprawności blokady półsamoczynnej ruch pociągów odbywa się na podstawie łączności telefonicznej. W tym przypadku pociągom na zajęcie szlaku wydaje się : na stacji

Mostiska II - polecenie jazdy z uwagą w górnej części blankietu : „Blokada nie działa przebieg przygotowany" ; na stacji Medyka - pozwolenie na blankiecie koloru białego z czerwonym poziomym paskiem „Rozkaz pisemny S".

4.9. Do usterek półsamoczynnej blokady liniowej zalicza się :

- a) brak możliwości wygaszenia semafora wyjazdowego
- b) brak możliwości wyświetlenia semafora wyjazdowego przy wolnym szlaku
- w) otrzymanie dowolnych (niewłaściwych) sygnałów z blokady
- g) brak możliwości podania lub otrzymania sygnałów z blokady
- d) brak plomb na aparacie blokowym za wyjątkiem plomb na włączniku przycisku dodatkowego

We wszystkich przedstawionych przypadkach, a także przy pracach związanych z przebudową przenoszeniem, remontem, naprawą i wymianą urządzeń blokady i innych pracach, powodujących czasowe wyłączenie działania urządzeń, blokada jest wyłączana w sposób przedstawiony w punkcie 4.8, a ruch pociągów odbywa się podstawie łączności telefonicznej. Wyłączenie działania blokady półsamoczynnej i przejście na łączność telefoniczną przeprowadza dyżurny ruchu stacji Medyka, Mostiska II.

4.10. Przy przeglądzie urządzeń blokady: półsamoczynnej przez montera praca blokady nie jest przerywana. W tym czasie dyżurny stacji i monter powinni dokładnie obserwować i sprawdzać prawidłowość pracy urządzeń blokady. Prace te są prowadzone zgodnie z obowiązującą formą zapisu w dzienniku sprawdzeń (wzór DU- 46) iw drugiej części książki kontroli urządzeń.

4.11. Przy przyjęciu dyżuru dyżurny stacji Mościska II i Medyka "podają telefonicznie swoje nazwiska i wpisują je do dziennika ruchu pociągów.

Przy pracy na podstawie łączności telefonicznej nazwiska dyżurnych stacji zapisywane są dodatkowo w dzienniku telefonogramów pociągowych.

Nadanie i przyjęcie telefonogramów jest dozwolone tylko przy zgodności wymienionych nazwisk z zapisanymi wcześniej w dziennikach. Po przekazaniu telefonogramu pociągowego należy dokonać pełnego ponownego sprawdzenia, przez dosłowne powtórzenie i otrzymanie potwierdzenia prawidłowości przekazania telefonogramu.

Dzienniki telefonogramów pociągowych każda ze stron prowadzi według swoich zasad. Ruch pociągów odbywa się według czasu miejscowego.

Rozmowy dotyczące prowadzenia ruchu pociągów oraz wydawanie ostrzeżeń na pociągi i innych pisemnych-zezwoleń jest prowadzone przez każdą ze stron w języku narodowym swojego kraju. Rozmowy maszynisty z dyżurnym ruchu na odcinku granicznym terytorium Polski prowadzone są w języku polskim, a na obszarze Ukrainy – w języku ukraińskim

4.12. W celu organizacji przewozów pasażerów na przejście graniczne dla pieszych Szegini - Medyka pociągami elektrycznymi ze stacji Mościska II do 83. km 3. odcinka hektometrowego po nieparzystym torze szlaku Mościska II - Medyka z jego powrotem, został uruchomiony klucz blokowy dla stacji Mościska II u dyżurnego ruchu Parku Przemyskiego. Klucz blokowy jest wykorzystywany tylko do ruchu pociągów elektrycznych.

Do wyprawienia pociągu elektrycznego po torze nieparzystym szlaku Mościska II -Medyka do 83. km 3. odcinka hektometrowego (punktu przystankowego „Derżkordon” [„ *Granica państwowa*”]), dyżurny stacji Mościska II Parku Lwowskiego przygotowuje przebieg wyjazdowy i prosi o zgodę na wyprawienie pociągu elektrycznego dyżurnego ruchu Parku Przemyskiego. Po otrzymaniu zgody dyżurny Parku Lwowskiego otwiera sygnał przebiegu do Parku Przemyskiego.

Przed wyprawieniem pociągu na szlak Mościska II - Medyka po torze nieparzystym do 83. km 3. odcinka hektometrowego (punktu przystankowego „Granica państwowa”) z jego powrotem, dyżurny ruchu Parku Przemyskiego przygotowuje przebieg wyjazdowy i prosi o zgodę na wyprawienie dyżurnego ruchu stacji Medyka według wzoru:

„Czy mogę wyprawić pociąg nr ____ po torze nieparzystym do ____ km z jego powrotem o godz. _____ min. ____ . Dyżurny stacji (nazwisko)". Dyżurny stacji Medyka wydaje

v

ustną zgodę według wzoru: „Oczekuję na pociąg nr ____ po torze nieparzystym do ____ km z jego powrotem o godz. ____ min. ____ . Dyżurny stacji (nazwisko)" i przekazuje

zgodę poprzez aparat na wyprawienie pociągu. Na pulpicie stacji Mościska II Parku Przemyskiego zapala się zielona lampka „Otrzymanie zgody”, na pulpicie stacji Medyka zapala się biała lampka „Danie zgody”. Po otrzymaniu na pulpicie zgody na wyprawienie pociągu, dyżurny stacji Mościska II Parku Przemyskiego naciska przycisk „Wyprawienie pociągu roboczego po torze I” i wyjmuje z aparatu klucz blokowy „Wyprawienie pociągu roboczego po torze I szlaku Mościska II - Medyka”. Na pulpicie stacji Mościska II Parku Przemyskiego zapala się czerwona lampka „Przebieg wyjazdowy”, na pulpicie stacji Medyka pali się biała lampka „Danie zgody”.

Po powrocie ze szlaku do stacji maszynista zwraca dyżurnemu stacji Mościska II Parku Przemyskiego klucz blokowy, który zostaje włożony do aparatu. Na aparacie stacji Mościska II Parku Przemyskiego gaśnie czerwona lampka „Przebieg wyjazdowy” i zapala się zielona lampka „Otrzymanie zgody”. Po wykonaniu tych czynności dyżurny stacji Mościska II Parku Przemyskiego zawiadamia telefonicznie dyżurnego stacji Medyka według wzoru: „Pociąg nr _____ powrócił o godz. ___ min. ___. Dyżurny stacji (nazwisko)”, przy tym dyżurny stacji Medyka wyciąga do siebie przycisk „Wydanie zgody”. Lampki „Danie zgody” na stacji Medyka i „Otrzymanie zgody” na stacji Mościska II Parku Przemyskiego gasną.

Wyprawienie pociągu elektrycznego z Parku Przemyskiego odbywa się przy użyciu klucza blokowego z jego wręczeniem maszyniście naprzeciwko pomieszczenia dyżurnego ruchu Parku Przemyskiego. Dyżurny ruchu Parku Przemyskiego wręcza klucz blokowy maszyniście pociągu elektrycznego w biegu za pomocą specjalnego podajnika. Po powrocie pociągu ze szlaku maszynista zwraca dyżurnemu stacji Parku Przemyskiego klucz blokowy wraz z podajnikiem. W przypadku niesprawności klucza blokowego, wyprawianie pociągu elektrycznego na szlak do 83. km 3. odcinka hektometrowego (punktu przystankowego „Granica państwowa”) z jego powrotem odbywa się zgodnie z punktem 4.7.

5. ZASADY RUCHU POCIĄGÓW I WAGONÓW Z ROZSUWANymi ZESTAWAMI KOŁOWymi SUW 2000.

5.1 W związku z wprowadzeniem do próbnej eksploatacji pomiędzy PKP S.A. i UZ wagonów osobowych i kolejowych wyposażonych w rozsuwane -zestawy kołowe- typu SUW 2000, na stacji Mościska II zainstalowano urządzenie przestawiające, które pozwala na przestawienie zestawu kołowego typu SUW 2000 z toru 1520 mm na tor 1435 mm i z powrotem w czasie przejazdu zestawów kołowych przez urządzenie przestawiające.

Urządzenie przestawiające zainstalowano w parzystej głowicy Parku nr 3 stacji Mościska II na połączeniu toru nr 4 (toru-1520 mm) i nowo wybudowanego toru nr 16 (toru 1435 mm).

Urządzenie jest zabezpieczone odbojnicami i zjazdami izolującymi w celu wykluczenia przypadkowego wjazdu na to urządzenie innych wagonów i lokomotyw, które nie są wyposażone w zestawy kołowe SUW 2000.

5.2 Zasady ruchu pociągów osobowych, w których składzie nie ma wagonów z rozsuwanymi zestawami kołowymi.

5.2.1 Pociągi osobowe z wagonami w całości wyposażonymi w rozsuwane zestawy kołowe typu SUW 2000, po torze 1435 mm ze stacji Medyka są przyjmowane na tor nr 16 stacji Mościska II do semafora świetlnego manewrowo-zaporowego CzZ-16 w trybie zwyczajnym trakcją elektryczną lub spalinową.

5.2.2 Po przybyciu pociągu na tor nr 16, do jego końca jest podstawiana manewrowa lokomotywa spalinowa w celu wykonania pracy manewrowej ze składem przy przestawianiu na tor 1520 mm.

5.2.3 Dopiero po doczepieniu i włączeniu do przewody głównego hamulcowego lokomotywy manewrowej, na polecenie starszego zwrotniczego posterunku zwrotniczego nr 2 zezwala się na odłączenie od składu lokomotywy pociągu PKP -S.A., uprzednio zamykając zawór końcowy głównego przewodu hamulcowego na czole pociągu, i na sygnał starszego zwrotniczego posterunku zwrotniczego nr 2 zezwala się na wjazd na tor nr 12 po odcinkach izolowanych nr 64-66.

5.2.4 Nasunięcie i przejazd wagonów z zestawami kołowymi typu SUW 2000 przez urządzenie przestawiające tak ze strony toru 1435 mm, jak i ze strony toru 1520 mm jest wykonywane za pomocą *lokomotyw manewrowych stacji Mościska II.*" 5.2.5 Nasunięcie i przejazd wagonów z zestawami kołowymi typu SUW 2000 przez urządzenie przestawiające w obydwu kierunkach odbywa się z włączonym głównym przewodem hamulcowym wagonów, z prędkością nie większą niż 25 km/godz. Przy tym do hamowania składu można wykorzystywać tylko hamulec lokomotywy (zawór nr 254).

5.2.6 Po przejechaniu składu na jeden wagon poza urządzenie przestawiające tory skład jest zatrzymywany przez ustawiacza pociągu i do czoła pociągu zostaje doczepiona lokomotywa UZ (tory 1520 mm). Po podłączeniu lokomotywy UZ do głównego przewodu hamulcowego, jej podłączenia do dodatkowego przewodu powietrznego wagonów o ciśnieniu 0,8 MPa, podłączenia ogrzewania elektrycznego wagonów (3000V), na rozkaz ustawiacza pociągu odbywa się dalsze przesunięcie składu na tor nr 4 toru 1520 mm.

Po przejechaniu wszystkich wagonów poza urządzenie przestawiające skład pociągu należy zatrzymać i rewident wagonów sprawdza stan mechanizmów blokujących zestawów kołowych we wszystkich wagonach. Kontynuacja przesuwania wagonów dalej jest możliwa tylko po upewnieniu się przez rewidenta wagonów o tym, że wszystkie koła są trwale zablokowane w nowej pozycji. Jeżeli koła nie zostały zablokowane, to skład pociągu należy ponownie przestawić na tor nr 16 (tor 1520 mm) poprzez urządzenie przestawiające i sprawdzić blokadę kół. Przy prawidłowym zablokowaniu kół na torze 1435 mm należy powtórzyć czynność przestawiania składu poprzez urządzenie przestawiające na tor nr 4 (tor 1520 mm) i sprawdzić stan blokady mechanizmów blokujących. W przypadku, jeżeli tym razem znowu nie dojdzie do zablokowania kół na torze 1520 mm, wagon zostaje uznany za niesprawny, jest zwracany poprzez urządzenie przestawiające na tor nr 16 (tor 1435 mm) i odczepiany od pociągu w celu usunięcia niesprawności.

5.2.7. Przesławienie wagonów osobowych z zestawami kołowymi typu SUW 2000 z toru 1520 mm na tor 1435 mm odbywa się w sposób analogiczny, ale w odwrotnym kierunku. Po wystawieniu składu pociągu z Parku Lwowskiego na tor 4-y Parku nr 3, lokomotywa główna zostaje odczepiona i wyjeżdża na sąsiedni tor, a wcześniej podstawiona na koniec składu lokomotywa manewrowa stacji, po przygotowaniu trasy nasunięcia na urządzenie przestawiające, na rozkaz dyżurnego stacji, sygnał starszego zwrotniczego

- posterunku zwrotniczego nr 2 i ustawiacza wagonów, wykonuje nasunięcie składu na urządzenie przestawiające tory.
- 5.2.8. Po przejeździe pierwszego wagonu przez urządzenie przestawiające, ustawiacz wagonów zatrzymuje skład w celu doczepienia do czoła lokomotywy PKP S.A.
- 5.2.9. Dalsze przestawianie składu z toru nr. 4 (toru 1520 mm) na tor nr 16 (tor 1435 mm) jest wykonywane za pomocą lokomotywy PKP na sygnały wydane przez ustawiacza wagonów i starszego zwrotniczego posterunku zwrotniczego nr 2, po odczepieniu lokomotywy manewrowej UZ od końca pociągu, która nasuwała skład na urządzenie przestawiające, i wykonaniu czynności jak w punkcie 5.2.6.
- 5.2.10. Po przestawieniu pociągu osobowego na tor 16 (tor 1435 mm) są wykonywane czynności z zakresu obsługi technicznej i próby hamulców samoczynnych przed wyprawieniem na stację Medyka.
- 5.2.11. Wyprawienie pociągu osobowego z toru nr 16 na stację Medyka odbywa się w zwykłym, ustalonym trybie na sygnał zezwalający semafora świetlnego wyjazdowego N16 lub w innym trybie, przewidzianym w niniejszej instrukcji.
- 5.2.12. Ruch wagonów po stanowisku przestawczym odbywa się łagodnie, bez wstrząsów i szarpnięć, pod nadzorem rewidenta wagonów i ustawiacza pociągów stacji Mościska II.
- 5.2.13. Wszystkie wagony pociągów osobowych winny być wyposażone w sprzęg samoczynny układu LAF i sprzęg śrubowy układu UIC. W uniwersalne sprzęgi samoczynne typu LAF muszą być wyposażone wagony na zestawach kołowych typu SUW 2000 znajdujące się na czole i na końcu składu.
- 5.2.14. Przystawienie składu pociągu osobowego z zestawami kołowymi typu SUW 2000 z toru 1435 mm na tor 1520 mm i z powrotem odbywa się bez wysiadania i wsiadania pasażerów, którzy pozostają w tym czasie na swoich miejscach w wagonach.
- 5.2.15. Tor nr 16 stanowi miejsce dokonywania początkowych i końcowych czynności paszportowo-celnych na terenie Ukrainy, w zależności od kierunku ruchu pociągu. Łączny czas przebywania pociągu osobowego na stacji Mościska II przestawianego z jednego toru na drugi przez stanowisko przestawcze, nie powinno przekraczać czasu ustalonego w rozkładzie jazdy pociągów.
- 5.3. Zasady **ruchu wagonów towarowych na odcinku granicznym Mościska II -Medyka, wyposażonych w zestawy kołowe typu SUW 2000.**

- 5.3.1. Ruch pociągów towarowych na odcinku granicznym Mościska II - Medyka składających się w całości z wagonów wyposażonych w zestawy kołowe typu SUW 2000, odbywa się analogicznie jak pociągów osobowych z wagonami z takimi zestawami kołowymi. Ruch wagonów towarowych na zestawach kołowych typu SUW 2000 w obydwu kierunkach przez urządzenie przestawiające winno odbywać się z włączonym głównym przewodem hamulcowym wagonów, z prędkością nie przekraczającą 25 km/godz. Do hamowania składu jest dozwolone używanie tylko hamulca lokomotywy (zawór nr 254), Wszystkie wagony towarowe na zestawach kołowych SUW 2000 muszą być wyposażone w sprzęgi samoczynne typu LAF z jednej i drugiej strony wagonu.
- 5.3.2. W przypadku, gdy w przybyłym pociągu towarowym są wagony wyposażone w zestawy kołowe typu SUW 2000, takie wagony są odzlepiane od pociągu i przestawiane na drugi tor przez urządzenie przestawcze stacji Mościska II za pomocą lokomotyw manewrowych stacji w jednym lub drugim kierunku w analogiczny sposób jak składy osobowe z wagonów z zestawami kołowymi typu SUW 2000, nie używając do tego celu lokomotyw PKP S.A.
- 5.3.3. Zabrania się spuszczenia wagonów towarowych z zestawami kołowymi typu SUW 2000 z górką bez lokomotywy, wypychania z toru wyciągowego i dopuszczania do ich połączenia ze stojącymi wagonami z prędkością przekraczającą 5 km/godz.

6. PORZĄDEK PRZEJAZDU I OZNAKOWANIA POCIĄGÓW TOWAROWYCH I PASAŻERSKICH

- 6.1. Ruch pociągów na szlaku Medyka - Mostiska-II odbywa się bez obecności drużyn manewrowych (konduktorskich). Lokomotywy UZ (elektrowozy, lokomotywy spalinowe) pociągów towarowych obsługiwane są przez jednego maszynistę, lokomotywy PKP – przez maszynistę i pomocnika maszynisty.
Lokomotywy UZ pociągów pasażerskich i elektrycznych zespołów trakcyjnych USSK obsługiwane są przez maszynistę i pomocnika maszynisty.
- 6.2. Zabrania się odprawiania pociągów bez obecności drużyn manewrowych (konduktorskich):
 - a) przy ruchu wagonami do przodu,
 - b) roboczych, pociągów naprawczych, mających postój na szlaku w celu wykonania robót, prac ładunkowo - rozładunkowych.
- 6.3. Oznaczenie sygnałami wagonów końcowych pociągów towarowych kolei 1520 mm odbywa się jedną czerwoną tarczą niezależnie od pory doby i warunków widoczności,

pociągów kolei 1435 mm - dwiema białymi - czerwonymi tarczami, odblaskowymi niezależnie od pory doby umieszczonymi nad belką zderzakową z prawej i lewej strony.

6.4 Pociągi pasażerskie, elektryczne zespoły trakcyjne USSK oznaczone są dniem i nocą trzema czerwonymi światłami wbudowanych latarni elektrycznych,

Osygnalizowanie końca pociągu zleca się konduktorowi ostatniego wagonu, przy elektrycznych zespołach trakcyjnych USSK – kierownikowi pociągu.

Lokomotywy UZ, wydawane do pociągów, elektryczne zespoły trakcyjne USSK powinny być wyposażone w pociągową łączność radiową.

6.5. Zawieszanie i zdejmowanie sygnałów końcowych na pociągi towarowe dokonuje się według rozporządzenia dyżurnych stacji według następującego porządku :

a) na pociągi kolei 1520 mm na stacji Mostiska II sygnały końcowe są zawieszane i zdejmowane przez rewidenta wagonów według porządku ustalonego miejscową instrukcją, instrukcją stacji Mostiska II. Na stacji Medyka sygnały zawieszają i zdejmują ajenci techniczni UZ.

b) na pociągi kolei 1435 mm na stacji Mostiska II i Medyka sygnały zawieszają i zdejmują pomocnik maszynisty lokomotywy PKP.

c) dla normalnego oznaczenia końca pociągów UZ tworzy się zapas czerwonych tarcz w ilości 8 sztuk na 9 - tym posterunku zwrotnicowym stacji Mostiska II i 4 sztuki na stacji Medyka w pomieszczeniu agentów UZ. Dla pociągów PKP sygnały pociągowe stanowią, wyposażenie inwentarzowe lokomotywy.

6.7. Dokumenty towarowe w zabezpieczonym pakiecie i spis z natury (spis wagonów) wręczany jest maszyniście prowadzącemu lokomotywę. Maszynista pociągu nie ma prawa odjeżdżać ze stacji, bez otrzymania tych dokumentów. Na pakiecie z dokumentami towarowymi nakleja się etykietkę (nalepkę) DU-81, na którym dokładnie pisze się Nr wagonu końcowego. W pociągach z wagonami próżnymi numer wagonu końcowego oznacza się w spisie z natury (spisie wagonów) DU-1 z dopiskiem „Ostatni” .

Dostarczenia dokumentów na lokomotywę i z lokomotywy z pomieszczenia technicznego na stacji Medyka i na stacji Mostiska II, dokonuje agent zdawczy stacji Mostiska II.

Wykaz spisanych wagonów na pociągi pasażerskie, a także wagonów doczepianych wręczany jest kierownikowi pociągu i przechowywany u niego przez całą drogę przejazdu. Dla elektrycznych zespołów trakcyjnych USSK wykazu wagonów nie sporządza się.

6.8. Próba hamulców zespolonych (automatycznych) przy odprawie pociągów towarowych i pasażerskich ze stacji Mostiska II przeprowadzana jest przez rewidentów wagonów UZ, na stacji Medyka po kolei 1520 mm przeprowadzana jest przez agentów technicznych UZ, a w pociągach kolei 1435 mm - przez technicznych agentów PKP. W razie potrzeby przy elektrycznym zespole trakcyjnym USSK próbę hamulców zespolonych przeprowadza agent USSK według ustalonych wytycznych bez konieczności wydawania zaświadczenia wzoru WU - 45 Na odwrotnej stronie

zaświadczenia wzoru WU - 45, wydawanego maszyniście lokomotywy po próbie hamulców, agent techniczny powinien zapisać numer wagonu końcowego z natury i podpisać to zaświadczenie.

Techniczni ajenci PKP w takiej samej kolejności dokonują zapisu na odpowiednim blankiecie PKP (karta próby hamulców).

Maszyniści lokomotyw sprawdzają numery wagonów, przedstawione w dokumentach próby hamulców według etykiety (nalepki) DU-81 lub spisu z natury.

W razie niezgodności numerów wagonów końcowych - przedstawia się dyżurnym stacji do wyjaśnienia.

- 6.9. Dyżurni stacji Mostiska II, Medyka w przypadkach przybycia pociągów bez sygnałów końcowych obowiązani są sprawdzić zapisy numerów wagonów końcowych w kartach próby hamulców i w spisie wagonów z numerami przybyłych wagonów końcowych. W przypadku stwierdzenia przybycia elektrycznego zespołu trakcyjnego USSK do stacji bez sygnałów końcowych, dyżurny ruch stacji Medyka , Mostiska II natychmiast informuje o tym maszynistę pociągu. W przypadku niezgodności numerów wagonów końcowych, tor szlaku, po którym przyjechał pociąg, uważa się za zajęty aż do sprawdzenia jego wolności.

Sprawdzenie wolności szlaku dyżurny stacji przeprowadza każdy na swoim terenie.

Porządek przeprowadzenia zamknięcia i otwarcia szlaku przedstawiony jest w rozdziale 4 tej Instrukcji.

- 6.10. Przy prowadzeniu pociągu na szlaku maszynista obowiązany jest obserwować stan techniczny pociągu i umieszczenie ładunku na jadącym składzie. Przy ujawnieniu niesprawności w prowadzonym pociągu lub nagłym zahamowaniu składu, maszynista powinien sprawdzić ostatni wagon, jeśli to konieczne - maszynista własnymi siłami powinien podjąć działania w celu usunięcia ujawnionych uszkodzeń, poinformować drogą radiową lub telefoniczną dyżurnego stacji. Dalszy ruch pociągu wznowia się zgodnie z decyzją maszynisty z przestrzeganiem koniecznych środków bezpieczeństwa ruchu i obecności sygnału na ostatnim wagonie pociągu.

7. PORZĄDEK PRZEJAZDU POCIĄGÓW ODBUDOWY NAWIERZCHNI I LOKOMOTYW POMOCNICZYCH, RUCHU I PRACY POCIĄGÓW GOSPODARCZYCH (ROBOCZYCH) NA SZLAKU I PRZYLEGLYCH STACJACH

- 7.1. W przypadku przeprowadzania na przejściu granicznym i przyległych stacjach prac budowlanych, prace te są prowadzone przez siły i środki tej strony, dla której są one konieczne, a w wypadku konieczności wykonania prac budowlanych dźwigiem na szlaku i torach stacji Mostiska II kolei 1435 mm wykonywane są przez dźwig PKP, wysyłany przez PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych (IZ) w Rzeszowie, zgodnie z zapotrzebowaniem Lwowskiej Dyrekcji Przewozów Kolejowych, a na szlaku i torach stacji Medyka kolei 1520 mm - przez dźwig wysyłany przez Lwowską Dyrekcję Przewozów Kolejowych na zapotrzebowanie PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie.

- 7.2. Pociąg odbudowy nawierzchni lub lokomotywa wspomagająca wysyłana jest przez dyżurnego stacji Mostiska II lub Medyka na podstawie telefonicznego lub pisemnego

zapotrzebowania drużyny pociągu, która potrzebuje pomocy, a także na życzenie kierownictwa Lwowskiej Dyrekcji Przewozów Kolejowych lub Zakładu Linii Kolejowych w Rzeszowie. Każdy pociąg odbudowy nawierzchni lub lokomotywa wspomagająca, kierowane na miejsce postoju pociągu (lub awarii) na szlak zamknięty są wyprawiane przez dyżurnego ruchu.

- 7.3. Przy konieczności zatrzymania pociągu towarowego na szlaku na skutek wyjścia z szyn, zderzenia, rozbicia towaru itp. gdy należy osłonić miejsce przeszkody dla ruchu pociągów, na sąsiednim torze, maszynista zatrzymanego pociągu obowiązany jest zgłosić o tym przez radio wskazując miejsce i czas zatrzymania się (kilometr, hektometr toru), maszynistom nadjeżdżających pociągów i dyżurnym stacji Mostiska II (Medyka), który szybko informuje dyżurnego stacji Medyka (Mostiska II) o zakazie odprawienia następných pociągów.

Przy zbliżeniu się nadjeżdżającego pociągu maszynista obowiązany jest podać sygnał alarmu w nocy, przy złej widoczności (mgła, zamieć lub inne niekorzystne warunki) i w dzień.

- 7.4 Przy zatrzymaniu pociągu pasażerskiego na szlaku hamulcem ręcznym, konduktorzy powinni przejrzeć obsługiwane wagony i w wypadku zauważenia usterki, szybko podać sygnał w kierunku lokomotywy. Pozwolenia na jazdę w tym wypadku dokonuje konduktor wagonów po przeglądzie i usunięciu usterki.
- 7.5 Przy zatrzymaniu się na szlaku pociągów i braku możliwości dalszej jazdy należy:

a) przy niesprawności działania hamulców automatycznych w pociągu, maszynista zobowiązany jest sprawdzić całościowo obwód hamulca głównego, uruchomić hamulce automatyczne i ręczne lokomotywy, hamulce ręczne elektrycznego zespołu trakcyjnego USSK i szybko zawiadomić dyżurnego stacji Mostiska II i Medyka drogą radiową lub telefoniczną, w jakim kilometrze i hektometrze toru znajduje się czoło i koniec pociągu, jaka pomoc jest potrzebna.

b) przy uszkodzeniu hamulców automatycznych maszynista lokomotywy używa hamulca ręcznego, nadaje sygnał alarmu w celu przywołania konduktorów (jeżeli jest to pociąg pasażerski) lub innych pracowników w celu zabezpieczenia składu i osłonięcia pociągu, szybko

układa pod koła wagonów od strony spadku (spadek na szlaku Mostiska II - Medyka od stacji Mostiska II w stronę Medyki wynosi 3,6 ‰) płozy hamulcowe i według rachunku 1 płoza hamulcowa na 20 osi z obciążeniem na oś 15 ton i więcej i 1 płoza hamulcowa na 8 osi z obciążeniem na oś mniej niż 15 ton lub obciążeniem nieznanym. W pociągach pasażerskich hamulce ręczne uruchamiane są przez konduktorów wagonów na polecenie maszynisty. Przy elektrycznym zespole trakcyjnym USSK maszynista zabezpiecza skład hamulcem ręcznym.

Po doczepieniu do pociągu lokomotywy wspomagającej i próbie hamulców automatycznych, konduktorzy pociągów pasażerskich lub maszynista, zatrzymanego pociągu na sygnał maszynisty lokomotywy wspomagającej zwalniają hamulce ręczne, postojowe wyjmują spod kół płozy hamulcowe i dostarczają je na lokomotywę / elektryczny zespół trakcyjny USSK/.

Po osobistym przeglądzie przez maszynistę zatrzymanego pociągu, zebraniu (obecności) wszystkich płóz hamulcowych, pociąg odprawiany jest na stację z której przyjechała lokomotywa wspomagająca. Powyższe postępowanie dotyczy pociągów prowadzonych

lokomotywami UZ,. Przy pociągach prowadzonych lokomotywami PKP należy zahamować hamulcami ręcznymi 6%«iasy" ogólnej składu pociągu i ostatni wagon.

- 7.6 Zatrzymane pociągi są zabierane ze szlaku lokomotywą wspomagającą : parzyste - na stację Medyka, nieparzyste - na stację Mostiska II.

Wyprawianie lokomotyw wspomagających na szlak zamknięty odbywa się dla pociągów parzystych ze stacji Medyka, a nieparzystych ze stacji Mostiska II.

W przypadkach braku na stacji Medyka lokomotywy kolei 1520 mm dyżurny stacji Mostiska II, na żądanie dyżurnego stacji Medyka wyprawia lokomotywę po wolnym torze.

- 7.7 W wyjątkowych wypadkach przy rozerwaniu sprzęgów, zatarasowania torów, awarii - dopuszcza się uwolnienie szlaku przez ściągnięcie części z początku i końca pociągu na różne stacje przez lokomotywę wspomagającą, wysyłańą ze stacji Mostiska II i Medyka, na żądanie maszynisty pociągu który doznał awarii. Maszynista w swoim zgłoszeniu powinien dokładnie wskazać kilometr, hektometr początku i końca stojącego na szlaku pociągu.

- 7.8. W przypadku konieczności wykonania kompleksowych prac remontowych toru i budowli towarzyszących, pociągi gospodarcze (robocze) odprawiane są na szlak zamknięty.

- 7.9. Zamknięcie torów szlaku w celu odprawienia pociągów pomocniczych, lokomotyw pomocniczych, pociągów gospodarczych (roboczych) przeprowadzane jest przez dyżurnego stacji Mostiska II i Medyka, drogą wymiany zarejestrowanych telefonogramów według wzoru przedstawionego w rozdziale 4-tym tej instrukcji.

Ruch pociągów gospodarczych (roboczych) na szlaku zamkniętym odbywa się we dług zasad obowiązujących na kolejach tego kraju, na terytorium którego trwają prace. Dyżurni stacji podają sobie numery odprawianych pociągów, do którego kilometra jedzie, dokąd i kiedy wraca.

- 7.10. Przyjeździe po szlaku maszynista lokomotywy pomocniczej (pociągu odbudowy lub przeciwpożarowego) wykazuje szczególną czujność i jedzie z szybkością nie większą niż 20 km/h z gotowością szybkiego zatrzymania się.

Dojazd lokomotywy pomocniczej do pociągu i dalsze działanie drużyn lokomotywo-
wych przy wyciąganiu pociągu na stację, prowadzone jest według zasad obowiązujących UZ i PKP.

- 7.11. Po uwolnieniu szlaku przez ściągnięcie zatrzymanego pociągu, ukończeniu prac budowlanych lub gospodarczych, otwarcie części toru szlakowego (lub całego szlaku) przeprowadzone jest przez dyżurnego stacji, na którą wrócił skład pociągu lub ostatnia część składu pociągu, na podstawie pisemnego zawiadomienia lub powiadomienia telefonicznego odpowiedzialnego kierownika robót, po zakończeniu roboty przy zachowaniu skrajni i braku taboru kolejowego i powrocie lokomotywy pomocniczej z konwojentem (z kolejnym zapisem w dzienniku ruchu pociągów).

Otwarcie toru szlaku przeprowadza dyżurny stacji według zarejestrowanego telefonogramu pociągowego po upewnieniu się o wolności szlaku w sposób ustalony w rozdziale 4-tym tej instrukcji.

8. PORZĄDEK RUCHU WAGONÓW SILNIKOWYCH, DREZYN NA SZLAKU MOSTISKA II- MEDYKA.

8.1. Ruch wagonów motorowych, ciężkich drezyn z normalną czułością bocznikowania należy prowadzić według zasad ustalonych dla ruchu pociągów. Przy ruchu ciężkich drezyn nie powodujących bocznikowania obwodów torowych (rdza, zabrudzenie zestawów kołowych) pracę blokady wyłącza się i ruch tych jednostek odbywa się na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów.

9. PORZĄDEK RUCHU POCIĄGÓW PRZY PRZERWIE W DZIAŁANIU WSZYSTKICH ISTNIEJĄCYCH ŚRODKÓW SYGNALIZACJI I ŁĄCZNOŚCI.

9.1. Przy przerwie działania wszystkich istniejących środków sygnalizacji i łączności ruch pociągów nie odbywa się do czasu uruchomienia jednego ze środków łączności dla ruchu pociągów.

10. PORZĄDEK FORMOWANIA (ZESTAWIANIA) POCIĄGÓW KOLEI 1520 MM NA STACJACH MOSTISKA II, MEDYKA.

10.1. Warunki dla wagonów dopuszczanych do ruchu, kolejność podstawiania, przekazania, warunki korzystania, wyłączenia z pociągów, eksploatacji wagonów, ich sprzątnięcie i dezynfekcja, a także wymogi techniczne stawiane wagonom pod względem zestawów kołowych, wózków i resorów, panewek (panwi), urządzeń zderzakowych i ciągowych, hamulców, pudeł i ram, ogrzewania i wyposażenia w energię i inne urządzenia techniczne powinny w pełni odpowiadać „Zasadom korzystania z wagonów w komunikacji międzynarodowej (OPW)“.

10.2. Formowanie pociągów towarowych odbywa się przy pomocy sprzęgów automatycznych bez dobierania wagonów na podstawie ilości osi i wagi z różnicą wysokości między osiami podziałowymi sprzęgów automatycznych nie większą niż 100 mm, a między lokomotywą i pierwszym załadowanym wagonem - nie większą niż 110 mm. Masa pociągu towarowego i jego długość uściśla się każdego roku i ustalana jest przez Komisję Graniczną UZ i PKP.

Zawieszanie sygnałów na wagon końcowy odbywa się na stacji Mostiska II przez pracowników stacji, a na stacji Medyka przez ajenta UZ.

- 10.3. Wagony parku pasażerskiego i towarowego z ludźmi, oprócz służbowych, towarowych z konwojentami, włączone do pociągu, są wstawiane w środek pociągu w jednej grupie i są oddzielone od platform towarowych nie mniej niż jednym wagonem.

W pociągach z wagonów towarowych przystosowanych do przewożenia ludzi za lokomotywą wstawia się jeden wagon ochronny. Wagony parku pasażerskiego i towarowego z ludźmi, włączone do pociągów towarowych oddzielane są od końca pociągu nie mniej niż jednym wagonem nie zajęty przez ludzi.

W charakterze wagonów ochronnych mogą występować wagony - chłodnie i próżne węglarki.

Zabrania się wstawiania do pociągów z ludźmi wagonów z ładunkami niebezpiecznymi. Wstawianie do pociągów wagonów z ładunkiem niebezpiecznym odbywa się zgodnie z załącznikiem Nr 4 k SMGS.

- 10.4. W pociągach towarowych wagony z hamulcami zespolonymi powinny być rozmieszczone tak, by ilość wagonów z przewodami przelotowymi w jednej grupie nie stanowiła więcej jak 8 osi, a przed ostatnimi dwoma wagonami hamowanymi nie więcej niż 4 osie.

- 10.5. Wszystkie pociągi towarowe i pasażerskie jadą na automatycznych (zespolonych) hamulcach. Ilość działających (czynnych) hamulców w pociągach towarowych powinna zabezpieczać 33 tony ciężaru hamującego na każde 100 ton wagi brutto składu (nie licząc wagi lokomotywy i tendra i ich hamulców). Przy obecności w pociągu wagonów z hamulcami klockowymi kompozycyjnymi, przy niedostatecznym ciężarze hamującym na 100 ton wagi, obliczenia prowadzone są według zasad istniejących na UZ. W pociągach pasażerskich hamulce automatyczne (zespolone) włączane są w całości i powinny zabezpieczać nie mniej niż 60 ton ciężaru hamującego na każde 100 ton ciężaru brutto pociągu z uwzględnieniem wagi lokomotywy i tendra i ich hamulców. Wielkość nacisku klocków hamulcowych na oś w tonach :
Jednometalowe wagony pasażerskie o wadze :

53 t	10,0 ton
48 t do 53 t	9,0 ton
42 t do 48 t	8,0 ton
Jednometalowe wagony pasażerskie gabarytu 03 WM /RIC/ z hamulcem KEC :	
położenie- osobowy	10,0 ton
położenie-pospieszny	15,0 ton
wagony pasażerskie o długości 20,2 m i więcej	9,0 ton
pozostałe wagony pasażerskie	6,5 tony
wagony towarowe położenie - próżny	3,5 tony
4 - osiowe przy włączeniu :	
położenie - ładowny	7,0 ton
położenie - średnie	5,0 ton
4 - osiowe izotermiczne i bagażowe CM W z jednostronnym hamowaniem	6,0 ton
Wagony chłodnicze z wymiennym zestawem przy włączeniu:	
położenie - ładowne	9,0 ton
położenie - średnie	6,0 ton

Przestawienie rączki rozdzielacza powietrznego w wagonach towarowych w położenie - ładowny dokonuje się przy załadunku wagonów nie mniej niż 6 ton na oś (brutto), w położenie - średnie - od 3 do 6 ton na oś, w położenie - próżny - mniej niż 3 tony na oś.

- 10.6. Przy uszkodzeniu się hamulców automatycznych w podróży (na szlaku) pociąg wjeżdża na stację według porządku ustalonego w punktach 7.5; 7.6; 7.7 tej instrukcji.
- 10.7. Przy formowaniu pociągów kolei 1520 mm na stacji Medyka i Żurawica zmiana (prze-stawienie) urządzenia hamulcowego w odpowiednie położenie (załadowany średni lub próżny) i połączeniu powietrznych sprzęgów przeprowadzane jest przez ajenta PKP.
- 10.8. Informacja o sprawności działania hamulców ręcznych i automatycznych, wielkości ciężaru hamowanego w pociągach kolei 1520 mm jest sporządzana na stacji Medyka przez ajenta technicznego Kolei Lwowskiej.
Ajent UZ odpowiada za:
- prawidłowe rozliczenie faktycznej obecności działających w pociągach hamulców ręcznych i automatycznych, ich stan i za przedstawioną w informacji wagę pociągu, faktyczny ciężar hamujący, techniczny stan wagonów i korektę (uzgodnienie) faktycznego ciężaru hamującego z dopuszczalnymi normami dla danego pociągu i prawidłowe ustawienie rodzaju hamowania.
- 10.9. Pociągi kolei 1520 mm są zabezpieczane niezbędną ilością płóz hamulcowych dla utrzymania pociągu na miejscu w przypadku uszkodzenia hamulców automatycznych.
Płozy hamulcowe przechowywane są w lokomotywie jako inwentarz.
Koniec pociągu towarowego w dzień i w nocy oznacza się czerwoną tarczą.
- 10.10. Prawidłowość załadunku, umocowania ładunków na otwartym taborze kolejowym w pociągach odprawianych ze stacji Mostiska II na stację Medyka, sprawdza pracownik zmianowy zdawczo - odbiorczy placówki zdawczej, robiąc notatkę o gotowości pociągu do wyjazdu w specjalnej książce znajdującej się w pomieszczeniu dyżurnego „przemyskiego parku” w stacji Mostiska II.
Przyjęcie towaru i wagonów na stacji Medyka prowadzi ajent placówki zdawczej stacji Mostiska II, który potwierdza gotowość pociągu w trzech egzemplarzach, 3 egz. zostaje na stacji Medyka, a 2-gi egz. na stacji Mostiska II.

11. PORZĄDEK ZESTAWIANIA (FORMOWANIA) POCIĄGÓW KOLEI 1435 MM NA STACJACH MOSTIKA II, MEDYKA

11.1 Formowanie pociągów towarowych odbywa się bez dobierania wagonów według wagi i ilości osi. Wagony pierwszy i ostatni powinny posiadać działające hamulec automatyczne. Wagony różniące się co do wysokości przy styku zderzaków od 100 do 125 mm ustawiane są w drugiej połowie pociągu, przy tym podpychanie takich pociągów jest niedopuszczalne.

Wagony wyposażone w działające hamulce automatyczne powinny być rozmieszczone w pociągu równomiernie, przy tym do pociągów mogą być wstawiane wagony z przewodami przelotowymi nie więcej niż dziesięć osi w grupie.

11.2 Wagon końcowy powinien spełniać następujące wymagania i posiadać:

- działający hamulec automatyczny
- hamulec ręczny w dobrym działającym stanie

- zawór powietrzny w dobrym działającym stanie
- pomost hamulcowy
- przystosowany do zainstalowania sygnałów końcowych.

11.3 Lokomotywy spalinowe powinny posiadać ochronę od wagonów, w których ładunek może się przesunąć w czasie jazdy, przez jeden wagon kryty, próżną lub ładowną węglarką, których ładunki nie przesuną się w czasie jazdy.

11.4 Wagony towarowe z ludźmi, oprócz służbowych i z konduktorami konwojującymi ładunek w składach pociągów towarowych, są wstawiane w środek pociągu jako jedna grupa i powinny być oddzielone jednym krytym wagonem od wagonów, które są załadowane drzewem, słupami, szynami i innym podobnym ładunkiem, który może się przesunąć w czasie jazdy.

11.5 Wagony z hamulcami ręcznymi w miarę możliwości są rozlokowane równomiernie na całej długości pociągu.

11.6 Ilość czynnych hamulców automatycznych w pociągach powinna zabezpieczać 26 % ciężaru hamującego ogólnej wagi brutto (bez uwzględnienia wagi lokomotywy), przy tym ciężar hamujący każdego wagonu próżnego jest przedstawiony na wskaźniku przyrządu hamulcowego w położenie - próżny. Przy braku na wskaźniku przyrządu hamującego danych o ciężarze hamującym, ciężar hamujący wagonu próżnego przyjmuje się jako równy wadze tary wagonu.

Ciężar hamujący wagonu towarowego i prawidłowość położenia rączki przyrządu hamulcowego określa agent techniczny PKP.

Przy formowaniu pociągów z wagonów próżnych na stacji Mostiska II ajenci Kolei Lwowskiej powinni postawić rączkę hamulca w położenie hamowania - próżny (krańcowe lewe położenie na wskaźniku przyrządu hamulcowego), a także łączą przewody hamulcowe obwodu hamowania.

11.7 W celu zatrzymania pociągu na miejscu powinny znajdować się wagony z hamulcami ręcznymi w ilości nie mniejszej niż 10 w całym składzie pociągu bez uwzględnienia lokomotywy. Wagony niesprawne, nadające się do ruchu włączane są do pociągu za zezwoleniem ajenta technicznego PKP.

11.8. Parowozy zimne a także lokomotywy spalinowe i elektryczne niepracujące wstawiane są tylko w pierwszą połowę pociągu w ślad za lokomotywą prowadzącą w ilości nie większej od 2 jednostek.

11.9. Nocą koniec pociągu oznaczany jest dwoma tarczkami odblaskowymi w kolorach biało - czerwonym bez względu na porę doby. Zawieszanie i zdejmowanie urządzeń sygnałowych jest dokonywane przez agentów PKP.

11.10. Próba hamulców automatycznych w pociągu odbywa się:

- w pociągach kolei 1520 mm na stacjach Mostiska II i Medyka przez agentów technicznych UZ i agentów technicznych PKP
- w pociągach kolei 1435 na stacjach Mostiska II i Medyka przez agentów technicznych PKP i agentów technicznych UZ.

- 11.12. Maksymalne schodzenie powietrza z przewodu głównego pociągu nie powinno przewyższać $0,2 \text{ kg/cm}^2 \cdot \text{min}$. Wyjście trzpieni(trzonów) cylindrów hamulcowych - powinno wynosić średnio 75 - 125 mm, ręczne i automatyczne hamulce powinny być -sprawne,
- 11.13. Przegląd stanu magistrali (obwodu) powietrznej pociągu i stan manometru, zainstalowanego na lokomotywie lub manometru, zainstalowanego w obwodzie powietrznym składu.
- 11.14. Przed odprawieniem pociągu ze stacji formowania sporządzana jest karta próby hamulca w której przedstawiane jest zabezpieczenie pociągu hamulcami. Zaświadczenie(karta) wydawane jest dla pociągów kolei 1520 mm i 1435 mm odprawianych ze stacji Medyka i Mostiska II maszyniście. Wypełnienie zaświadczenia (karty) i obliczenie zabezpieczenia przez hamulce prowadzone jest dla pociągów kolei 1520 mm agentów technicznych UZ, dla pociągów kolei 1435 mm - przez agentów technicznych PKP.
- 11.15 Wyjściowa stacja graniczna kolei zdającej obowiązana jest z wyprzedzeniem 48 godz. zawiadomić wejściową stację graniczną kolei przyjmującej o mającym nastąpić przekazaniu przesyłek z przekroczoną skrajnią, ciężkich, długich **lub** z materiałem niebezpiecznym z jednoczesnym podaniem stacji przeznaczenia.
- Zawiadomień dokonują Naczelnicy :
- a) ze strony kolei UZ - Naczelnik stacji Mostiska II
- b) ze strony PKP - Naczelnik Sekcji Przewozów Towarowych w Medyce.

12. PORZĄDEK (ZASADY) WYDAWANIA OSTRZEŻEŃ

- 12.1 W przypadkach gdy przy jeździe pociągów należy wykazać szczególną czujność przez drużyny lokomotywowe, ograniczyć prędkość ruchu, uprzedzić drużyny lokomotywowe o odbywających się pracach, wydawane są pisemne ostrzeżenia dla pociągów. Ostrzeżenia wydawane są przez każdą ze stron zgodnie z obowiązującymi przepisami-na UZ i PKP.
- 12.2. Przy przyjęciu dyżuru dyżurni stacji Mostiska II, Medyka uzgadniają telefonicznie istniejące ostrzeżenia na szlaku Mostiska II - Medyka, zapisane w specjalnym dzienniku (książce) przy ujawnieniu niedokładności w tekście lub braku istniejącego ostrzeżenia dyżurni stacji Mostiska II i Medyka wymieniają między sobą telefonogramy z tekstem ostrzeżenia według przewidzianego porządku istniejących zasad na UZ i PKPi danej instrukcji.
- 12.3. Maszynistom pociągów kolei 1520 mm ostrzeżenia na obu torach i w obu kierunkach wydaje dyżurny stacji Mostiska II, a pociągom kolei 1435 mm w obydwu kierunkach -dyżurny stacji Medyka.
- Zgłoszenia na wydanie ostrzeżeń kolei 1520 mm, istniejące na terenie PKP, dyżurny stacji Medyka obowiązany jest przekazać dyżurnemu stacji Mostiska II

zarejestrowanym telefonogramem; zgłoszenia na wydanie ostrzeżeń kolei 1435 mm, istniejące na terenie UZ, dyżurny stacji Mostiska II obowiązany jest przekazać dyżurnemu stacji Medyka również zarejestrowanym telefonogramem.

12.4. W przypadku konieczności wydania nieprzewidzianego ostrzeżenia w momencie znajdowania się pociągu kolei 1520 mm na stacji Medyka lub pociągu kolei 1435 mm na stacji Mostiska II, ostrzeżenie wydawane jest przez dyżurnych tych stacji.

12.5. Przy konieczności wydania nieprzewidzianego ostrzeżenia dla pociągu, o szczególnych warunkach jazdy na szlaku Mostiska II - Medyka, które nadeszło od drużyny lokomotywowej lub od kierownika robót, prowadzącego prace remontowe na szlaku - takie ostrzeżenie wydawane jest przez dyżurnego stacji Mostiska II lub Medyka, w zależności od tego, kto otrzymał zgłoszenie lub informację o konieczności wydania tego ostrzeżenia. W tym wypadku ostrzeżenie zapisywane jest przez dyżurnego stacji w specjalnym dzienniku (książce) a następnie tekst ostrzeżenia jest przekazywany zarejestrowanym telefonogramem do dyżurnego stacji Medyka (Mostiska II). Na stacji Mostiska II ostrzeżenie wydawane jest maszyniście lokomotywy /elektrycznego zespołu trakcyjnego USSK/ za pokwitowaniem na grzbiecie ostrzeżenia na blankiecie koloru białego z żółtym pionowym paskiem, a na stacji Medyka również za pokwitowaniem na blankiecie koloru białego z żółtym poziomym paskiem „Rozkaz pisemny O”.

Ze strony UŻ

Zastępca Dyrektora d.s Infrastruktury Regionalnej Filii Lwowska Żeleznica R. Czernicki

Dyrektor Filii „Ukraińska Spółka Szybkich Kolei” Wasyl Ilciszyn

Ze strony PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie

Zastępca Dyrektora Marek Małacha

Zastępca Dyrektora Henryk Peszko