



Ril 302.2201 Z01

**Miejscowe porozumienie
graniczne**

zawarte między
DB Netz AG
Region Ost
Betrieb Netz Neustrelitz
oraz
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
(PKP PLK S.A.)
Zakład Linii Kolejowych w
Szczecinie
(zwanymi dalej stronami)
dla odcinka
eksploatowanego w ruchu
granicznym
Szczecin Główny – Löcknitz

Wyciąg dla przewoźników

Ważne od 10. 12.2023

Örtliche Grenzvereinbarung

zwischen der
DB Netz AG
Region Ost
Betrieb Netz Neustrelitz
und der
PKP Polskie Linie Kolejowe
S.A. (PKP PLK S.A.)
Zakład Linii Kolejowych
Szczecin
(nachfolgend auch
Vertragspartner genannt)
für die
Grenzbetriebsstrecke
Löcknitz – Szczecin Główny

*

*

Auszug für EVU

Gültig ab 10.12.2023

<u>Strony porozumienia</u>			<u>Vertragspartner</u>	
Jednostka prowadząca	dla PKP PLK S.A.	Geschäftsführende Stelle	für die PKP PLK S.A.	
		PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie ul. Korzeniowskiego 1 70-211 Szczecin		
<u>Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych</u>		Marek Czapiewski	Stellv. Direktor Betrieb	*
<u>E-Mail</u>		marek.czapiewski@plk-sa.pl	E-Mail	*
<u>Telefon</u>		+48 91 471 55 50	Telefon	*
Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie ul. Korzeniowskiego 1 70-211 Szczecin	Für die Infrastruktur zuständige Stelle		
<u>Naczelnik Działu Eksploatacji i Infrastruktury Pasażerskiej</u>		Dariusz Puchała	Leiter des Bereichs	
<u>E-Mail</u>		dariusz.puchala@plk-sa.pl	E-Mail	
<u>Telefon</u>		+48 91 471 14 43	Telefon	
pracownik odpowiedzialny za MPG	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie ul. Korzeniowskiego 1 70-211 Szczecin	zuständige Stelle für die ÖGV		*
		Marcin Kubiak		*
<u>E-Mail</u>		marcin.kubiak@plk-sa.pl	E-Mail	*
<u>Telefon</u>		+48 91 471 15 70	Telefon	*
Jednostka prowadząca	dla DB Netz AG	Geschäftsführende Stelle	für die DB Netz AG	
		DB Netz AG Region Ost Betrieb Netz Neustrelitz I.NB-O-N-NSZ Adolf-Friedrich-Str. 21 17235 Neustrelitz Torsten Straße	Leiter des Bereichs	*
<u>Kierownik działu</u>		Torsten.strasse@deutschebahn.com	E-Mail	
<u>E-Mail</u>		+49 3981 49 1594	Telefon	
Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury	DB Netz AG Region Ost Betrieb Netz Neustrelitz I.NB-O-N-NSZ-B 03 Adolf-Friedrich-Str. 21 17235 Neustrelitz	Für die Infrastruktur zuständige Stelle		*
<u>Kierownik działu</u>		Thomas Martin	Bezirksleiter	*
<u>E-Mail</u>		Thomas.Martin@deutschebahn.com	E-Mail	*
<u>Telefon</u>		+49 3981 49 1595	Telefon	*
Miejsce opracowania	DB Netz AG Region Ost Betrieb Netz Neustrelitz I.NB-O-N-NSZ-P Voigdehäger Weg 50 18439 Stralsund	örtlich zuständige Geschäftsführung		*
Autor		Frank-Uwe Mrowczynski		*
<u>E-Mail</u>		Frank-uwe.mrowczynski@deutschebahn.com	E-Mail	*
<u>Telefon</u>		+49 3831 62 345	Telefon	*

Do użytku na stanowisku pracy (...)	Anwender (...)
<p>MPG Szczecin Główny - Löcknitz należy udostępnić w koniecznym zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pracownikom KPI wykonującym zadania w obszarze prowadzenia ruchu kolejowego, - pracownikom KPI sporządzającym regulaminy techniczne, rozkłady jazdy, regulaminy tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót, - pracownikom uczestniczącym w planowaniu, realizacji lub nadzorze ruchu kolejowego i utrzymania; - instruktorom ruchu kolejowego. 	<p>Die ÖGV Löcknitz – Szczecin Główny ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mitarbeitern der EIU, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen, - Mitarbeitern, die örtliches Regelwerk, Fahrpläne oder Betra aufstellen; - Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb und in der Instandhaltung und - den Lehrkräften für den Bahnbetrieb <p>zugänglich zu machen.</p>

*

	Spis treści	Inhaltsverzeichnis	Seite
	Wykaz skrótów	Abkürzungsverzeichnis	5
	Zmiany i uzupełnienia	Nachweis der Aktualisierungen	6
1.	Zakres obowiązywania	Geltungsbereich	7
1.1.	Podstawa prawna	Rechtsgrundlagen	7
1.2.	Postanowienia ogólne	Allgemeine Bestimmungen	7
1.3.	Określenie pojęć	Begriffsbestimmungen	8
2	Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI	Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU	10
	(...)	(...)	
2.4.3	Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej	Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern	10
2.4.4	Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi	Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen	10
3.	Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów	Infrastrukturdaten, Fahrpläne	10
	(...)	(...)	
3.2	Rozkład jazdy	Fahrpläne	10
	(...)	(...)	
3.2.2.	Sieciowy (roczny) rozkład jazdy pociągów	Netzfahrplan	10
3.2.3.	Indywidualny rozkład jazdy pociągów	Gelegenheitsverkehr	11
3.3	Przewóz przesyłek nadzwyczajnych	Außergewöhnliche Sendungen	11
3.3.1.	Ogólne postanowienia eksploatacyjne	allgemeine betriebliche Bestimmungen	11
3.3.2.	Miejscowe postanowienia eksploatacyjne	Örtliche betriebliche Bestimmungen	12
	(...)	(...)	
5.	Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym - Opis instalacji i urządzeń kolejowych oraz eksploatacji	Grenzbetriebsstrecke - Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen und betriebliche Vorgänge	15
5.1	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke	15
	(...)	(...)	
5.1.2.	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke	16

*

*

5.2	Stacje zmiany systemu i posterunki na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym	Systemwechselbahnhöfe und Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke	19
5.2.1.	Stacja Löcknitz	Bahnhof Löcknitz	19
5.2.2.	Przystanek Grambow	Haltepunkt Grambow	21
5.2.3.	Stacja Stobno Szczecińskie	Bahnhof Stobno Szczecińskie	22
5.2.4.	Stacja Szczecin Gumieńce	Bahnhof Szczecin Gumience	23
5.2.5.	Stacja Szczecin Główny	Bahnhof Szczecin Główny	24
	(...)	(...)	
6.	Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej	Angaben zum Netzzugang	27
6.1	Stosowane przepisy i wytyczne	Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien	27
6.2	Zasady akceptacji taboru kolejowego - Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności	Anforderungen an Fahrzeuge - Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk	27
6.3	Proces akceptacji pracowników przewoźnika - język stosowany w komunikacji pomiędzy pracownikami KPP i KPI	Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU -Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU	28
6.3.1	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB Netz AG	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB Netz AG	28
6.3.2	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.	29
6.4	Wyciąg z ogólnodostępnych przepisów operacyjno-technicznych zawartych w regulaminach sieci NBN.	Auszug zu den Regelungen des öffentlichen, betrieblich-technischen Regelwerks der Nutzungsbedingungen Netz.	30 *
7.	Uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji PKP PLK S. A. i DB Netz AG, a także wytycznych i umów międzynarodowych	Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB Netz AG und PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen	34
7.1	Przepisy ruchu	Betriebsvorschriften	34
7.2.	Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania	Betriebliche Vorgaben zur Transition	47
7.2.1	Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów	Transition der Zugsicherungssysteme	47
7.2.2	Przełączanie radiołączności pociągowej	Transition der Zugfunksysteme	48
	(...)	(...)	
8.6.	Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej	Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion	49
9.	Postanowienia końcowe	Schlussbestimmungen	50
10	Załączniki	Anhänge	51
10.1.1.	Rozkazy G2-14 pl/d	Befehl G 1-14 302.2000V01	52
10.1.2.	Rozkazy G14.1-14.35 pl/d	Befehl G 14.1-14.35 302.2000V02	54
10.1.3.	Załącznik językowy do rozkazu G14 pl/d	Wortlautbeiblatt 302.2000V03	55
	(...)	(...)	

Wykaz skrótów		Abkürzungsverzeichnis	
Begriff polnisch	Abkürzung polnisch	Begriff deutsch	Abkürzung deutsch
Dyżurny ruchu	dr	Fahrdienstleiter	Fdl
Indywidualny rozkład jazdy	IRJ	Fahrplan für Gelegenheitsverkehr	-
Zarządca infrastruktury	KPI	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	EIU
Przewoźnik kolejowy	KPP	Eisenbahnverkehrsunternehmen	EVU
Maszynista	masz.	Triebfahrzeugführer	Tf
Miejscowe Porozumienia Graniczne	MPG	Örtliche Grenzvereinbarungen	ÖGV
Przejazd kolejowo-drogowy	pk	Bahnübergang	BÜ
Polski numer zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	PNZ	Polnische Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr	PNZ
Niemiecki numer zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	Bza	Deutsche Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr (Betriebliche Zusatzanweisung)	Bza
Pociąg	poc.	Zug	Z
Posterunek zapowiadawczy	pzap.	Zugmeldestelle	Zmst
Punktowe urządzenia oddziaływania na pociąg	PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung	PZB
Samoczynne hamowanie pociągu	SHP	System der selbsttätigen Zugbremsung	SHP
Rozjazd	R	Weiche	W
Semafor drogowskazowy	Sdr.	Zwischensignal	Zsig
Semafor wjazdowy	Swj.	Einfahrsignal	Esig
Semafor wyjazdowy	Swy.	Ausfahrsignal	Asig
Stacja		Bahnhof	Bf
Stacja towarowa		Güterbahnhof	Gbf
Sygnaly zamknięcia torów	Z	Sperrsignal	Sperrsig
Sygnal zastępczy	Sz	Ersatzsignal	-
Wagon	wag.	Wagen	Wg
Wykaz Ostrzeżeń Stałych (WOS)	Dod. 2	Verzeichnis der ständigen Warnungen (WOS)	Dod. 2
Plan Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia	BIOZ	Sicherungsplan	-
Wykaz tymczasowych ograniczeń prędkości i innych szczegółów	La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten	La
Wykolejnica	Wk	Gleissperre	Gs
Regulamin sieci DB Netz AG	NBN	Nutzungsbedingungen Netz der DB Netz AG	NBN
Sterowanie ruchem kolejowym	srk	Leit- und Sicherungstechnik	LST
przystanek osobowy publiczny	po	Haltepunkt	Hp
Wytyczne	-	Richtlinie	Ril
Pojazd trakcyjny	-	Triebfahrzeug	Tfz
Wykaz maksymalnej prędkości DB Netz AG	-	Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten der DB Netz AG	VzG

Zmiany i uzupełnienia			Nachweis der Aktualisierungen	
Lp.	Dotyczy	Obowiązuje od	Poprawka wprowadzona dnia	przez
Lfd Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Berichtigung eingearbeitet	
			am	durch

1. Zakres obowiązywania

1.1. Podstawa prawna

Niniejsze MPG Szczecin Główny - Löcknitz jest uzgadniane między stronami na podstawie:

- Umowy między Republiką Federalną Niemiec a Rzeczpospolitą Polską o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej przez polsko-niemiecką granicę państwową, z dnia 14 listopada 2012r.;

- Umowy pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a DB Netz AG o współpracy zarządców infrastruktury kolejowej (umowa o powiązaniu infrastruktury - IVV) z dnia 22.września 2022r..

1.2. Postanowienia ogólne

W kolejowym ruchu transgranicznym obowiązują między Umawiającymi się Stronami przepisy prawne państwa, na terytorium którego znajduje się infrastruktura kolejowa i zbiór przepisów umawiającej się Strony, której infrastruktura jest użytkowana.

Uwzględniając powyższe, w MPG dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Szczecin Główny - Löcknitz dopuszcza się odstępstwa oraz uzupełnienia.

Dodatkowo, KPI określają w MPG Szczecin Główny - Löcknitz organizację prac dla przygotowania i prowadzenia ruchu kolejowego na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym.

(...)

MPG Szczecin Główny - Löcknitz ustala zasady prowadzenia ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym tak, by jazdy pociągów z jednego obszaru prowadzenia ruchu w drugi odbywały się w sposób bezpieczny i bez zakłóceń.

1. Geltungsbereich

1.1. Rechtsgrundlage

Die vorliegende ÖGV Löcknitz-Szczecin Główny wird zwischen den oben aufgeführten Vertragspartnern auf Grundlage des:

- Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs über die deutsch-polnische Staatsgrenze, vom 14.11.2012;

- Vertrages zwischen DB Netz AG und PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. über die Zusammenarbeit der Eisenbahninfrastrukturbetreiber (Infrastrukturverknüpfungsvertrag - IVV) vom 22.09.2022,

abgeschlossen.

1.2. Allgemeine Bestimmungen

Für den grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb zwischen den Vertragspartnern gelten die Rechtsvorschriften des jeweiligen Staates, auf dessen Hoheitsgebiet sich die Eisenbahninfrastruktur befindet und das Regelwerk des Vertragspartners dessen Infrastruktur genutzt wird.

Darauf aufbauend kann die ÖGV für die Grenzbetriebsstrecke Löcknitz-Szczecin Główny Abweichungen und Ergänzungen zulassen.

Außerdem vereinbaren die EIU in der ÖGV Löcknitz-Szczecin Główny die Abläufe zur Vorbereitung und Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf der Grenzbetriebsstrecke.

(...)

Die ÖGV Löcknitz-Szczecin Główny legt die Grundsätze der Betriebsführung auf der Grenzbetriebsstrecke fest, so dass die Zugfahrten von einem Gebiet der Betriebsführung in das andere Gebiet der Betriebsführung sicher und störungsfrei erfolgen können.

Obszar obowiązywania

Niniejsze MPG Szczecin Główny - Löcknitz obowiązuje dla kolejowego ruchu granicznego między DB Netz AG a PKP PLK S.A. na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Szczecin Główny - Löcknitz oraz na stacjach zmiany systemu wymienionych w punkcie 1.3.1 niniejszego porozumienia.

(...)

Geltungsbereich

Diese ÖGV Löcknitz-Szczecin Główny gilt für den Eisenbahngrenzverkehr zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. über die Grenzbetriebsstrecke Löcknitz-Szczecin Główny und auf den unter Punkt 1.3.1. genannten Systemwechselbahnhöfen.

(...)

*

Jeżeli w tych uregulowaniach stosowane są językowo uproszczone określenia np. „pracownik”, „dyżurny ruchu”, „maszynista”, „kierownik pociągu” itp., odnoszą się one w równym stopniu do wszystkich osób.

1.3. Określenie pojęć

W niniejszych MPG, użyto określeń o następującym znaczeniu:

1.3.1. Stacja zmiany systemu

Wyznaczone przez Umawiające się Strony stacje dla realizacji przekraczającej granicę państwową komunikacji kolejowej o znaczeniu międzynarodowym, regionalnym lub lokalnym, na których lub pomiędzy którymi występuje zmiana jednego z systemów: prawnego, eksploatacyjnego lub technicznego

Po stronie niemieckiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest stacja Löcknitz. Po stronie polskiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego jest stacja Szczecin Główny, a dla ruchu towarowego - stacja Szczecin Gumieńce.

1.3.2. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym

Odcinek między ustalonymi przez KPI stacjami zmiany systemu, na którym realizowana jest komunikacja kolejowa przez wspólną granicę państwową. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym obejmuje również stacje zmiany systemu.

Odcinkiem eksploatowanym w ruchu granicznym dla ruchu pasażerskiego jest odcinek Szczecin Główny - Löcknitz i odwrotnie, a dla ruchu towarowego jest odcinek Szczecin Gumieńce - Löcknitz.
Granica państwa znajduje się w km 13,194.

Sofern in dieser ÖGV sprachlich vereinfachende Bezeichnungen wie „Mitarbeiter“, „Fahrdienstleiter“, „Triebfahrzeugführer“, „Zugbegleiter“ usw. verwendet werden, beziehen sich diese auf alle Personen in gleicher Weise.

1.3. Begriffsbestimmungen

In dieser ÖGV werden Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet:

1.3.1. Systemwechselbahnhöfe

„Systemwechselbahnhöfe“ sind die durch die Vertragspartner festgelegten Bahnhöfe für die Realisierung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs von bahninternationaler, regionaler oder lokaler Bedeutung, auf bzw. zwischen denen die Änderungen rechtlicher, betrieblicher oder technischer Systeme erfolgen.

Auf deutscher Seite ist der Bahnhof Löcknitz und auf polnischer Seite sind die Bahnhöfe Szczecin Gumieńce für den Güterverkehr und Szczecin Główny für den Reiseverkehr Systemwechselbahnhöfe.

1.3.2. Grenzbetriebsstrecke

Eine „Grenzbetriebsstrecke“ ist der Streckenabschnitt zwischen den durch die jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegten Systemwechselbahnhöfen auf der der Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze, durchgeführt wird. Die Grenzbetriebsstrecke umfasst auch die Systemwechselbahnhöfe.

Die Grenzbetriebsstrecke ist für Reisezüge der Streckenabschnitt Löcknitz – Szczecin Główny und umgekehrt, und für Güterzüge der Streckenabschnitt Löcknitz – Szczecin Gumieńce und umgekehrt.
Die Staatsgrenze befindet sich im km 13,194.

*

*

*

*

1.3.3. Granica prowadzenia ruchu

Ustalona granica, do której obowiązują przepisy eksploatacji danego zarządcy infrastruktury kolejowej. Przejście od przepisów eksploatacyjnych jednego KPI do przepisów eksploatacyjnych drugiego KPI, są uregulowane w MPG.

Granica prowadzenia ruchu jest Granica Państwa km 13,194 (PKP PLK S.A./DB Netz AG).

1.3.4. Elementy infrastruktury

Niezbędne elementy infrastruktury do prowadzenia ruchu kolejowego to przede wszystkim: podtorze, nawierzchnia, mosty, urządzenia sieci trakcyjnej i zasilania, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, urządzenia telekomunikacyjne, wskaźniki oraz inne urządzenia techniczne.

(...)

1.3.3. Grenze der Betriebsführung

Die „Grenze der Betriebsführung“ ist die festgelegte Grenze, bis zu der das betriebliche Regelwerk des jeweiligen EIU gilt. Die Überleitung aus dem betrieblichen Regelwerk des einen EIU zu dem des anderen EIU vereinbaren die EIU in der ÖGV.

Grenze der Betriebsführung auf der Grenzbetriebsstrecke Löcknitz - Szczecin Główny ist die Staatsgrenze im km 13,194 (DB Netz AG/PKP PLK S.A.).

*

*

1.3.4. Infrastrukturanlagen

Infrastrukturanlagen sind notwendige Anlagen zur Abwicklung des Eisenbahnbetriebes. Das sind insbesondere Bahnkörper, Oberbau, Brücken und Durchlässe, Oberleitungsanlagen und Speiseleitungen, Signalanlagen, Steuer- und Stelleleitungen, Telekommunikationsanlagen, Kennzeichen sowie andere zum Eisenbahnbetrieb notwendige technische Einrichtungen.

(...)

1.3.7. Zdarzenie

Poważne wypadki, wypadki i incydenty według Dyrektywy (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei są w niniejszej umowie podsumowane jako zdarzenie oraz w niemieckim brzmieniu wyrażone jako zdarzenie niebezpieczne.

1.3.8. Zarządca infrastruktury (KPI)

Podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

1.3.9. Przewoźnik kolejowy (KPP) - „przedsiębiorstwo kolejowe”

Przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.

1.3.10 Aplikant

Przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego.

Do Aplikantów stosuje się odpowiednio postanowienia dotyczące przewoźników kolejowych.

1.3.7. Gefährliches Ereignis

Schwere Unfälle, Unfälle und Störungen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 vom 11.Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit werden in diesem Vertrag in den polnischen Wortlauten als Ereignis und in den deutschen Wortlauten als gefährliches Ereignis zusammengefasst.

1.3.8. Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)

sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur betreiben.

1.3.9. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) - Eisenbahnunternehmen

sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.

1.3.10. Zugangsberechtigte (ZB)

sind Eisenbahnverkehrsunternehmen und internationale Gruppierungen, oder andere natürliche oder juristische Personen, insbesondere zuständige Behörden öffentlicher Personenverkehrsdienste, Verloader, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs.

Zugangsberechtigte werden in der vorliegenden ÖGV unter EVU subsumiert.

*

2. Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI

(...)

2.4.3. Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej

(...)

Nieprawidłowości, występujące przy prowadzeniu kolejowego ruchu granicznego, należy niezwłocznie określić i odpowiednio rozwiązać. Miejscowe Porozumienie Graniczne należy w razie potrzeby niezwłocznie uzupełnić odpowiednimi uregulowaniami.

Inne nieprawidłowości i niejasności w kolejowym ruchu granicznym, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów, należy zdiagnozować między obydwojma KPI, z udziałem odpowiednich KPP i wspólnie rozwiązać.

2.4.4. Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi

Kierującymi ruchem kolejowym na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Szczecin Główny - Löcknitz są:

- ze strony DB Netz AG

Centrala Ruchu Berlin, Region Ost.

- ze strony PKP PLK S.A.

Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym - Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie.

Przy odchyleniach od rozkładu jazdy lub częściowo ograniczonym dostępie do infrastruktury, dyspozytury obu KPI podejmują stosowne decyzje, celem bezpiecznego i sprawnego kontynuowania ruchu kolejowego.

(...)

3. Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów

(...)

3.2. Rozkład jazdy

(...)

3.2.2. Sieciowy (roczny) rozkład jazdy pociągów

(...)

Zamawianie tras do rocznego rozkładu jazdy musi nastąpić zgodnie z terminami określonymi w Regulaminie sieci PKP PLK S.A. oraz NBN DB Netz AG.

Zmiany i uzupełnienia do rocznego rozkładu jazdy uzgadnia się odrębnie.

2. Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU

(...)

2.4.3. Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern

(...)

Bei der Durchführung des Eisenbahngrenzverkehrs auftretende Probleme sind unverzüglich auszuwerten. Bei Erfordernis sind die Vorschriften und Richtlinien beider EIU entsprechend anzupassen bzw. zu ergänzen.

Andere Unregelmäßigkeiten im Eisenbahngrenzverkehr, die Einfluss auf die Durchführung des Bahnbetriebes haben und bei denen EVU beteiligt sind, sind zwischen beiden EIU unter Einbeziehung der verantwortlichen EVU auszuwerten und gemeinsam zu lösen.

2.4.4. Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen

Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke Löcknitz- Szczecin Główny sind seitens der - DB Netz AG die Betriebszentrale Berlin der Region Ost - der PKP PLK S.A. die Betriebsleitung (Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym) in Warschau, Außenstelle in Szczecin.

Bei Abweichungen vom Fahrplan oder teilweiser eingeschränkter Fahrwegverfügbarkeit treffen die Betriebsleitstellen beider EIU Entscheidungen zur Fortführung eines sicheren Zugbetriebes.

(...)

3. Infrastrukturdaten, Fahrpläne

(...)

3.2. Fahrpläne

(...)

3.2.2. Netzfahrplan

(...)

Die Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan müssen zu den Terminen, welche in den NBN der DB Netz AG und der „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A. bestimmt wurden, gestellt werden.

Änderungen und Ergänzungen zum Netzfahrplan werden gesondert vereinbart.

3.2.3. Indywidualny rozkład jazdy pociągów

Przewoźnicy wnoszą o trasę pociągu w indywidualnym rozkładzie jazdy zgodnie z warunkami określonymi w Regulaminie sieci PKP PLK S.A. oraz NBN DB Netz AG.

(...)

3.2.3. Gelegenheitsverkehr

Die EVU beantragen ihre Trassen zum Gelegenheitsverkehr gemäß den Anforderungen der NBN der DB Netz AG und der „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A.

(...)

3.3. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych

3.3.1. Ogólne postanowienia eksploatacyjne

1. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych odbywa się na podstawie karty UIC IRS 50502 oraz regulacji krajowych.

2. Przewoźnik spełniający wymogi udostępnienia mu infrastruktury kolejowej-DB Netz AG-określone w Regulaminie sieci DB Netz AG -NBN, występuje z wnioskiem o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej-„Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte” w DB Netz AG zgodnie z NBN DB Netz AG.

Przewoźnik spełniający wymogi udostępnienia mu infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. określone w Regulaminie sieci PKP PLK S.A. składa wniosek o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej zgodnie z Regulaminem sieci PKP PLK S.A.

Po ustaleniu techniczno-eksploatacyjnych warunków przewozu odpowiedniego KPI dla własnej sieci, wnioskujący otrzymuje od odpowiedniego KPI zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej.

Przewoźnik podaje we wniosku o przydzielenie trasy numery DB Bza i PNZ PKP PLK S.A.

3. Za jednym numerem zgody (PNZ PKP PLK S.A./DB BZA) może być uzgodniona dowolna ilość przesyłek nadzwyczajnych, jeśli spełniają one te same warunki przewozowe. Wagony z przesyłkami nadzwyczajnymi mogą być w składzie pociągu ustawione pojedynczo lub w grupach albo jako przesyłka całopociągowa.

4. Dla przewożonych stale przesyłek nadzwyczajnych może zostać uzgodniony przewóz określonymi stałymi pociągami w rocznym rozkładzie jazdy. Warunki przewozu dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym łącznie ze stacjami zmiany systemu jak również numery zgód DB Bza i PNZ PKP PLK S.A. podaje się w rozkładzie jazdy. Te pociągi traktuje się zawsze tak jak pociągi z przesyłką nadzwyczajną, nawet wówczas, gdy takiej przesyłki nie przewożą.

3.3. Außergewöhnliche Sendungen

3.3.1. Allgemeine betriebliche Bestimmungen

1. Der Transport erfolgt auf der Grundlage des UIC Merkblattes IRS 50502, sowie der nationalen Gesetze und Richtlinien.

2. Ein EVU, welches die Zugangsbedingungen zum Schienennetz der DB Netz AG, festgelegt in den NBN - erfüllt, beantragt eine Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte gemäß den Anforderungen der NBN der DB Netz AG.

Ein EVU, welches die Zugangsbedingungen zum Schienennetz der PKP PLK S.A. - festgelegt in den NBN - erfüllt, stellt einen Zustimmungsantrag für eine außergewöhnliche Sendung - gemäß den Anforderungen der „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A.

Nach Ermittlung der technisch-betrieblichen Bedingungen des jeweiligen EIU für das eigene Netz erhält der Antragsteller die Zustimmung vom jeweiligen EIU.

Das EVU übermittelt mit der Trassenanmeldung die DB Bza-Nummer und die PNZ-Nummer der PKP PLK S.A.

3. Unter den Genehmigungsnummern (PNZ/DB Bza Nr) können beliebig viele außergewöhnliche Sendungen vereinbart werden, wenn diese die gleiche Beförderungsbedingungen aufweisen. Die außergewöhnlichen Sendungen können einzeln oder in Gruppen in Züge eingestellt werden, oder auch als einmaliger verkehrender Zug mit außergewöhnlichen Sendungen verkehren.

4. Für häufig auftretende außergewöhnliche Sendungen mit der gleichen Beförderungsbedingungen kann die Beförderung in bestimmten Zügen vereinbart werden. Die Beförderungsbedingungen für die Grenzbetriebsstrecke, einschließlich der Systemwechselbahnhöfe sowie die DB Bza-Nummer und der PNZ-PKP PLK S.A., sind in die Fahrpläne aufzunehmen. Diese Züge werden immer als Züge mit außergewöhnlichen Sendungen behandelt, auch wenn sie keine außergewöhnliche Sendung befördern.

*

*

*

*

*

*

(...)

5. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych może być prowadzony tylko w uzgodnionych pociągach w uzgodnione dni. Jeśli przewóz przesyłki nadzwyczajnej, która była przewidziana jako przewóz jednorazowy, nie nastąpił w uzgodnionym rozkładzie jazdy pociągu, należy złożyć wniosek o nowy rozkład jazdy pociągu.

6. W przypadku komisijnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej przed przyjęciem na obszar infrastruktury PKP PLK S.A. przewoźnik przyjmujący przesyłkę nadzwyczajną przekazuje protokół ze sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej do właściwej Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. celem wydania zarządzenia przewozu.

(...)

5. Der Transport darf nur mit den im Netzfahrplan und Gelegenheitsverkehr festgelegten Zügen und an den vereinbarten Tagen erfolgen. Hat ein Transport, der für die Einzelbeförderung vorgesehen war, den vereinbarten Zug nicht erreicht, ist die Beförderung neu zu vereinbaren.

6. Wenn eine Prüfung der außergewöhnlichen Sendung durch eine Kommission vor der Übernahme in den Bereich der Infrastruktur der PKP PLK S.A. erfolgen soll, ist das Protokoll der Übernahme durch das übernehmende EVU an die zuständige Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A. mit dem Ziel der Erteilung der Beförderungsanweisung zu senden.

(...)

(...)

*

3.3.2. Miejscowe postanowienia eksploatacyjne

Postanowienia dla relacji Szczecin Gumieńce - Löcknitz

Po otrzymaniu informacji ze strony polskiej o znajdowaniu się przesyłki nadzwyczajnej w pociągu - dyżurny ruchu stacji Torgelow sprawdza warunki przewozu dla odcinka DB Netz Granica Państwa - Löcknitz, i może udzielić zgodę dyżurnemu ruchu stacji Stobno Szczecińskie na wyprawienie pociągu.

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

- przewóz przesyłki nadzwyczajnej ma odbywać się ze zmniejszoną prędkością, dyżurny ruchu stacji Szczecin Gumieńce informuje maszynistę pociągu rozkazem „G”;

- przewidziane jest konwojowanie przesyłki nadzwyczajnej na infrastrukturze DB Netz AG, konwojent na odcinku DB Netz zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchu stacji Szczecin Gumieńce.

Postanowienia dla relacji Löcknitz - Szczecin Gumieńce

Tryb przekazywania przesyłek nadzwyczajnych na stacji Löcknitz

1. W przypadku przesyłki nadzwyczajnej, która ma być przyjęta z zagranicy do stacji położonej w Polsce lub jadącej tranzytem do innego kraju, przewoźnik po stronie polskiej występuje z wnioskiem o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej do Samodzielnego

3.3.2. Örtliche betriebliche Bestimmungen

Bestimmungen für die Relation Szczecin Gumieńce - Löcknitz

Nach Erhalt der Information über das Vorhandensein von außergewöhnlichen Sendungen in angebotenen Zügen, prüft der FdI Torgelow die für den Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB Netz - Staatsgrenze - Löcknitz geltenden Beförderungsbedingungen, und kann dem FdI Stobno Szczecińskie die Zustimmung zum Anbieten des Zuges erteilen.

Wenn laut Beförderungsbedingungen:

- der Transport außergewöhnlicher Sendungen mit verminderter Geschwindigkeit erfolgen soll, informiert der Fahrdienstleiter des Bahnhofs Szczecin Gumieńce den Triebfahrzeugführer des Zuges mit Befehl „G”;

- eine Begleitung der außergewöhnlichen Sendung auf der Infrastruktur der DB Netz AG vorgesehen ist, hat sich der Begleiter für den Abschnitt der DB Netz AG beim Fahrdienstleiter des Bahnhofs Szczecin Gumieńce „Gm“ zu melden.

Bestimmungen für die Relation Löcknitz - Szczecin Gumieńce

Art und Weise der Übergabe außergewöhnlicher Sendungen auf dem Bahnhof Löcknitz

1. Im Falle einer außergewöhnlichen Sendung, die aus dem Ausland an einem Bahnhof in Polen oder im Transit in ein anderes Land übernommen werden soll, beantragt das in Polen auftretende EVU die Zustimmung zur Beförderung außergewöhnlicher Sendungen beim Samodzielnego Wieloosobowego

Wieloosobowego Stanowiska ds. Przewozów Nadzwyczajnych.

Uzgadnianie przewozu przesyłki nadzwyczajnej po liniach Zarządcy w komunikacji międzynarodowej należy do obowiązków przewoźnika kolejowego po stronie polskiej, który będzie realizował przewóz takiej przesyłki od przekroczenia granicy.

2. Jeżeli wymagane jest Komisyjne sprawdzenie przesyłki, przyjęcie przesyłki nadzwyczajnej z zagranicy i dopuszczenie jej do przewozu po liniach zarządzanych przez PKP PLK S.A. odbywa się po przedstawieniu przez przewoźnika po stronie polskiej protokołu komisijnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej, który powinien zostać przesłany do stanowiska ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie, co najmniej 1 godzinę przed planowaną godziną zgłoszenia gotowości do odjazdu pociągu na stacji Löcknitz.

Przewoźnik zamawiający trasę w DB Netz AG powinien uwzględnić powyższe w planowaniu czasu postoju na stacji Löcknitz.

Przyjęcie przesyłki nadzwyczajnej do przewozu odbywa się komisyjnie przez przewoźnika kolejowego po stronie polskiej i nadawcę. Przewodniczącym komisji jest uprawniony pracownik przewoźnika po stronie polskiej. Komisyjne sprawdzenie przesyłki i przyjęcie jej do przewozu musi się odbyć w taki sposób, aby przewóz tej przesyłki nie powodował zagrożenia ruchu kolejowego.

W przypadku stwierdzenia uchybień należy sporządzić protokół. Nieprawidłowości powinny być usunięte przez przewoźnika kolejowego. W razie braku możliwości usunięcia nieprawidłowości wskazanych w protokole, przewoźnik zatrzymuje przesyłkę i powiadamia pisemnie, z podaniem przyczyn, stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze właściwej dla stacji granicznej i stacji nadania, Samodzielne Wieloosobowe Stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych.

3. Przyjmowanie przesyłek nadzwyczajnych poprzedzane jest sporządzeniem protokołu komisijnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej, który należy przekazać do stanowiska ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie.

Zarządzenie przewozu

4. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej wydaje stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie, po otrzymaniu

Stanowiska ds. Przewozów Nadzwyczajnych - der selbstständige Multifunktionsstelle für außergewöhnliche Sendungen im Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.

Für die Vereinbarung der Beförderung einer außerordentlichen Sendung im internationalen Verkehr, ist das Eisenbahnunternehmen auf polnischer Seite zuständig, dass die Beförderung dieser Sendung ab der Überquerung der Staatsgrenze durchführt.

2. Ist eine Prüfung der Sendung durch eine Kommission erforderlich, so erfolgt die Annahme der außergewöhnlichen Sendung aus dem Ausland und die Zulassung der Sendung zur Beförderung auf dem Netz der PKP PLK S.A. gegen Vorlage des „Übernahmeprotokolls von außergewöhnlichen Sendungen“, welches vom das in Polen auftretende EVU an den Arbeitsplatz für außergewöhnliche Transporte in der polnischen BZ in Szczecin, mindestens eine Stunde vor der vorgesehenen Fertigmeldung des Zuges auf dem Bf. Löcknitz, zu senden ist. Das bei der DB Netz AG trassenbestellende EVU hat die oben genannten Abläufe in den Planungen für den Aufenthalt auf dem Bahnhof Löcknitz zu berücksichtigen.

Die durch eine Kommission durchzuführende Annahme einer außergewöhnlichen Sendung zur Beförderung erfolgt durch das in Polen auftretende EVU und dem Absender. Der Vorsitzende der Kommission ist ein berechtigter Mitarbeiter des in Polen auftretenden EVU. Die Sendung muss von der Kommission geprüft und so zur Beförderung zugelassen werden, dass ihre Beförderung den Eisenbahnverkehr nicht gefährdet. Werden Mängel festgestellt, so ist ein Protokoll zu erstellen. Unregelmäßigkeiten, sind vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu beheben. Ist es nicht möglich, die im Protokoll festgestellten Unregelmäßigkeiten zu beheben, so hält das EVU die Sendung zurück und teilt dies unter Angabe der Gründe der polnischen BZ schriftlich mit.

3. Zum Abschluss der Prüfungen hat die Kommission, welche die außerordentliche Sendung kontrollierte, ein Protokoll zu erstellen, welches an den Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der polnischen BZ in Szczecin zu senden ist.

Beförderungsanordnung

4. Die Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung ordnet der Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der BZ in Szczecin, nach Erhalt einer Mitteilung in Form

<p>zgłoszenia w formie protokołu od przewoźnika po stronie polskiej o dopuszczeniu przesyłki do przewozu.</p>	<p>eines Protokolls vom in Polen auftretenden EVU, an.</p>	
<p>5. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej może zostać wydane jednocześnie ze zgodą na przewóz przesyłki nadzwyczajnej.</p>	<p>5. Die Beförderungsanordnung für außergewöhnliche Sendungen kann auch gleichzeitig mit der Zustimmung für außergewöhnliche Sendungen erteilt werden.</p>	* *
<p>6. Zgoda z zarządzeniem wydawana jest pisemnie przewoźnikowi po stronie polskiej i zainteresowanym pracownikom DB Netz AG.</p>	<p>6. Die Beförderungsanordnung wird schriftlich an das auf polnischer Seite auftretende EVU erteilt und den betroffenen Mitarbeiter der DB Netz AG bekanntgegeben.</p>	* *
<p>7. W przypadku ujawnienia przewozu przesyłki nadzwyczajnej bez stosownych zgód wydawane przez PKP PLK S.A., przesyłkę należy zatrzymać na stacji Löcknitz.</p>	<p>7. Wenn festgestellt wird, dass eine außergewöhnliche Sendung ohne die entsprechende Zustimmung der PKP PLK S.A. vom Bf. Löcknitz in Richtung Staatsgrenze befördert werden soll, ist die Sendung auf dem Bahnhof Löcknitz zurückzuhalten.</p>	* *
<p>Przewóz przesyłki nadzwyczajnej</p>	<p>Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung</p>	* *
<p>8. Przewoźnik po stronie polskiej zobligowany jest do dostarczenia przewoźnikom po stronie niemieckiej (w tym drużynie pociągowej) wszystkich niezbędnych dokumentów związanych z przewozem przesyłki nadzwyczajnej.</p>	<p>8. Das auf polnischer Seite auftretende EVU ist verpflichtet, dem auf deutscher Seite auftretendem EVU (einschließlich des Zugpersonals) alle erforderlichen Dokumente im Zusammenhang mit der Beförderung der außergewöhnlichen Sendung zur Verfügung zu stellen.</p>	* * * *
<p>9. W przypadku, gdy wymagane jest konwojowanie przesyłki, obowiązują następujące zasady:</p>	<p>9. Falls die Begleitung einer Sendung erforderlich ist, gelten die folgenden Regeln:</p>	
<p>Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:</p>	<p>Wenn laut Beförderungsbedingungen:</p>	
<p>- przewóz przesyłki nadzwyczajnej ma odbywać się ze zmniejszoną prędkością, dyżurny ruchu stacji Torgelow (Löcknitz) informuje maszynistę pociągu rozkazem „G”.</p>	<p>- der Transport außergewöhnlicher Sendungen mit verminderter Geschwindigkeit erfolgen soll, informiert Fahrdienstleiter Torgelow (Löcknitz) den Triebfahrzeugführer des Zuges mit Befehl „G” darüber,</p>	* *
<p>- przewidziane jest konwojowanie przesyłki nadzwyczajnej na infrastrukturze PKP PLK S.A.,</p>	<p>- eine Begleitung der außergewöhnlichen Sendung auf der Infrastruktur der PKP PLK S.A. vorgesehen ist,</p>	* *
<p>konwojent na odcinku PKP PLK S.A. zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchu Torgelow (Löcknitz).</p>	<p>hat sich der Begleiter für den Abschnitt der PKP PLK S.A. beim Fahrdienstleiter des Torgelow (Löcknitz) zu melden.</p>	
<p>(...)</p>	<p>(...)</p>	
<p>5. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym - Opis instalacji i urządzeń kolejowych oraz eksploatacji</p>	<p>5. Grenzbetriebsstrecke - Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen und betriebliche Vorgänge</p>	
<p>5.1. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym</p>	<p>5.1. Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke</p>	
<p>(...)</p>	<p>(...)</p>	

5.1.2. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

(1) Istniejące tory szlakowe z wymaganymi szczegółami są wymienione w poniższym zestawieniu.

5.1.2. Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke

(1) Die vorhandenen Streckengleise mit den erforderlichen Zusatzangaben sind in der nach-folgenden Übersicht aufgeführt.

*

von	nach	ingleisige bzw. zweigleisige Hauptstrecke	Zs 6 bzw. W 24	Bremsweg	elektrifiziert
Od	Do	Rodzaj szlaku	W24 lub Zs 6	Droga hamowania	Zelektryfikowany
Löcknitz	Stobno Szczecińskie	ingleisig / Jednotorowy	-	700/700	Nein / nie
Szczecin Gumieńce	Stobno Szczecińskie	zweigleisig*) dwutorowy	Nein / nie	700/700	Nein / nie
Stobno Szczecińskie	Szczecin Gumieńce		Ja / tak	700/700	Nein / nie
Szczecin Gumieńce	Szczecin Główny	ingleisig / Jednotorowy	-	700/700	3 kV

*) Tor nr 2 linii kolejowej 408 pomiędzy Szczecin Gumieńce a Stobno Szczecińskie - jest stale zamknięty.

(2) Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym wyposażony jest w pólсамoczynną blokadę liniową dwukierunkową.

(3) Pochylenie miarodajne na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym wynosi:

*) Auf dem zweigleisigen Streckenabschnitt Szczecin Gumieńce – Stobno Szczecińskie ist das Gleis 2 (Streckengleis Stobno Szczecińskie – Szczecin Gumieńce) ständig gesperrt.

(2) Die Strecken sind mit einem Streckenblock für eingleisige Strecken mit Erlaubniswechsel ausgerüstet.

(3) Die maßgebende Neigung beträgt auf der Grenzbetriebsstrecke:

Löcknitz - Granica Państwa	Löcknitz - Staatsgrenze
7,0 ‰	
Granica Państwa- Löcknitz	Staatsgrenze - Löcknitz
7,1 ‰	
Granica Państwa- Stobno Szczecińskie	Staatsgrenze - Stobno-Szczecińskie
6,6 ‰	
Stobno Szczecińskie -- Granica Państwa	Stobno-Szczecińskie - Staatsgrenze
6,4 ‰	
Stobno Szczecińskie - Szczecin Gumieńce	Stobno Szczecińskie - Szczecin Gumieńce
4,9 ‰	
Szczecin Gumieńce - Stobno Szczecińskie	Szczecin Gumieńce - Stobno Szczecińskie
0,0 ‰	
Szczecin Gumieńce - Szczecin Główny	Szczecin Gumieńce - Szczecin Główny
4,4 ‰	
Szczecin Główny - Szczecin Gumieńce	Szczecin Główny - Szczecin Gumieńce
4,4 ‰	

<p>(4) Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka DB Netz AG, ujęta jest w wykazie maksymalnej prędkości DB Netz AG - VzG.</p>	<p>(4) Zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für die Streckenabschnitte der DB Netz AG sind im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten der DB Netz AG - VzG vorgegeben.</p>	<p>*</p>
<p>Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka PKP PLK S.A. podana jest w wykazie maksymalnych prędkości w Regulaminie Sieci, dostępnym na stronie internetowej Spółki PKP PLK S. A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/ na dany rozkład jazdy pociągów dla linii 408, ujętymi w: - załącznik 2.1(A) dla autobusów szynowych i elektrycznych zespołów trakcyjnych/EZT - załącznik 2.1(P) dla pociągów pasażerskich, lokomotywa ze składem wagonów, - załącznik 2.1(T) dla pociągów towarowych.</p>	<p>Die zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für den Streckenabschnitt der PKP PLK S.A. sind in dem Verzeichnis der maximal zulässigen Geschwindigkeiten im „Regulamin Sieci“ auf der Internet-Seite der PKP PLK S.A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/ in den Anhängen: - 2.1(A) für Triebwagen (Diesel bzw. elektrisch), - 2.1(P) für loksbespannte Reisezüge, - 2.1(T) für Güterzüge, für die Strecke 408 angegeben.</p>	<p>* * * * *</p>
<p>(5) Na odcinku granicznym obowiązuje skrajnia G2 (UIC).</p>	<p>(5) Auf der der Grenzbetriebsstrecke gilt die Fahrzeugumgrenzungslinie G2 (UIC).</p>	<p>*</p>
<p>(6) Po niemieckiej stronie użytkowana jest cyfrowa radiołęczność pociągowa (GSM-R). Po polskiej stronie radiołęczność pociągowa analogowa.</p>	<p>(6) Auf polnische Seite ist analoger Zugfunk und auf deutscher Seite GSM-R als Zugfunk vorhanden.</p>	<p>*</p>
<p>(7) Urządzenia oddziaływania na pociąg DB Netz AG i PKP PLK S.A. eksploatowane są w różnych systemach.</p>	<p>(7) Die Zugbeeinflussungsanlagen werden bei der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. mit unterschiedlichen Systemen betrieben.</p>	<p>*</p>
<p>Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym wyposażony jest po stronie niemieckiej w urządzenia punktowego oddziaływania na pociąg (PZB 90).</p>	<p>Die Grenzbetriebsstrecke ist auf deutscher Seite mit Punktformiger Zugbeeinflussung (PZB), Bauart PZB 90 ausgerüstet.</p>	<p>*</p>
<p>Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym po stronie polskiej wyposażony jest w polski system SHP.</p>	<p>Die Grenzbetriebsstrecke ist auf polnischer Seite mit dem polnischen Zugbeeinflussungssystem SHP ausgerüstet.</p>	<p>*</p>
<p>Przejazdy kolejowo - drogowe odcinka granicznego PKP PLK S.A. nie są wyposażone w system SHP poza przejazdem kolejowo - drogowym w km 9,880.</p>	<p>Die Bahnübergänge auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der PKP PLK S.A. sind bis Szczecin Gumieńce nicht mit Zugbeeinflussungsanlagen (SHP) ausgerüstet, außer der Bahnübergang in km 9,88</p>	<p>*</p>
<p>(8) Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym DB Netz AG zaszeregowany jest do klasy linii D 4. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym PKP PLK S.A. zaszeregowany jest do klasy linii C 3.</p>	<p>(8) Der Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB Netz AG ist in die Streckenklasse D 4 eingestuft. Der Grenzbetriebsstreckenabschnitt der PKP PLK S.A. ist in die Streckenklasse C 3 eingestuft.</p>	<p>* * *</p>
<p>Z tego wynika, że mogą być włączone do pociągów w ruchu granicznym pojazdy o klasyfikacji nie więcej niż klasy C 3.</p>	<p>Daraus folgt, dass in Züge im grenzüberschreitenden Verkehr nur Fahrzeuge der Streckenklasse C 3 freizügig eingestellt werden dürfen.</p>	<p>* *</p>
<p>Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dopuszczalne są obciążenia: maksymalny nacisk osi na tor = 196 kN (20 t) Maksymalny nacisk liniowy (na 1 metr bieżący toru) na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym DB Netz AG wynosi 78kN (8,0 t/m). Maksymalny nacisk liniowy na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym PKP PLK S.A. wynosi 71 kN (7,2 t/m).</p>	<p>Auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt die zulässige Radsatzlast = 20 t (196 kN) Die Meterlast auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB Netz AG beträgt 8,0 t/m (78kN). Die Meterlast auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der PKP PLK S.A. beträgt 7,2 t/m (71 kN).</p>	<p>* * *</p>

(9) Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym znajduj się nastpujce przejazdy kolejowo-drogowe:

(9) Auf der Grenzbetriebsstrecke sind folgende Bahnübergänge vorhanden:

*

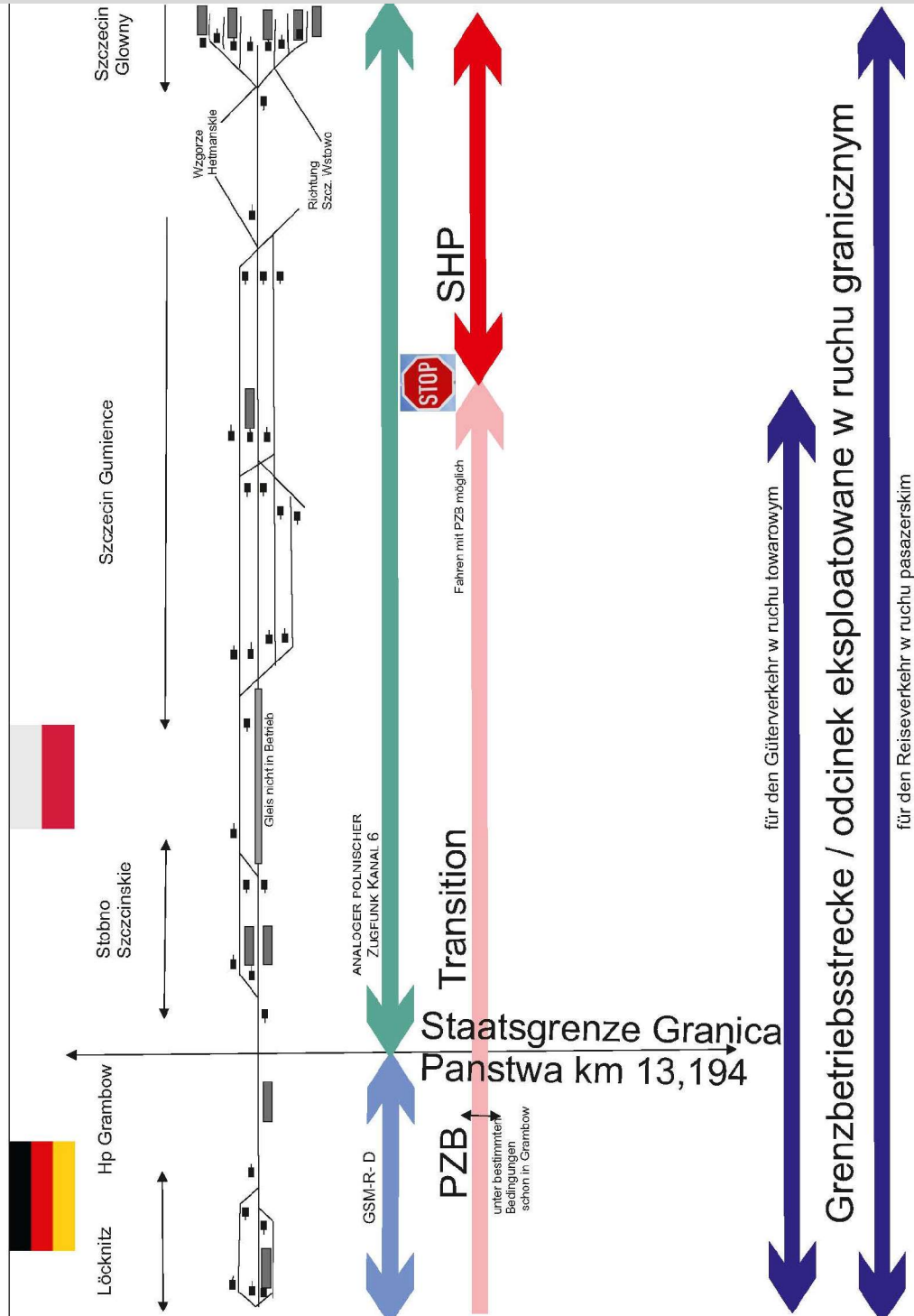
Löcknitz – Staatsgrenze – Szczecin / Szczecin – Granica Państwa – Löcknitz		
Lage [km] Poozienie	Art der Sicherung Rodzaj zabezpieczenia	Bemerkungen Uwagi
24,280	Halbschranke (BUES 2000) sygnalizacja wietlna i potrogatki	Bedienung vom Fdl/ Obsuga przez Dyżurnego ruchu Torgelow (Löcknitz)
23,772	Halbschranke (EBUT 80) sygnalizacja świetlna i potrogatki	in Richtung PL - Bedienung vom Fahrdienstleiter Torgelow (Locknitz), aus Richtung PL - vom Zug eingeschaltet und vom Triebfahrzeugführer berwacht. W kierunku Szczecin Gumieńce (do Polski) uruchamiana przez dyżurnego ruchu Torgelow (Locknitz), a w kierunku do Locknitz (do Niemiec) z pojazdu kolejowego.
18,790	Halbschranke RBUT) sygnalizacja świetlna i potrogatki	vom Zug eingeschaltet und Triebfahrzeugführer überwacht / sterowana przez pociąg
15,550	Halbschranke RBUT) sygnalizacja świetlna i potrogatki	vom Zug eingeschaltet und Triebfahrzeugführer überwacht / sterowana przez pociąg
14,530	Halbschranke RBUT) sygnalizacja świetlna i potrogatki	vom Zug eingeschaltet und Triebfahrzeugführer überwacht / sterowana przez pociąg
9,880	Haltlichtanlage *) sygnalizacja świetlna	BUES 2000, Kat. C
8,980	elektrische Vollschranke elektryczne rogatki	Fdl Stobno Szczecińskie
6,673	Haltlichtanlage sygnalizacja świetlna	Nastawniczy Warter Gm-3
5,819	elektrische Vollschranke elektryczne rogatki	Nastawniczy Warter Gm-3
5,179	elektrische Vollschranke elektryczne rogatki	Nastawniczy Warter Gm
4,825	elektrische Vollschranke elektryczne rogatki	Nastawniczy Warter Gm

*) Przejazd kolejowo - drogowy kat. „C” w km 9,880 wyposażony jest w tarcz ostrzegawczą przejazdową (ToP) nr ToP 98 w km 10,900 dla pociągów jadących ze stacji Locknitz w kierunku stacji Stobno Szczecińskie, dla pociągów jadących ze stacji Stobno Szczecińskie w kierunku stacji Locknitz urządzenia przejazdowe uzależnione są od semaforów wyjazdowych stacji Stobno Szczecińskie. W razie usterki sygnalizacji wietlnej dyżurny ruchu stacji Stobno Szczecinskie informuje o tym maszynist pociagu wrcajc rozkaz pisemny „G Nr 12”.

*) Der Bahnübergang der Kategorie C (Lichtsignalanlage) im km 9,880 verfügt über ein Bahnbergangsberwachungssignal (TOP) Nr ToP 98 am km 10,900 für Züge der Fahrtrichtung von Löcknitz nach Stobno Szczecinskie. Für Züge aus Stobno Szczecinskie wird die Bahnbergangssicherung in Signalabhangigkeit zum Ausfahrtsignal des Bahnhofs Stobno realisiert. Der Fahrdienstleiter Stobno Szczecinskie erteilt bei gestörter Anlage dem Triebfahrzeugführer Befehl G Nr 12.

5.1. A01 Plan schematyczny odcinku eksploatowanych w ruchu granicznym

5.1.A01 Schematischer Lageplan der Grenzbetriebsstrecke



5.2. Stacje zmiany systemu i posterunki na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym

5.2.1. Stacja Löcknitz

(1) Stacja Löcknitz nie jest obsadzona i jest sterowana przez dyżurnego ruchu stacji Torgelow.

Służy do prowadzenia ruchu pociągów pasażerskich i towarowych.

(2) Wyposażona jest w semafony świetlne zgodnie instrukcji sygnalizacyjne 301 sygnalizacje kombinowaną (Ks).

(3) Stacja nie jest wyposażona w telefony stacjonarne do połączenia z dyżurnym ruchu stacji Torgelow. Łączność może nastąpić tylko drogą radiową GSM-R.

(4) Rzeczywiste pochylenie stacji od semafora wjazdowego F w kierunku Pasewalk Ost spadek wynosi: 2,98 ‰.

(5) Stacja posiada następujące tory.

5.2. Systemwechselbahnhöfe und Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke

5.2.1. Bahnhof Löcknitz

(1) Der Bahnhof Löcknitz ist unbesetzt und wird vom örtlich zuständigen Fahrdienstleiter in Torgelow gesteuert.

Der Bahnhof dient dem Reise- und Güterverkehr.

(2) Der Bahnhof ist mit Kombinations-Signalen (Ks) ausgerüstet.

(3) Fernsprecher zur Verständigung mit dem zuständigen Fahrdienstleiter Torgelow sind nicht vorhanden. Die Verständigung kann nur über das vorhandene GSM-R Netz erfolgen.

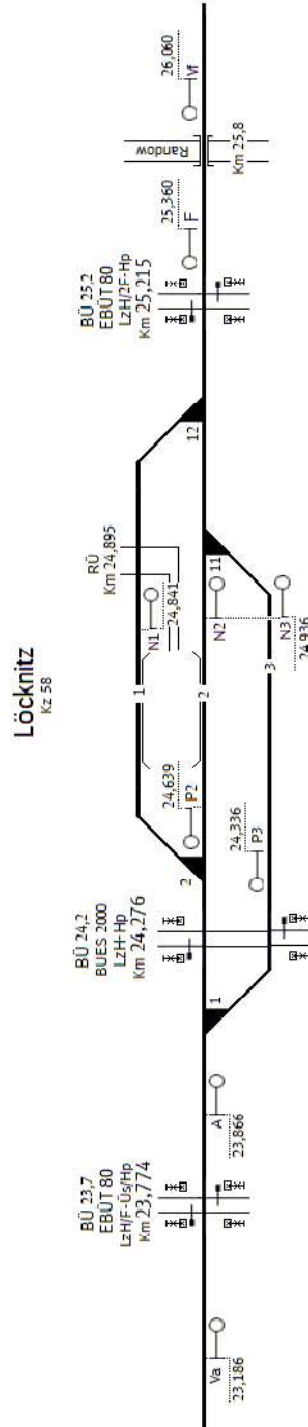
(4) Maßgebende Neigung: Ab Esig F in Richtung Pasewalk Ost ein Gefälle von 2,98‰.

(5) Der Bahnhof besitzt folgende Gleisanlagen:

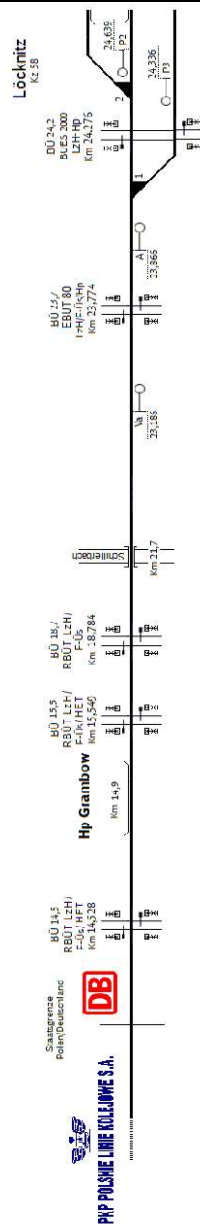
Hauptgleis	Nebengleis	Nutzlänge	Bahnsteiglänge; Bahnsteighöhe	Zweckbestimmg.
Tor główny	Tor boczny	Długość użyteczny	Długość i wysokość peronu	uwagi
1		291 m	95 m 550 mm	nur für Einfahrten aus Richtung /tylko wjazdy z kierunku - Szczecin
2		287 m		durchgehendes Hauptgleis Tor główny zasadniczy
3		590 m		Ein - und Ausfahrgleis dla wjazd- oraz wyjazd

5.2.1A01 Plany schematyczne posterunków
ruchu – stacja Löcknitz

5.2.1A01 Schematischer Lageplan der
Betriebsstellen – Bahnhof Löcknitz



5.2.2 Przystanek Grambow	5.2.2. Haltepunkt Grambow	*
Położenie posterunku	Lage der Betriebsstelle	*
Km 14,910		*
Wysokość peronów	Die Bahnsteighöhe beträgt:	*
< 380 mm		*
Długość peronów	Die Bahnsteiglänge beträgt:	*
98 m		*



5.2.3. Stacja Stobno Szczecińskie

Stacja Stobno Szczecińskie stanowi jeden okręg nastawczy z nastawnią „Sz”, obsadzoną przez dyżurnego ruchu, zlokalizowana jest od strony wjazdu stacji Löcknitz, wyposażona jest w urządzenia przekąźnikowe oraz przystosowana jest do prowadzenia ruchu pasażerskiego i towarowego.

Rzeczywiste pochylenie stacji 2,4 ‰.

Stacja wyposażona jest w sygnalizację świetlną zgodnie z instrukcją o sygnalizacji PKP PLK S.A. - le-1.

Semaforы wyjazdowe w kierunku Szczecina Gumieńce wyposażone są we wskaźniki W 24.

5.2.3. Bahnhof Stobno Szczecińskie

Der Bahnhof Stobno Szczecińskie ist ein Stellwerksbezirk mit einem durch den Fahrdienstleiter besetzten Stellwerk „SZ“. Das Stellwerk befindet sich im Bahnhofskopf in Richtung Löcknitz. Der Bahnhof ist ausgerüstet mit Relais-technik. Der Bahnhof dient dem Reise- und Güterverkehr.

Maßgebende Neigung beträgt 2,4 ‰.

Der Bahnhof besitzt Lichtsignale gem. des Signalbuches der PKP PLK S.A. - le-1.

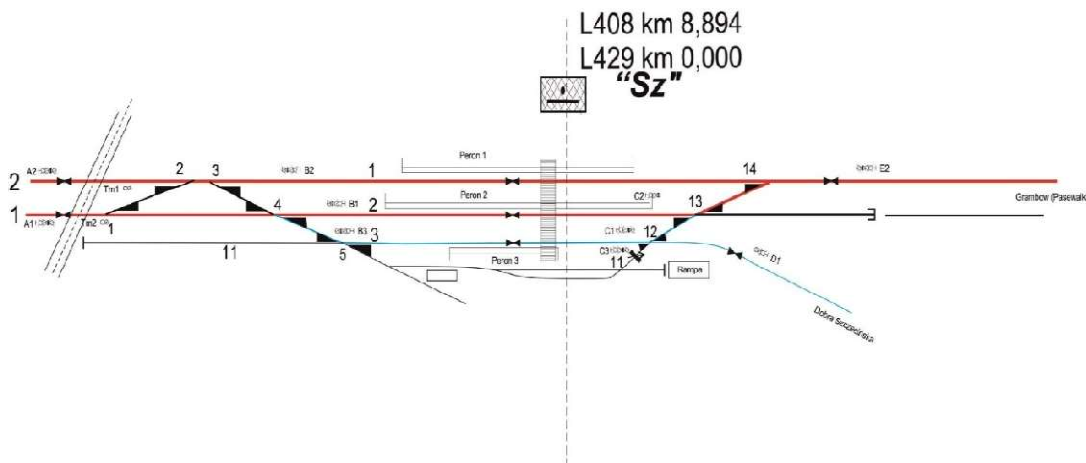
Die Ausfahrtsignale Richtung Szczecin Gumieńce sind mit Signalen W 24 ausgerüstet.

*

5.2.3.A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym – Stobno Szczecińskie

5.2.3.A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke – Stobno Szczecińskie

Stobno Szczecińskie



5.2.4. Stacja Szczecin Gumieńce

(1) Stacja Szczecin Gumieńce posiada jedną nastawnię dysponującą „Gm” oraz trzy nastawnie wykonawcze: „Gm1”, „Gm2” i „Gm3”. Nastawnia dysponująca „Gm” obsadzona jest dyżurnym ruchu i nastawniczym, usytuowana jest w środkowej części stacji. Stacja jest częściowo zelektryfikowana, napięcie w sieci trakcyjnej wynosi 3 KV. Stacja Szczecin Gumieńce w okręgach nastawczy Gm i Gm3 jest częściowo zelektryfikowana, natomiast w okręgu nastawczym Gm1 jest całkowicie zelektryfikowana.

Wszystkie pociągi kursujące przez kolejowe przejście graniczne Szczecin Gumieńce – Löcknitz wjeżdżają i wyjeżdżają wyłącznie z okręgów nastawczych Gm, Gm1 i Gm3.

Oprócz nastawni Gm w ruchu granicznym uczestniczą nastawnie wykonawcze Gm1 i Gm3 usytuowane przy wjeździe z kierunku Szczecin Główny i Stobno Szczecińskie, obsadzone jednym nastawniczym.

Stacja wyposażona jest w sygnalizatory świetlne.

Nastawnia dysponująca Gm oraz nastawnie wykonawcze Gm1 i Gm3 wyposażone są w urządzenia scentralizowane mechaniczne i przekaźnikowe.

(2) Miarodajne pochylenie na stacji Szczecin Gumieńce wynosi 5,2‰.

(3) Długość torów wynosi 600 m.
Wyjątek: Tor 1 w kierunku Gm 3 ma 528 m, w kierunku Szczecin Główny 536 m, oraz tor 5 w kierunku Gm 3 490 m, w kierunku Szczecin Główny 458 m.

(4) Jeden peron znajduje się między torami 1 i 5. Wejście dla pasażerów przechodzi przez tor 5. Peron ma długość użytkową 300 m i wysokość 760 mm.

5.2.4. Bahnhof Szczecin Gumieńce

(1) Der Bahnhof Szczecin Gumieńce verfügt über ein Befehlsstellwerk und drei Weichenwärterstellwerke. Das Befehlsstellwerk „Gm“ ist mit einem Fahrdienstleiter und einem Weichenwärter besetzt und befindet sich im mittleren Bahnhofsbereich. Der Bahnhof ist teilweise elektrifiziert. Die Oberleitungsspannung beträgt 3-KV. Der Bahnhof Szczecin Gumieńce ist in den Stellwerksbezirken „Gm“ und „Gm-3“ teilweise und im Stellwerksbezirk „Gm-1“ vollständig elektrifiziert.

Alle über die Grenzbetriebsstrecke Löcknitz – Szczecin Gumieńce verkehrende Züge fahren ausschließlich aus den Stellwerksbezirken „Gm“, „Gm-1“ und „Gm-2“ ein und aus.

Neben dem Stellwerk „Gm“ sind die Weichenwärterstellwerke „Gm-1“ und „Gm-3“ am Grenzverkehr beteiligt, die sich an der Einfahrt aus Richtung Szczecin Główny und Stobno Szczecińskie befinden und mit einem Weichenwärter besetzt sind.

Der Bahnhof besitzt Lichtsignale gem. des Signalbuches der PKP PLK S.A. - Ie-1. Das Befehlsstellwerk „Gm“ und die Weichenwärterstellwerke „Gm-1“ und „Gm-3“ sind mit ferngesteuerten mechanischen und Relaisanlagen ausgerüstet.

(2) Die maßgebende Neigung im Bahnhof Szczecin Gumieńce beträgt 5,2‰.

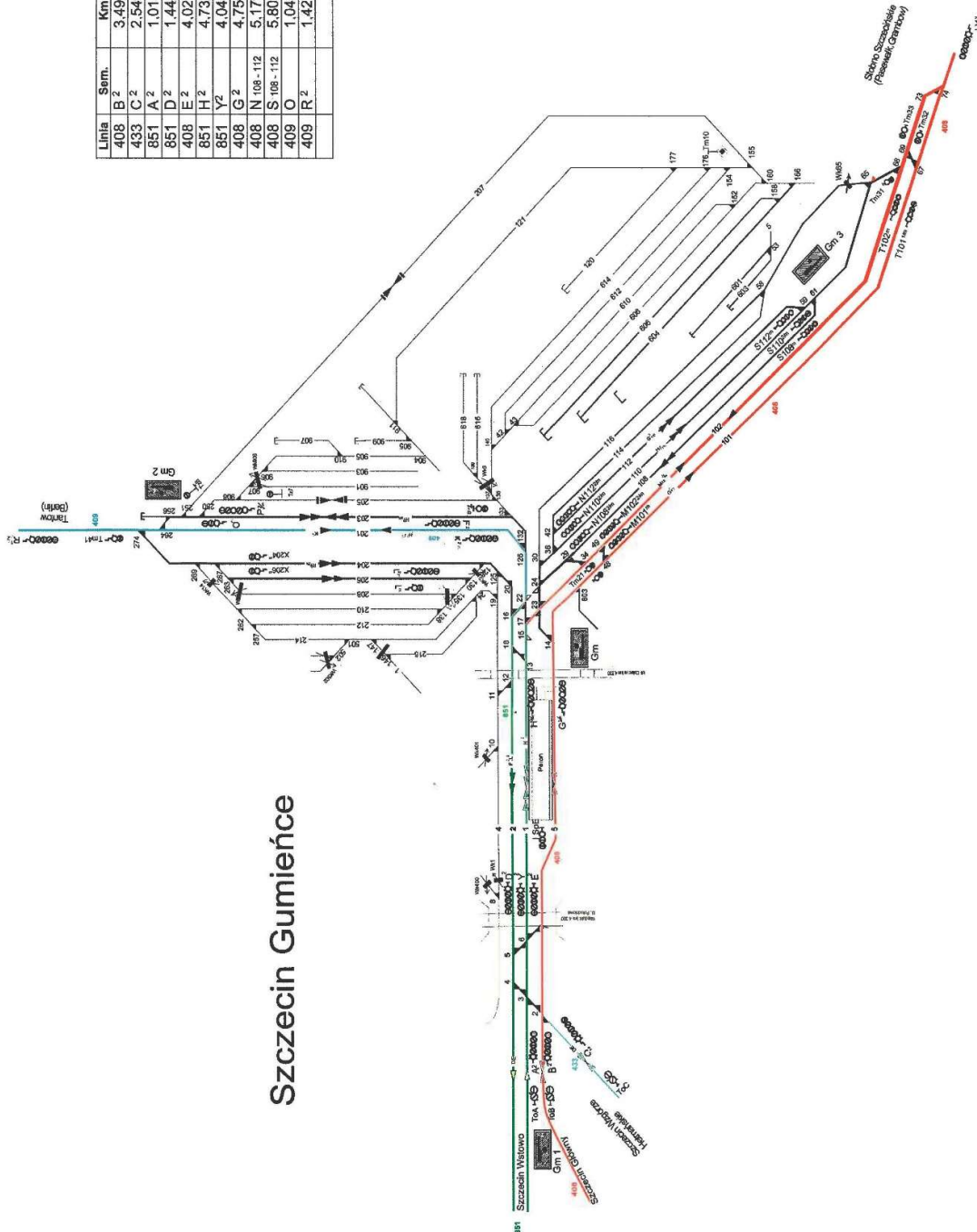
(3) Die Gleislänge beträgt 600 m. Ausnahme: Gleis 1 in Richtung Gm 3: 528 m, in Richtung Szczecin Główny: 536 m, Gleis 5 in Richtung Gm 3: 490 m, in Richtung Szczecin Główny: 458m.

(4) Ein Bahnsteig befindet sich nur zwischen Gleis 1 und 5. Der Reisendenzugang quert Gleis 5. Der Bahnsteig hat eine nutzbare Länge von 300 m und Höhe 760 mm.

5.2.4.A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym: Szczecin Gumieńce

5.2.4.A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke: Szczecin Gumieńce

Linia	Sem.	Km
408 B 2		3,491
433 C 2		2,549
851 A 2		1,015
851 D 2		1,442
408 E 2		4,029
851 H 2		4,732
851 Y 2		4,045
408 G 2		4,750
408 N 108-112		5,179
408 S 108-112		5,809
409 O		1,045
409 R 2		1,427



5.2.5. Stacja Szczecin Główny

(1) Stacja Szczecin Główny stanowi jeden okręg nastawczy z nastawnią dysponującą „SG”. Nastawnia dysponująca „SG” obsadzona jest dwoma dyżurnymi ruchu. Stacja jest częściowo zelektryfikowana, napięcie w sieci trakcyjnej wynosi 3 KV.

Nastawnia dysponująca „SG” wyposażona jest w urządzenia komputerowe Ebilock 850. Stacja przystosowana jest do ruchu pasażerskiego.

(2) Miarodajne pochylenie na stacji Szczecin Główny wynosi: 0,2‰.

(3) Stacja posiada 4 perony na 8 torach o następujących parametrach:

5.2.5. Bahnhof Szczecin Główny

(1) Der Bahnhof Szczecin Główny besteht aus einem Fahrdienstleiterbezirk „Sg“. Das Befehlsstellwerk „Sg“ ist mit zwei Fahrdienstleitern besetzt. Der Bahnhof ist teilweise elektrifiziert. Die Oberleitungsspannung beträgt 3-KV.

Bei dem Fahrdienstleiterstellwerk Sg handelt es sich um ein elektronisches Stellwerk der Bauart Ebilog 850. Der Bahnhof ist ausgelegt für den Personenverkehr.

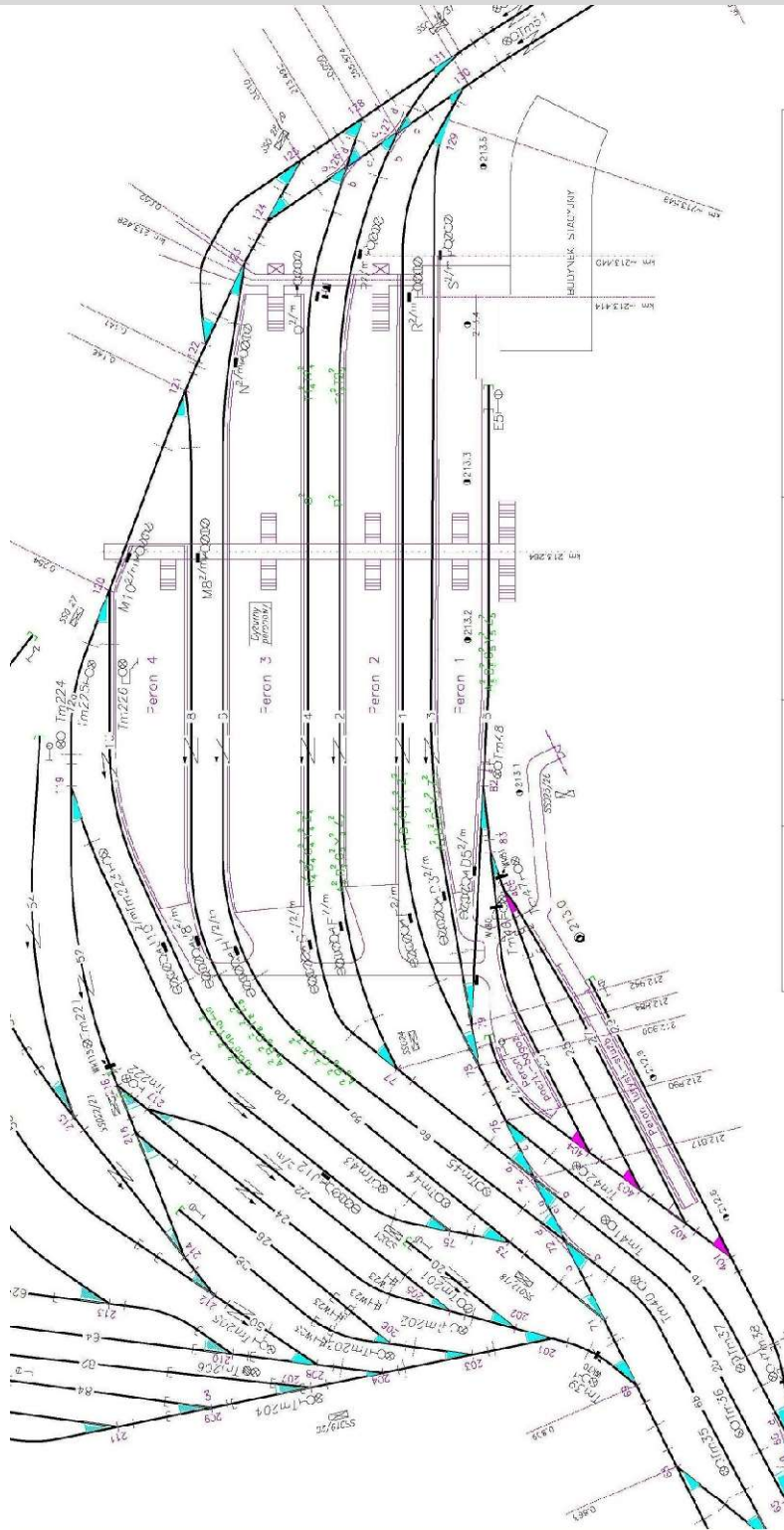
(2) Die maßgebende Neigung im Bahnhof Szczecin Główny beträgt 0,2‰.

(3) Der Bahnhof besitzt 4 Bahnsteige an 8 Gleisen mit folgenden Parametern:

Nr peronu	Nr toru	Wysokość [mm]	Długość [m]
Bahnsteig	Gleis	Höhe [mm]	Bahnsteiglänge [m]
1	5	550	266
1	3	550	370
2	1	760	421
2	2	760	421
3	4	760	386
3	6	760	327
4	8	550	211
4	10	550	211

5.2.5.A01 Plany schematyczne posterunków
ruchu na odcinkach eksploatowanych w
ruchu granicznym: Szczecin Główny

5.2.5.A01 Schematische Lagepläne der
Betriebsstellen auf der
Grenzbetriebsstrecke: Szczecin Główny



(...)

6. Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej

6.1. Stosowane przepisy i wytyczne

W zakresie udostępniania infrastruktury kolejowej na DB Netz AG obowiązują aktualne Warunki Użytkowania Sieci Kolejowej (Nutzungsbedingungen Netz, NBN), a na PKP PLK S.A. Regulamin sieci.

Dodatkowe uregulowania odpowiednich KPI obowiązują na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym, Miejscowego Porozumienia Granicznego (MPG).

W kabinach sterowniczych pojazdów trakcyjnych lub wagonów sterowniczych muszą znajdować się:

- rozkład jazdy zarządcy infrastruktury dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym;
- La DB Netz AG wydane dla obszaru Ost, również na obszarze PKP PLK S.A.,
- na obszarze prowadzenia ruchu DB Netz AG informacje do opisu trasy „Streckenbuch”,
- druki dwujęzycznego rozkazu G zgodnie z pkt 10.1.
- Dodatek 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów (WOS) Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie.

6.2. Zasady akceptacji taboru kolejowego-Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności

Do eksploatacji na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym DB Netz AG pojazdy trakcyjne przewoźnika muszą być wyposażone w radio pokładowe GSM-R przewoźne.

Pojazdy kolejowe kursując na odcinku przygranicznym PKP PLK S.A. muszą być wyposażone w urządzenia radiotelefoniczne pracujące w sieci radiołączności pociągowej PLK ze sprawnym systemem „Radio-stop”.

(...)

6. Angaben zum Netzzugang

6.1 Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien

Für den Bereich der Infrastruktur der DB Netz AG gelten die aktuellen Nutzungsbedingungen Netz (NBN), für den Bereich der Infrastruktur der PKP PLK S.A. gelten „Regulamin sieci (Vorschriften für das Netz)“.

Zu den Regelungen der jeweiligen EIU gelten zusätzlich auf der Grenzbetriebsstrecke die Bestimmungen der Örtlichen Grenzvereinbarung (ÖGV).

In den Führerräumen der Triebfahrzeuge oder Steuerwagen müssen

- die Fahrplanunterlagen für die Grenzbetriebsstrecke,
- die La der DB Netz AG – Ausgabe Bereich Ost auch im Bereich der PKP PLK S.A., und
- die Angaben für das Streckenbuch im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG,
- die zweisprachigen Befehlsvordrucke Befehl G entsprechend Abschn. 10.1
- Dodatek 2 zum Fahrplan (WOS) des Zakład Linii Kolejowych in Szczecin

mitgeführt werden.

6.2. Anforderungen an Fahrzeuge - Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk

Für den Betrieb auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB Netz AG müssen führende Fahrzeug mit einem fest eingebauten oder tragbaren GSM-R-Zugfunk-Fahrzeugerät ausgerüstet sein.

Für den Betrieb auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der PKP PLK S.A. muss das Triebfahrzeug mit einem Funkgerät, welche auf dem Netz der PLK arbeitet, und das Nothaltsystem „Radio-stop“ beinhaltet, ausgerüstet sein.

6.3 Proceś akceptacji pracowników przewoźnika

Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI

Na sieci PKP PLK S.A. językiem operacyjnym jest język polski, a na sieci DB Netz AG językiem operacyjnym jest język niemiecki.

6.3.1. Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB Netz AG

Na obszarze prowadzenia ruchu DB Netz AG maszyniści pojazdu trakcyjnego wykorzystywani przez przewoźnika kolejowego lub pracownicy uczestniczący w prowadzeniu ruchu muszą posiadać wystarczająco dobrą znajomość języka niemieckiego, pozwalającą im wykonywać pracę na danym odcinku w ruchu normalnym, w przypadku zakłóceń ruchu i w sytuacjach awaryjnych. Obejmuje to przyjmowanie i wydawanie instrukcji istotnych ze względów bezpieczeństwa (np. polecenia zatrzymania awaryjnego; w razie potrzeby porozumiewania się podczas manewrowania), a także zgodny z regułami komunikacji, obejmujący np. takie komunikaty jak „powtarzam“, „zgadza się“, „nie zgadza się“ itd.

W przypadku dyktowania pisemnych rozkazów G d/pl maszynista pojazdu trakcyjnego, w zakresie wymaganej znajomości języka, musi być w stanie wypełnić formularz pisemnego rozkazu oraz powtórzyć i zrozumieć podyktowane treści

Podczas rozmów między dyżurnym ruchu a maszynistą pojazdu trakcyjnego liczby będą wypowiedzane jako ciąg pojedynczych cyfr. Nie będą oni używać skrótów i będą używać pełnych nazw posterunków ruchu. W przypadku konieczności literowania pojęć należy korzystać z międzynarodowej tablicy fonetycznej zgodnie z przepisami DB Netz AG:

6.3 Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU

Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU

Auf dem Netz der DB Netz AG ist die Betriebssprache Deutsch und auf dem Netz der PKP PLK S.A. ist die Betriebssprache Polnisch.

6.3.1. Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB Netz AG

Im Bereich der Betriebsführung durch die DB Netz AG müssen die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen eingesetzten Triebfahrzeugführer bzw. an der Betriebsdurchführung beteiligten Mitarbeiter über genügend gute Kompetenzen in der deutschen Sprache verfügen, um ihre Tätigkeiten auf dieser Strecke im Normalbetrieb, bei Störungen und in Notsituationen ausüben zu können. Dazu gehört neben dem Empfangen und Erteilen von sicherheitsrelevanten Anweisungen (z.B. Nothaltauftrag; wenn erforderlich Verständigung im Rangieren) auch der regelkonforme Kommunikationsprozess, wie z.B. „Ich wiederhole“, „richtig“, „falsch“, etc.

Wenn schriftliche Befehle G d/pl diktiert werden, muss der Triebfahrzeugführer im Rahmen der erforderlichen Sprachkompetenzen in der Lage sein, schriftliche Befehle auszufüllen, das Diktierte zu wiederholen und zu verstehen.

Bei Gesprächen zwischen Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter werden Zahlen als eine Folge der einzelnen Ziffern ausgesprochen. Auf Abkürzungen ist zu verzichten. Es sind die vollständigen Namen der Betriebsstellen zu verwenden. Müssen Begriffe buchstabiert werden, ist die internationale Buchstabiertafel nach dem Regelwerk der DB Netz AG zu verwenden:

*

*

*

Richtlinie
Wytyczna

internationale Buchstabiertafel
Międzynarodowy alfabet fonetyczny



Auszug aus
Wyciąg z
481.0205A02

International
międzynarodowe

A	Alpha
B	Bravo
C	Charlie
D	Delta
E	Echo
F	Foxtrott
G	Golf
H	Hotel
I	India
J	Juliet
K	Kilo
L	Lima
M	Mike
N	November
O	Oscar
P	Papa
Q	Quebec
R	Romeo
S	Sierra
T	Tango
U	Uniform
V	Victor
W	Whiskey
X	X-Ray
Y	Yankee
Z	Zulu

Składając wniosek o trasę lub wniosek o użytkowanie obiektu infrastruktury usługowej w DB Netz AG, KPP gwarantuje, że maszynista pojazdu trakcyjnego posiada powyższe kompetencje językowe.

6.3.2. Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.

Porozumiewanie się między pracownikami KPP a dyżurnym ruchu (prowadzenie ruchu przez PKP PLK S.A.) odbywa się w języku polskim, stopień znajomości języka B1. Przewoźnicy mogą składać do PKP PLK S.A. wnioski o odstępstwo od wymagań językowych.

Mit der Trassenanmeldung bzw. dem Antrag auf Nutzung einer Serviceeinrichtung bei der DB Netz AG sichert das EVU die genannten Sprachkompetenzen des zum Einsatz kommenden Triebfahrzeugführer zu.

6.3.2. Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.

Die Verständigung zwischen den Mitarbeitern der EVU und dem Fahrdienstleiter (Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.) erfolgt in polnischer Sprache, Sprachniveau B1. Anträge auf Abweichung von der Sprachanforderung können die EVU bei der PKP PLK S.A. stellen.

6.4. Wyciąg z ogólnodostępnych przepisów operacyjno-technicznych zawartych w regulaminach sieci NBN.

6.4. Auszug zu den Regelungen des öffentlichen, betrieblich-technischen Regelwerks der Nutzungsbedingungen Netz.

6.4.1. Ograniczenie długości pociągów wraz z czynnymi lokomotywami

Długość pociągu w planowaniu nie może przekroczyć wartości wymienionych w rozdziale 5.2.1.(5) i 5.2.4.(3).

6.4.1. Betriebliche Beschränkung der Gesamtzuglängen

Die Gesamtzuglängen der angemeldeten Zugtrassen darf die in den Abschnitten 5.2.1.(5) und 5.2.4.(3) aufgeführten Gleislängen nicht überschreiten.

6.4.2. Rozkład jazdy

6.4.2. Fahrplan

a) Konieczność korzystania z rozkładu jazdy na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym

Każdy pociąg, który przejeżdża przez odcinek eksploatowany w ruchu granicznym musi posiadać obowiązujący rozkład jazdy.

a) Notwendigkeit der Verwendung eines Fahrplans auf der Grenzbetriebsstrecke

Jeder Zug, der die Grenzbetriebsstrecke befährt, muss gültige Fahrplanunterlagen besitzen.

Pociągi, które są opóźnione więcej niż 20 godzin, nie mogą przejechać przez odcinek eksploatowany w ruchu granicznym. Dlatego w przypadku pociągów z opóźnieniem powyżej 20 godzin wymagany jest nowy dokument rozkładu jazdy na odcinek eksploatowany w ruchu granicznym. W tym celu konieczne jest złożenie odpowiedniego wniosku o przydzielenie trasy pociągu w ramach IRJ.

Züge, die mehr als 20 Stunden verspätet sind, dürfen die Grenzbetriebsstrecke nicht mehr befahren. Daher wird für Züge mit einer Verspätung von mehr als 20 Stunden eine neue, gültige Fahrplanunterlage für die Grenzbetriebsstrecke benötigt. Hierzu ist es erforderlich, eine entsprechende Trassenanmeldung im Gelegenheitsverkehr zu beantragen.

b) Odpowiedzialność za opracowanie rozkładów jazdy

Za opracowanie rozkładów jazdy na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym odpowiada PKP PLK S.A. w uzgodnieniu z DB Netz AG. Odpowiedzialność za konstrukcję rozkładów jazdy poza odcinkiem eksploatowanym w ruchu granicznym leży w gestii odpowiedniego zarządcy infrastruktury kolejowej.

b) Verantwortung Fahrplanerstellung

Die Durchführung der Fahrplankonstruktion für die Grenzbetriebsstrecke erfolgt durch die PKP PLK S.A. in Abstimmung mit der DB Netz AG. Die Durchführung für die Fahrplankonstruktion außerhalb der Grenzbetriebsstrecke liegt beim jeweiligen Eisenbahninfrastrukturbetreiber.

c) Publikacja i dystrybucja rozkładów jazdy

PKP PLK S.A. udostępnia rozkłady jazdy dotyczące odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym przewoźnikowi, który złożył wniosek o przydzielenie trasy do PKP PLK S.A. Jeśli przewoźnik ten nie składa jednocześnie wniosku o przydzielenie trasy do DB Netz AG, jest on zobowiązany do udostępnienia dokumentów rozkładowych swojemu partnerowi po stronie niemieckiej, czyli kontrahentowi DB Netz AG.

c) Fahrplanveröffentlichung und Verteilung

Die PKP PLK S.A. stellt die Fahrplanunterlage für die Grenzbetriebsstrecke dem bei ihr trassenbestellenden EVU bereit. Wenn dieses EVU nicht gleichzeitig bei der DB Netz AG als trassenbestellendes EVU auftritt, ist es verpflichtet die Fahrplanunterlage seinem Kooperationspartner auf deutscher Seite, also dem Vertragspartner der DB Netz AG, zur Verfügung zu stellen.

6.4.3. Numery pociągów

a) Stosowanie międzynarodowych numerów pociągów

W przypadku pociągu przekraczającego granicę obowiązkowe jest korzystanie z międzynarodowego numeru pociągu. Zmiana numeru pociągu w trakcie jazdy na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym jest wykluczona.

Numer pociągu musi być dostępny zarówno w DB Netz AG, jak i w PKP PLK S.A. przez cały okres kursowania pociągu.

b) Przydzielanie międzynarodowego numeru pociągu

Przed zamawianiem trasy przewoźnicy mają obowiązek złożyć wniosek o przyznanie międzynarodowego numeru pociągów. Numery pociągów są przydzielane przez zarządców infrastruktury w następujący sposób:

- w kierunku z Niemiec do Polski przewoźnik składa wniosek o przyznanie międzynarodowego numeru pociągu do regionalnej komórki ds. rozkładu jazdy DB Netz AG.

- w kierunku z Polski do Niemiec numer pociągu międzynarodowy zostanie przydzielony przewoźnikom po złożeniu wniosku o przyznanie trasy do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A.

Przy składaniu wniosku o przyznanie trasy przewoźnicy są zobowiązani posługiwać się numerem pociągu przydzielonym przez zarządcę infrastruktury.

6.4.4. Wniosek o przydzielenie trasy

a) Podstawa umowna zamawiania tras

Przewoźnicy zamawiają trasy zgodnie z przepisami

- „Nutzungsbedingungen Netz“ DB Netz AG dla obszaru prowadzenia ruchu DB Netz AG, i

- „Regulamin sieci“ PKP PLK S.A. dla obszaru prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.

Wnioski o przydzielanie tras muszą być składane zarówno do PKP PLK S.A. jak i do DB Netz AG przez przewoźnika posiadającego prawo dostępu do infrastruktury u danego zarządcy infrastruktury.

6.4.3. Zugnummer

a) Verwendung einer internationalen Zugnummer

Für einen grenzüberschreitend verkehrenden Zug ist eine internationale Zugnummer zu verwenden. Ein Wechsel der Zugnummer im Fahrtverlauf auf der Grenzbetriebsstrecke ist ausgeschlossen.

Die Zugnummer muss sowohl bei der DB Netz AG als auch bei der PKP PLK S.A. für den gesamten Verkehrszeitraum verfügbar sein.

b) Vergabe einer internationalen Zugnummer

Vor der Trassenanmeldung ist von einem beteiligten EVU eine internationale Zugnummer zu beantragen. Die Zugnummernvergabe erfolgt durch die Eisenbahninfrastrukturbetreiber wie folgt:

- in der Richtung Deutschland - Polen beantragt das EVU die internationale Zugnummer bei den Ansprechpartnern der DB Netz AG.

- in der Richtung Polen - Deutschland wird dem EVU die internationale Zugnummer beim Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A im Nachgang zur Trassenanmeldung zugewiesen.

Die durch das EIU zugewiesene Zugnummer ist bei den Trassenanmeldungen durch die EVU zu verwenden.

6.4.4. Trassenanmeldung

a) Vertragliche Grundlage für die Trassenanmeldung

Die EVU beantragen die Trassen gemäß den Bestimmungen der

- „Nutzungsbedingungen Netz“ der DB Netz AG für den Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG und der

- „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A. für den Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A.

Die Trassenanmeldungen sind bei der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. durch das beim jeweiligen EIU zugangsberechtigte EVU zu stellen.

*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*

Wnioski o przydzielanie tras pociągu muszą w odniesieniu do trasy przejazdu pokrywać się co najmniej w części dotyczącej odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.

b) Dwustronne uzgodnienia między przewoźnikami

W okresie poprzedzającym złożenie wniosku o przydzielenie międzynarodowej trasy pociągu należy przeprowadzić koordynację z udziałem wszystkich zaangażowanych partnerów w celu harmonizacji wniosku o przydzielenie trasy w odniesieniu do następujących punktów:

- Obaj przewoźnicy są zobowiązani do złożenia wniosków o przydzielenie trasy odpowiednio w DB Netz AG i PKP PLK S.A. niezwłocznie po sobie. Okres pomiędzy złożeniem obu wniosków o przydzielanie trasy w ramach IRJ nie może przekraczać 24 godzin.

- Wnioski o przydzielanie trasy złożone u obu zarządców infrastruktury muszą być zgodne pod względem charakterystyki (parametrów) pociągu i żądań dotyczących czasu przewozu.

c) Minimalne wymagania dotyczące zamawiania tras:

Wnioski o przydzielanie tras są wiarygodne, jeśli zawierają następujące informacje:

- jednoznaczne oznaczenie stacji początkowej i stacji końcowej w danym kraju.

- Jednoznaczne oznaczenie stacji zmiany systemu.

- Jednoznaczne oznaczenie przewoźnika, który złożył wniosek o przydzielanie trasy w drugim kraju.

- Jednoznaczne wskazanie wymaganego czasu postoju wraz z odpowiednią technologią eksploatacji (np. zmiana lokomotywy, zmiana drużyny, postój tylko dla przełączania systemów kontroli jazdy) na stacjach zmiany systemu.

- Jednoznaczne oznaczenie w formie numeru pociągu wszelkich jazd poprzedzających lub dalszej jazdy w przypadku pociągów kończących lub rozpoczynających bieg na stacji Löcknitz lub w przypadku doprowadzania lokomotyw związanych z realizacją danego przewozu.

Die Trassenanmeldungen müssen sich hinsichtlich des Laufwegs mindestens auf dem Abschnitt der Grenzbetriebsstrecke überschneiden.

b) Bilaterale Abstimmungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Im Vorfeld der Anmeldung von Trassen für internationale Verkehre ist, unter Einbindung aller ggf. beteiligten Partner, eine Abstimmung zur Harmonisierung der Trassenanfrage hinsichtlich folgender Punkte vorzunehmen:

- Die Trassenanmeldungen der jeweiligen EVU sind entsprechend bei der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. in einem unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang vorzunehmen. Für Trassen im Gelegenheitsverkehr sind beide Abschnitte innerhalb eines Zeitraums von 24 Stunden zu bestellen.

- Die Trassenanmeldungen müssen bei beiden Infrastrukturbetreibern in Zugcharakteristik und Verkehrszeitregelung übereinstimmen.

c) Mindestanforderungen an die Trassenanmeldung:

Trassenanmeldungen sind plausibel, wenn sie folgende Angaben enthalten:

- Eindeutige Benennung der Start- und Zielbetriebsstelle im jeweiligen Land.

- Eindeutige Benennung der zu befahrenden Systemwechselbahnhöfe.

- Eindeutige Benennung des EVU, welches im jeweils anderen Land die Trassenanmeldung durchführt.

- Eindeutige Angabe der benötigten Haltezeit und der entsprechenden Betriebstechnologie (Beispiel Lokwechsel, Personalwechsel, Transition) an den Systemwechselbahnhöfen.

- Eindeutige Bezeichnung in Form der Zugnummer etwaiger Vor- und Nachleistungen bei beginnenden und endenden Zügen oder Zuführungen von Triebfahrzeugen, die im Zusammenhang mit der Durchführung der Zugfahrt stehen.

**6.4.5. Koordynacja rozkładów jazdy
między zarządzami infrastruktury**

Trasy pociągów w indywidualnym rozkładzie jazdy są uzgadniane i potwierdzane między DB Netz AG a PKP PLK S.A. w ramach procedury Pre-Check. W ten sposób określa się, czy spełnione są warunki wstępne i wymagania minimalne dotyczące zamawiania tras.

W przeciwnym wypadku wnioski o przydzielanie trasy pociągu zostaną uznane za niewiarygodne i odrzucone.

Na etapie procesu tworzenia rocznego rozkładu jazdy wnioski o przydzielenie międzynarodowych tras pociągów są uzgadniane w ramach konferencji RNE-E.

**6.4.5. Fahrplantechnische
Abstimmungen der
Eisenbahninfrastrukturbetreiber**

Die internationalen Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr werden zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. im Rahmen des PreCheck Verfahrens abgestimmt und bestätigt.

Hierbei wird festgestellt, ob die Voraussetzungen und Mindestanforderungen an die Trassenanmeldungen erfüllt sind.

Sollte dies nicht der Fall sein, werden die Trassenanmeldungen als nicht plausibel angesehen und zurückgewiesen.

Für die Prozessphase der Netzfahrplanerstellung werden die internationalen Trassenanmeldungen im Rahmen der RNE-E Konferenz abgestimmt.

*
*
*
*
*
*
*

7. Uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji PKP PLK S. A. i DB Netz AG, a także wytycznych i umów międzynarodowych

7. Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB Netz AG und PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen

7.1. Przepisy ruchu

7.1. Betriebsvorschriften

Lp. Nr Lfd. Nr.	Według Ril DB Netz AG Hinweis auf Ril der DB Netz AG	Postanowienia, różniące się od przepisów kolei sąsiednich i ewentualne, specjalne uregulowania w kolejowym ruchu granicznym	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke	Według instrukcji PKP PLK Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.
		(...)	(...)	
3.	Do 408.0202 rozdz. 1 do 408.2202 rozdz. 1 Zu 408.0202 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn. 1	Stosowane numery pociągów Numery pociągów na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym muszą być używane zgodnie z porozumieniami międzynarodowymi, dla odcinka przygranicznego PKP PLK S.A dotyczy to dla używania do celów ruchowych - eksploatacyjnych w kierunku Szczecina Gumience do - wzgl. w kierunku granicy Państwa od Stobno Szczeciński.	Zugnummern Die Zugnummern für alle Züge auf der Grenzbetriebsstrecke müssen gemäß den internationalen Abkommen verwendet werden, für den Grenzbetriebsstreckenabschnitt der PKP PLK S.A gilt dies für die betriebliche Verwendung der Zugnummer in Richtung Szczecin Gumience bis - , bzw. in Richtung Staatsgrenze ab dem Bahnhof Stobno Szczecińskie.	Do Ir-1 § 9 Zu Ir-1 § 9
4.	Do 408.0202 rozdz. 1 oraz do 408.2202 rozdz. 1 Zu 408.0202 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn.1	Polecenia i informacji - Oznaczenie pociągów W poleceniach i informacjach pociągi określane są przy użyciu języka niemieckiego słowem „Zug” i numerem pociągu. W przypadku jazd pociągów po torze zamkniętych słowa „Zug” należy zastępować przez wyraz „Sperrfahrt”. W poleceniach i informacjach pociągi określane są przy użyciu języka polskiego słowem „Pociąg” i numerem pociągu. W przypadku jazd pociągów po torze zamkniętych po słowie „Pociąg” dodaje się wyrazy „po torze zamkniętym”.	Aufträge und Meldungen - Bezeichnen der Züge Züge sind in Aufträgen und Meldungen bei Nutzung der deutschen Sprache mit dem Wort „Zug“ und der Zugnummer zu bezeichnen. Das Wort „Zug“ ist bei Sperrfahrten durch das Wort „Sperrfahrt“ zu ersetzen. Züge sind in Aufträgen und Meldungen bei Nutzung der polnischen Sprache mit dem Wort „Pociąg“ und der Zugnummer zu bezeichnen. Das Wort „Pociąg“ ist bei Sperrfahrten durch die Worte „po torze zamkniętym“ zu ergänzen.	Do Ir-1 § 23 ust. 7,8 i 9 Zu Ir-1 § 23 Abs. 7, 8 und 9

5.	-	<p>Dodatkové informace dotyczące pociągów przewożących towary niebezpieczne</p> <p>W przypadku kursowania pociągów z towarem niebezpiecznym - w tym z TWR (towary niebezpieczne wysokiego ryzyka zgodnie z działem 1.10.3.1.2 RID) - przewoźnik po stronie polskiej, przed przekroczeniem granicy w kierunku Polski, przekazuje elektroniczny wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu dyżurnemu ruchu stacji Szczecin Gumieńce Gm.</p> <p>W przypadku towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka zgodnie z punktem 1.10.3.1.2. RID (TWR) obowiązuje przewoźnika po stronie polskiej zaplanowanie pociągów za pośrednictwem systemu SEPE. W przypadku braku technicznej możliwości przeprowadzenia planowania w SEPE, wyznaczony pracownik przewoźnika powiadamia telefonicznie dyspozytora ds. planowania produkcji w Ekspozyturze Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. w Szczecinie, podając informacje zgodnie z 8. 1) a) i b) § 17, Instrukcji Ir- 16.</p> <p>Przewoźnik zamawiający trasę w DB Netz AG powinien uwzględnić powyższe w planowaniu czasu postoju na stacji Löcknitz.</p>	<p>Zusätzliche Informationen über Züge, die gefährliche Güter befördern</p> <p>Wenn Züge mit gefährlichen Gütern - darunter auch gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial nach Kapitel 1.10.3.1.2. RID - verkehren, hat das auf polnischer Seite auftretende EVU noch vor dem Übergang auf das polnische Streckennetz die Wagenliste dem Fdl Gm des Bahnhofs Szczecin Gumieńce zu übermitteln.</p> <p>Bei gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotenzial nach Kapitel 1.10.3.1.2. RID gilt für das bei der PKP PLK S.A. auftretende EVU die Pflicht der Planung der Zugfahrt mit Hilfe des Systems SEPE. -Bei fehlender technischer Möglichkeit der Nutzung des Systems SEPE informiert der dafür bestimmte Mitarbeiter des übernehmenden EVU den Disponenten für Planung in der Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A. in Szczecin, und erteilt die gemäß Punkt 8.1) a) und b) des § 17 der Vorschrift Ir-16 erforderlichen Informationen.</p> <p>Das bei der DB Netz AG trassenbestellende EVU hat die oben genannten Abläufe in den Planungen für den Aufenthalt auf dem Bahnhof Löcknitz zu berücksichtigen.</p>	<p>Do Ir-1 § 24 ust. 13 i § 37 ust. 7 pkt 6 i § 14 ust. 8 i § 28 ust. 2 Ir-16 § 12</p> <p>Zu Ir-1 § 24 Abs. 13 und zu § 37, Abs. 7, Pkt.6 und § 14 Abs. 8 und § 28 Abs. 2; Ir-16 § 12-</p>
		(...)	(...)	
7.	Do 408.2301 rozdz. 1 Zu 408.2301 Abschn. 1	<p>Brak znajomości linii przez maszynistę</p> <p>Prowadzenie pociągów przez maszynistę, nieposiadającego znajomości odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym, jest zabronione.</p>	<p>Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren</p> <p>Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist auf der Grenzbetriebsstrecke nicht erlaubt.</p>	<p>Do Ir-1§ 16 ust. 3 Zu Ir-1 § 16 Abs.3</p>
8.	Do 408.0321 408.2321 rozdział 2 oraz 481.0205 rozdz. 7	<p>Zgłoszenie dyżurnemu ruchu gotowości pociągu</p> <p>(1) Na stacjach na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym maszynista obowiązany jest zgłaszać dyżurnemu ruchu gotowość pociągu:</p>	<p>Meldung an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist</p> <p>(1) Auf den Bahnhöfen der Grenzbetriebsstrecke muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter melden, dass der Zug vorbereitet ist, wenn:</p>	<p>Do Ir-1 § 14 zu Ir-1 § 14</p>

	Zu 408.0321zu 408.2321 Abschn. 2 sowie 481.0205 Abschnitt 7	<p>- jeżeli odbyła się zmiana drużyny trakcyjnej,</p> <p>- jeżeli zmienią się parametry pociągu określone w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów,</p> <p>- jeżeli zostały wykonane oględziny techniczne,</p> <p>- jeżeli została wykonana próba hamulca.</p> <p>(2) Na stacji Szczecin Gumieńce zgłaszanie gotowości wykonuje się według postanowień Instrukcji Ir-1 § 14 ust.6.</p> <p>(3) Na stacji Löcknitz zgłoszenie, że pociąg jest przygotowany do jazdy, należy przekazywać z wykorzystaniem łączności radiowej GSM-R.</p> <p>(4) Ponadto na stacji Szczecin Główny, dla pociągów w kierunku Löcknitz, obowiązują następujące zasady: Zgłaszanie gotowości odbywa się za pomocą radiotelefonu do dyżurnego ruchu Sg.</p>	<p>- ein Personalwechsel stattgefunden hat,</p> <p>- sich die Zugcharakteristik ändert (z.B. Änderung der Zuglänge, Mindestbremsleistung oder Traktionsart),</p> <p>-wenn eine wagentechnische Untersuchung durchgeführt wurde, oder</p> <p>- soweit erforderlich- eine Bremsprobe durchgeführt wurde.</p> <p>(2) Auf dem Bahnhof Szczecin Gumieńce ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, gemäß den Bestimmungen der polnischen Fahrdienstvorschrift Ir-1 § 14 (6) abzugeben.</p> <p>(3) Auf dem Bahnhof Löcknitz ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, über Zugfunk GSM-R abzugeben.</p> <p>(4) Darüber hinaus gilt im Bahnhof Szczecin Główny für Züge in Fahrtrichtung Löcknitz Folgendes: Die Fertigmeldung hat über Zugfunk an den Fdl Sg zu erfolgen.</p>	<p>* * * * * * * * *</p>
9.	Do 408.0331 rozdz. 3 ust. 3 oraz do 408.2331 rozdz. 3 ust. 3Zu 408.0331 Abschn. 3 Abs. 3 und zu 408.2331 Abschn. 3 Abs. 3	Czoło pociągu znajduje się za semaforem Jeśli na odcinkach PKP PLK S.A. nie można stwierdzić jaki sygnał podaje semafor lub nie można podać sygnału zezwalającego na semaforze na odcinkach PKP PLK S.A. i DB Netz AG, maszyniście należy wydać rozkaz pisemny G nr 2.	Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus Ist im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. die Fahrtstellung nicht feststellbar oder kann in den Bereichen der Betriebsführung der PKP PLK S.A. und der DB Netz AG das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden, muss der Fahrdienstleiter die Zustimmung durch Befehl G, Nr. 2 erteilen.	Do § 62 ust. 5 Zu § 62, Abs. 5
10.	Do 408.0411 oraz 408.2411 Zu 408.0411 und zu 408.2411	Rozkazy pisemne Dyżurni ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym wydają polecenia na przejazd przez granicę za pomocą dwujęzycznych druków rozkazów pisemnych G1-14 i G14.1-14.35 zgodnie z pkt. 10.1. Na druku można wydać więcej rozkazów pisemnych, jeżeli maszynista będzie w stanie wykonać te rozkazy pisemne w podanej kolejności; w przeciwnym przypadku rozkazy pisemne	Schriftliche Befehle Die Fahrdienstleiter der Betriebsstellen auf den Grenzbetriebsstrecken erteilen Aufträge an grenzüberschreitende Zugfahrten mit den zweisprachigen Befehlsvordrucke G 1-14 und G14.1-14.35, gemäß Abschn. 10.1. Auf einem Vordruck dürfen mehrere Befehle erteilt werden, wenn diese vom Triebfahrzeugführer in der im Vordruck angegebenen Reihenfolge ausgeführt werden können; ansonsten müssen die Befehle auf mehreren Vordrucken erteilt werden. Diese Vordrucke müssen stets fortlaufend nummeriert werden (z.B.	Do § 58 Zu § 58

	<p>muszą być wydane na dodatkowych drukach. Druki te należy kolejno ponumerować (np. druk 1 z 3 druków, druk 2 z 3 druków, druk 3 z 3 druków) i w tej kolejności przekazać drużynie pociągowej. Przy doręczaniu maszynista składa podpis na ostatnim druku.</p> <p>Przyczyny wydania rozkazu G12 są podane na stronie tylnej rozkazów G1-14. Przyczyny 80 do 83 zostały dodane w rozkazu G 1-14 tylko dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym. W celu wydania rozkazu G14 dyżurny ruchu stosuje w zasadzie dwujęzyczny wpis według załącznika językowego G14 „Wortlautbeiblatt zum Befehl G 14 /Załącznik językowy do rozkazu G 14”.</p> <p>Na druku Załącznik językowy do rozkazu G 14 można wydać więcej rozkazów pisemnych, jeżeli maszynista będzie w stanie wykonać te rozkazy pisemne w podanej kolejności; w przeciwnym przypadku rozkazy pisemne muszą być wydane na dodatkowych drukach. Druki są zawsze numerowane w polu „druk/Vordruck ... W” rozkazu G14 w nagłówku Załącznika językowego G14. Załączniki językowe muszą być przyporządkowane bezpośrednio do druków rozkazu G14, które wskazują na te załączniki. W przypadku rozkazu pisemnego wydanego dla innego pociągu, numerację załącznika językowego można rozpocząć od „1W”. Jeżeli wyjątkowo należy użyć innego tekstu, to należy skreślić wpis „siehe Wortlautbeiblatt zum Befehl G 14 (eigenes Blatt)/patrz Załącznik językowy do rozkazu G 14 (osobna kartka)” i wpisać dwujęzycznie inny tekst-do druku rozkazu 14.</p>	<p>Vordruck 1 von 3 Vordrucken, Vordruck 2 von 3 Vordrucken, Vordruck 3 von 3 Vordrucken) und in dieser Reihenfolge dem Triebfahrzeugführer übermittelt werden. Bei Aushändigung unterschreibt der Triebfahrzeugführer nur auf dem letzten Vordruck.</p> <p>Die Gründe für einen Befehl G12 sind auf der Rückseite des Befehls G1-14 zu finden. Zusätzlich wurden die Gründe 80 - 83 für den Grenzbetrieb in den Befehl G 1-14 aufgenommen. Zum Erteilen des Befehls G14 verwendet der Fdl in der Regel die zweisprachigen Wortlaute auf dem Vordruck ‚Wortlautbeiblatt zum Befehl G14/Załącznik językowy do rozkazu G14’.</p> <p>Auf einem Vordruck ‚Wortlautbeiblatt zum Befehl G14’ dürfen mehrere Befehle erteilt werden, wenn diese vom Triebfahrzeugführer in der im Vordruck angegebenen Reihenfolge ausgeführt werden können; andernfalls müssen mehrere Vordrucke verwendet werden. Die Vordrucke werden immer im Feld Vordruck/druk ... W im Befehl G14 und im Kopf des ‚Wortlautbeiblattes zum Befehl G14’ gleichlautend nummeriert. Die Wortlautbeiblätter folgen unmittelbar im Anschluss an den Vordruck mit dem Befehl G14, der darauf verweist. Bei einem Befehl für einen anderen Zug kann die Nummerierung wieder mit 1 W beginnen.</p> <p>Muss ausnahmsweise ein anderer Wortlaut verwendet werden, ist der Eintrag „siehe Wortlautbeiblatt zum Befehl G 14 (eigenes Blatt) /patrz Załącznik językowy do rozkazu G 14 (osobna kartka)“ zu streichen und der andere Wortlaut in den Befehl 14 zweisprachig einzutragen.</p>	
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		(...)	(...)	
		Ponieważ dwujęzyczny rozkaz G14.1- G14.35 jest sporządzony na oddzielnym druku, może zostać doręczony maszyniście.	Da der zweisprachigen Befehl G14.1- G14.35 auf einem eigenen Vordruck dargestellt wird, kann er dem Triebfahrzeugführer ausgehändigt werden.	
11.	Do 408.2341rozdział 2 Zu 408.2341 Abschn. 2	Ograniczenie prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Przy doraźnych ograniczeniach prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym należy powiadomić właściwą dyspozyturę. O ostrzeżeniach doraźnych należy informować drużyny pociągowe przy pomocy dwujęzycznych rozkazów pisemnych „G” Ograniczenia występujące po stronie niemieckiej podawane są w „La Bereich Ost”, natomiast Ograniczenia stałe występujące po stronie polskiej podawane są w WOS dla Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie. Ograniczenia prędkości na odcinku przygranicznym PKP PLK S.A. pomiędzy granica państwa a Stobno Szczecińskie mogą zostać ujęte w La- Ost - do czasu ujęcia ich w WOS.	Geschwindigkeitseinschränkungen auf der Grenzbetriebsstrecke Bei unvorhergesehenen eintretenden Geschwindigkeitseinschränkungen für die Grenzbetriebsstrecken ist die zuständige Betriebsleitstelle zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit dem Befehl G zu unterrichten. Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf deutscher Seite der Grenzbetriebsstrecke auftreten, sind in die La Bereich Ost aufzunehmen, und Längerfristige Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf polnischer Seite auftreten sind in den WOS Zakład Linii Kolejowych Szczecin aufzunehmen. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der PKP PLK S.A. zwischen Staatsgrenze und Stobno Szczecińskie können - bis zur Aufnahme in den WOS- in die La aufgenommen werden.	Do § 59 zu § 59
		(...)	(...)	*
13.	Do/zu 408.0411 rozdz. 2 ust. 12 Do/zu 408.2411	Przekazywanie rozkazów pisemnych Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dwujęzyczne rozkazy pisemne „G” d/pl mogą być dyktowane przez radiotelefon.	Übermitteln von schriftlichen Befehlen Auf der Grenzbetriebsstrecke dürfen zweisprachige Befehle G d/pl an Züge über Zugfunk diktiert werden.	Do § 57 Zu § 57
		(...)	(...)	*
15.	do 408.0415 zu 408.0415	Powiadomienie o rozkładzie jazdy Druk powiadomienia o rozkładzie jazdy DB Netz AG nie jest stosowany na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym. Dane o rozkładzie jazdy podawane są dwujęzycznym rozkazem G 14 wraz z załącznikiem językowym W 1.	Fahrplan-Mitteilung Der Vordruck Fahrplan-Mitteilung der DB Netz AG wird auf den Grenzbetriebsstrecken nicht verwendet. Fahrplanangaben werden mit dem zweisprachigen Befehl G 14 und Wortlautbeiblatt W1 bekannt gegeben.	Do Ir-1 § 51 ust. 1 pkt 1, Ir-11 § 28 Zu Ir-1 § 51 Abs. 1 pkt 1 Ir-11 § 28
		(...)	(...)	*

18.		<p>Powiadamianie pociągów przy prowadzeniu robót</p> <p>Jeżeli na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. prowadzone są roboty, dyżurny ruchu musi powiadomić maszynistę o prowadzonych robotach rozkazem G nr 14 i załącznikiem językowym przyczyna nr W 15.</p>	<p>Unterrichtung der Züge bei der Ausführung von Arbeiten</p> <p>Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung der PKP PLK S.A. Arbeiten ausgeführt werden, müssen die Triebfahrzeugführer über die Arbeiten durch Befehl G Nr. 14 und Wortlautbeiblatt Nr. W 15 unterrichtet werden.</p>	<p>Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 1 lit. c i do le-1 § 16 pkt 6c</p> <p>Zu Ir-1 § 57 Abs. 3 pkt 1 Buchst. c und zu le-1 § 16 pkt 6c</p>
		(...)	(...)	
20.	<p>Do 408.0435 rozdz. 2</p> <p>Zu 408.0435 Abschn. 2</p>	<p>Przesyłki wyjątkowo ciężkie</p> <p>Kiedy w telegramie zarządzającym jest podane, że przesyłka wyjątkowo ciężka porusza się będzie z prędkością mniejszą niż podana w rozkładzie jazdy prędkość dopuszczalna składu pociągu, dyżurny ruchu musi maszyniście wydać rozkaz G Nr 12 załącznik językowa A przyczyna 41.</p>	<p>Schwerwagen</p> <p>Wenn in der Beförderungsanordnung angegeben ist, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl G Nr. 12, Beiblatt A Grund Nr. 41 erteilen.</p>	<p>Do Ir-1 § 14 ust. 10 oraz § 58 ust. 3 pkt 1 lit. d) Ir-10 § 21</p> <p>Zu Ir-1 § 14 Abs. 10 und zu § 58 Abs. 3 Pkt.1 d)</p>
		(...)	(...)	
22.	<p>Do 408.2441</p> <p>Zu 408.2441</p>	<p>Szczególne uregulowania przy popychaniu</p> <p>Stosowanie lokomotyw popychających przekraczający granicy jest zabronione.</p>	<p>Besondere Regeln für das Nachschieben</p> <p>Die Anwendung des Nachschiebens grenzüberschreitender Züge ist nicht erlaubt.</p>	<p>Do Ir-1 § 66 ust. 6</p> <p>Zu Ir-1 § 66 Abs. 6</p>
23.	<p>Do 408.0445 oraz 408.2445 zu 408.0445 und zu 408.2445</p>	<p>Pociągi pchane</p> <p>Pchanie pociągów przekraczających granicę na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym jest zabronione, z wyjątkiem pociągów pomiarowych, roboczych i ratunkowych, które kursują po torze zamkniętym.</p>	<p>Geschobene Züge</p> <p>Geschobene grenzüberschreitende Züge sind auf den Grenzbetriebsstrecken außer Meß-, Arbeits- und Hilfszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.</p>	<p>Do Ir-1 § 67 ust. 1a</p> <p>Zu Ir-1 § 67 Abs. 1</p>
		(...)	(...)	
27.	<p>Do 408.0411 rozdz. 5 408.2411 rozdz. 5</p> <p>Zu 408.0411 Abschn 5 408.2411 Abschn 5</p>	<p>Cofnięcie polecenia odjazdu lub przejazdu</p> <p>W obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. wygaszenie sygnału zastępczego traktowane jest jako cofnięcie zezwolenia na odjazd lub przejazd pociągu, o ile czoło pociągu nie minie tego sygnału.</p> <p>Jeżeli zezwolenie na odjazd lub przejazd wydane rozkazem musi zostać anulowane, należy wydać nowy rozkaz G 14.35.</p>	<p>Rücknahme eines Abfahr- oder Durchfahrauftrages</p> <p>Im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. gilt das Erlöschen des Signals Sz als Rücknahme des Abfahr- oder Durchfahrauftrages, solange die Spitze des Zuges noch nicht am Signal vorbeigefahren ist.</p> <p>Ist eine durch Befehl gegebene Zustimmung zur Ab- oder Durchfahrt zu widerrufen, so ist der Befehl G 14.35 zu erteilen.</p>	<p>Do Ir-1 § 47</p> <p>Zu Ir-1 § 47</p>

*

		(...)	(...)	
29.	Do 408.0463rozd. 10 i do 408.2463 rozd. 1 Zu 408.0463 Abschn. 10 und zu 408.2463 Abschn. 1	Zeewolene na jazdy po torze lewym W przypadku, gdy dyżurny ruchu nie może udzielić maszyniście zezwolenia na jazdę po torze lewym poprzez sygnał zezwalający (na PKP również Sz) wraz z W24/Zs6, on może udzielić maszyniście polecenie jazdy po torze lewym poprzez wydanie rozkazu G nr 4.	Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis Wenn der Auftrag zur Fahrt ins Gegengleis nicht signalisiert werden kann, darf der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis mit dem Befehl G Nr. 4 erteilen.	Do Ir-1 § 54 ust. 7 Zu Ir-1 § 54 Abs. 7
30.	do 408.0463 oraz 408.2463 Zu 408.0463 und zu 408.2463	Uregulowania dla jazdy po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego Urządzenia sterowania ruchem kolejowym na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Stobno Szczecińskie - Szczecin Gumieńce przystosowane są do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze 1.	Regeln für das Fahren auf dem Gegengleis Auf der Grenzbetriebsstrecke Stobno Szczecińskie - Szczecin Gumieńce ist der eingleisige Betrieb auf dem Gegengleis ständig eingerichtet.	do Ir-1 § 52 Zu Ir-1 § 52
		(...)	(...)	
43.	Do 408.0481 rozd. 10 oraz do 408.2481 rozd. 7 Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481Abschn. 7	Dopuszczalna prędkość jazdy na torze zamkniętym Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dopuszczalna prędkość jazdy po torze zamkniętym wynosi: - dla pojazdów ciągnionych po torze zamkniętym 50 km/h, - dla pociągów pchanych po torze zamkniętym 30 km/h, przez przejazdy kolejowo-drogowe bez technicznego zabezpieczenia 20 km/h, - dopuszczalna prędkość pługu odśnieżnego wynika z instrukcji obsługi pługu odśnieżnego.	Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt - für gezogene Sperrfahrten 50 km/h, - für geschobene Sperrfahrten 30 km/h, jedoch bei Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung 20 km/h, - die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt richtet sich nach der Bedienungsanweisung des Schneeräumfahrzeugs.	Do Ir-1 § 55 ust. 10 Zu Ir-1 § 55 Abs. 10
44.	Do 408.0481 Zu 408.0481	Jazda powrotna lub kontynuacja jazdy po torze zamkniętym Jeśli podczas jazdy po torze zamkniętym pociąg jest zatrzymany na wolnym szlaku, wówczas maszynista musi, możliwie jak najszybciej, porozumieć się z dyżurnym ruchu, który wyprawił pociąg, w sprawie jazdy powrotnej lub kontynuacji jazdy. Dyżurny ruchu musi natychmiast powiadomić uczestników jazdy o jeździe powrotnej lub kontynuacji jazdy oraz wydać zgodę na jazdę powrotną lub kontynuację jazdy.	Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt Bei Halt einer Sperrfahrt auf freier Strecke muss der Tf den Fdl, der die Sperrfahrt abgelassen hat, so bald wie möglich über die Rück- oder Weiterfahrt verständigen. Der Fdl muss sofort die Beteiligten von der Rück- oder Weiterfahrt benachrichtigen und der Rück- oder Weiterfahrt zustimmen.	Do Ir-1 § 55 ust. 6, 7 Zu Ir-1 § 55 Abs. 6, 7

*

*
*
*
*
*

45.	Do 408.0481 Zu 408.0481	<p>Zakończenie jazdy po torze zamkniętym</p> <p>Jeżeli jazda po torze zamkniętym kończy się na stacji, wówczas maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu przyjazd pociągu w pełnym składzie.</p>	<p>Sperrfahrt beenden</p> <p>Wenn eine Sperrfahrt auf einem Bahnhof endet, muss der Tf dem Fdl die Ankunft aller Fahrzeuge melden.</p>	Do Ir-1 § 55 zu Ir-1 § 55
		(...)	(...)	
47.	Do 408.0531 rozdz. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	<p>Pominięcie sygnału „Stój” bez zezwolenia</p> <p>Maszynista zobowiązany jest do natychmiastowego zatrzymania oraz po zatrzymaniu do natychmiastowego porozumiewania się z dyżurnym ruchu w następujących sytuacjach:</p> <p>a) niedopuszczalne przejechanie obok semafora lub innego sygnalizatora wskazującego sygnał „Stój”;</p> <p>b) przejechanie poza miejsce wymaganego zatrzymania według rozkazu pisemnego;</p> <p>c) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający;</p> <p>d) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy semaforze, który pokazuje światło unieważniające;</p> <p>e) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy tarczy zaporowej (światlnej) - która pokazuje sygnał Ra 12;</p> <p>f) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy tarczy zaporowej (światlnej) - która pokazuje światło unieważniające;</p> <p>g) niedopuszczalne przejechanie poza koniec zezwolenia na jazdę w systemie ETCS;</p> <p>h) przejście w tryb „TR” w systemie ETCS;</p> <p>i) przejście w tryb „TR” w systemie ETCS wraz z komunikatem tekstowym „nieprawidłowe wyposażenie szlaku”;</p> <p>j) nagłe hamowanie w systemie ETCS w poziomie „0” w trybie „UN” przy semaforze, który wskazuje sygnał zezwalający.</p> <p>k) nagłe hamowanie w systemie ETCS w poziomie „0” w trybie „UN” przy semaforze, który wskazuje światło unieważniające.</p> <p>Maszynista może kontynuować jazdę dopiero po otrzymaniu pisemnego rozkazu G nr 2.</p>	<p>Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignalen</p> <p>Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen:</p> <p>a) Unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal;</p> <p>b) Vorbeifahrt an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre;</p> <p>c) PZB-Zwangsbremmung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt;</p> <p>d) PZB-Zwangsbremmung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt;</p> <p>e) PZB-Zwangsbremmung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt;</p> <p>f) PZB-Zwangsbremmung an einem Sperrsignal, das Kennlicht zeigt;</p> <p>g) Unzulässige Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt;</p> <p>h) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR;</p> <p>i) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel”;</p> <p>j) Zwangsbremmung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt;</p> <p>k) Zwangsbremmung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt.</p> <p>Die Weiterfahrt darf nur nach Erteilung eines Befehl G Nr. 2 erfolgen.</p>	Do Ir-1 § 64 ust. 12 i ust. 14 Ir-1a § 7 ust. 6 Zu Ir-1 § 64, Abs. 12 und Abs. 14 Ir-1a § 7 Abs. 6

48.	Do 408.0531 rozd. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	Pominięcie sygnału „Stój” bez zezwolenia – postanowienia szczególne dla posterunków ruchu PKP PLK S.A. Jeżeli na posterunkach ruchu PKP PLK S.A. pociąg bez zezwolenia minął semafor wskazujący sygnał „Stój” i zatrzymał się poza ukresem rozjazdu, maszynista musi natychmiast nadać sygnał „Alarm”.	Besonderheit auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. bei unzulässiger Vorbeifahrt an einem Halt Signal Ist der Triebfahrzeugführer auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. unzulässig an einem Halt zeigenden Signal und über das Grenzzeichen der folgenden Weiche hinausgefahren, muss er sofort das „Alarmsignal“ geben.	Do Ir-1 § 64 ust. 13 Zu Ir-1 § 64* Abs. 13*	*
		(...)	(...)		*
51.	Do 301.1101 odc. 2 Zu 301.1101 Abschn 2	Sygnaly na pociągach i innych pojazdach kolejowych - Oznaczenie czoła pociągu W obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. nie stosuje się sygnału Pc-2 „Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku przeciwnym do zasadniczego po torze szlaku dwu- i wielotorowego“. Pociągi jadące po torze lewym stosują sygnał Pc-1/Zg1.	Signale an Zügen - Spitzensignal Im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. wird das „Spitzensignal eines Zuges, welcher entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung auf einem Gleis einer zwei- und mehrgleisigen Strecke fährt“ - Pc- 2 - nicht geführt. Züge auf dem Gegengleis führen das Spitzensignal Pc-1/Zg1.	Do le-1 § 14 ust (1), punkt 2) Zu le-1 § 14 Abs (1), punkt 2)	
52.	Do 408.0551 rozd. 1 Do 408.2691 rozd. 6 Zu 408.0551 Abschn. 1 zu 408.2691 Abschn. 6	Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu Jeżeli stwierdzono nieprawidłowy sygnał czoła pociągu, należy zgłosić to dyżurnemu ruchu posterunku zapowiadawczego przyległego do granicy państwa. Dyżurny ruchu zatrzymuje tam pociąg. Po zatrzymaniu pociągu, należy postępować według przepisów KPI.	Spitzensignal nicht in Ordnung Wenn festgestellt wird, dass das Spitzensignal nicht in Ordnung ist, ist dies dem Fahrdienstleiter der der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestelle-zu melden. Der Fahrdienstleiter muss den Zug dort anhalten. Nach dem Anhalten des Zuges ist nach den Regeln des jeweiligen EIU zu verfahren.	Do Ir-1 § 77 ust. 1 Zu Ir-1 § 77 Abs. 1	*
		(...)	(...)		
54.	Do 408.2561 rozd. 1 Zu 408.2561 Abschn. 1	Jazda na widoczność Jazdę na widoczność można również polecić rozkazem pisemnym "G" nr 12. Jeżeli maszynista otrzyma polecenie jazdy na widoczność, może w zależności od warunków widoczności jechać tylko z taką prędkością, aby bezpiecznie zatrzymać pociąg przed przeszkodą lub sygnałem „Stój“. Maszynista może jechać najwyżej 20 km/h.	Auf Sicht fahren Das Fahren auf Sicht kann auch mit Befehl "G" Nr 12 angeordnet werden. Wenn ein Triebfahrzeugführer auf Sicht fahren muss, darf er nach den Sichtverhältnissen nur so schnell fahren, dass er den Zug vor einem Fahrhindernis oder Haltsignal sicher anhalten kann. Die Höchstgeschwindigkeit beim Fahren auf Sicht beträgt 20 km/h.	Do Ir-1 § 32 Zu Ir-1 § 32*	

<p>55.</p>	<p>Do 408.0561 oraz 408.2561 rozd. 2 ust. 2</p> <p>Zu 408.0561 und 408.2561 Abschn. 2 Abs. 2</p>	<p>Zmniejszone tarcie między kolami, a szyną</p> <p>Jeżeli zostało zgłoszone dyżurnemu ruchu zmniejszone tarcie między kolami a szyną, to musi on powiadomić kolejne pociągi jadące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym.</p> <p>Poza tym dyżurny ruchu musi powiadomić dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku ruchu według postanowień pkt. 10.2.3.6. "Postanowienia o zapowiadaniu pociągów i przekazywaniu innych meldunków w ruchu kolejowym między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi PKP PLK S.A. i DB Netz AG" Lp. 41. Maszyniści podczas jazdy muszą sprawdzić warunki hamowania pociągu i o wyniku powiadomić dyżurnego ruchu. Jeżeli maszyniści zgłosili, że już nie występuje wydłużenie drogi hamowania, należy zaprzestać powiadamiania następnych pociągów.</p>	<p>Verminderter Reibwert</p> <p>Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er die nachfolgenden Züge, die die Grenzbetriebsstrecke befahren, verständigen.</p> <p>Außerdem muss der Fahrdienstleiter den Fdl der benachbarten Betriebsstelle verständigen. Dazu ist der Wortlaut nach Pkt. 10.2.3.6. „Bestimmungen für die Durchführung der Zugmeldungen und anderer Meldungen im Bahnbetrieb zwischen den benachbarten Zugmeldestellen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A.“, Ziffer 41 zu nutzen.</p> <p>Die Triebfahrzeugführer haben während der Fahrt das Bremsverhalten des Zuges zu prüfen und das Ergebnis dem Fahrdienstleiter zu melden. Haben die Triebfahrzeugführer festgestellt, dass keine Bremsverlängerungen mehr auftreten, ist auf die Unterrichtung weiterer Züge zu verzichten.</p>	<p>Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k)</p> <p>Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k</p>
<p>56.</p>	<p>Do 408.0571 rozd. 5 do 7 oraz 408.2571 rozdz. 5 do 7</p> <p>Zu 408.0571 Abschn. 5 bis 7 und zu 408.2571 Abschn. 5 bis 7</p>	<p>Unieruchomiony pociąg na szlaku</p> <p>(...)</p> <p>Jeśli maszynista pojazdu dwutrakcyjnego może kontynuować jazdę unieruchomionego pociągu, to po zmianie rodzaju trakcji, musi poinformować o tym dyżurnego ruchu.</p> <p>(...)</p>	<p>Liegegebliebener Zug auf der freien Strecke</p> <p>(...)</p> <p>Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt eines liegegebliebenen Zuges fortsetzen könnte, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren.</p> <p>(...)</p>	<p>Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k) i § 64 ust. 17, i § 70 ust. 6-13</p> <p>Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k und § 64 Abs. 17, und § 70 Abs. 6- 13</p>
<p>57.</p>	<p>Do 408.0571 408.2571 zu 408.0571 408.2571</p>	<p>Nieplanowe zatrzymanie pociągu na na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym (np. uszkodzenie pojazdu trakcyjnego)</p> <p>(1) Jeżeli na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dojdzie do nieplanowego zatrzymania</p>	<p>Halt aus unvorhergesehenem Anlass (z.B. Triebfahrzeugschaden auf der Grenzbetriebsstrecke)</p> <p>(1) Wenn auf der Grenzbetriebsstrecke ein Zug aus unvorhergesehenem Anlass, z.B. wegen eines schadhafte[n] Fahrzeuges, hält, hat der</p>	<p>Do § 64, ust 17</p> <p>zu § 64 (17)</p>

*
*
*
*
*
*
*

<p>59.</p>	<p>Do 408.0572 rozd. 4-6 Zu 408.0572 Abschn 4-6</p> <p>Do 408.2572rozd. 2 zu 408.2572Abschn. 2</p>	<p>Pozwolenie, prędkość i warunki szczególne przy cofaniu pociągu</p> <p>Dyżurny ruchu wydaje zgodę na cofanie pociągu ze szlaku rozkazem G nr 14 i załącznikiem językowym przyczyna nr W4.</p> <p>Dla pociągów przekraczających granicę cofanie pociągu bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu jest zabronione.</p> <p>Jeżeli podczas cofania, pociąg będzie przejeżdżał przez przejazd kolejowo-drogowy na odcinkach prowadzenia ruchu DB Netz AG to należy wydać dodatkowo rozkaz G nr 8.</p> <p>Maszynista musi przy cofaniu tak regulować prędkość, żeby w każdej chwili zatrzymać pociąg, ale nie może przekroczyć 10 km/h.</p> <p>Maszynista musi zgłosić dyżurnemu ruchu zakończenie cofania pociągu i zjechanie pociągu w całości.</p>	<p>Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen:</p> <p>Die Zustimmung zum Zurücksetzen von der freien Strecke erteilt der Fahrdienstleiter mit Befehl G Nr. 14 und Wortlautbeiblatt Grund Nr. W 4.</p> <p>Für grenzüberschreitende Züge ist das Zurücksetzen ohne Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter verboten.</p> <p>Werden beim Zurücksetzen Bahnübergänge auf den Streckenabschnitten mit der Betriebsführung der DB Netz AG befahren, müssen Sie zusätzlich Befehl G Nr. 8 erteilen.</p> <p>Der Triebfahrzeugführer muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann. 10 km/h dürfen dabei nicht überschritten werden.</p> <p>Der Triebfahrzeugführer muss das Ende des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des zurückgesetzten Zuges dem Fahrdienstleiter melden.</p>	<p>Do Ir-1 § 70 ust. 1-5 Zu Ir-1 § 70 Abs. 1-5</p>
<p>60.</p>	<p>Do 408.2581 rozdz. 3 Zu 408.2581 Abschn. 3</p> <p>Do 408.0581rozd. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3</p>	<p>Żądanie zatrzymania pociągu przy grożącym niebezpieczeństwie</p> <p>Przy grożącym niebezpieczeństwie, któremu można zapobiec lub zmniejszyć jego skutki poprzez zatrzymanie pociągów, należy nadać sygnał alarmowy do zatrzymania wg postanowień zarządcy infrastruktury, którego infrastruktura jest eksploatowana.</p> <p>(...)</p>	<p>Nothaltauftrag geben bei drohender Gefahr</p> <p>Bei drohender Gefahr, die durch Anhalten von Zügen abgewendet oder gemindert werden kann, ist der Nothaltauftrag nach den Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers zu geben, dessen Infrastruktur befahren wird.</p> <p>(...)</p>	<p>Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69; i le-1 § 2 ust. 14 i § 15 ust. 1 pkt 1 i 2</p> <p>Zu Ir-1 § 65 Abs. und § 69, und le- 1 § 2 Abs. 14 und § 15 Abs. 1 pkt 1 und 2</p>
<p>61.</p>	<p>Do 408.0581 rozd. 3 oraz 408.2581 rozdz. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3 und zu 408.2581 Abschn. 3</p>	<p>Alarm / Kolejowe połączenie alarmowe REC</p> <p>Po odebraniu</p> <ul style="list-style-type: none"> - sygnału alarmowego A-1r i braku określenia przyczyn jego nadania z dyżurnym ruchu - po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, 	<p>Notruf / Alarmsignal</p> <p>Nach dem Eingang</p> <ul style="list-style-type: none"> - eines Alarmsignals A1-r und der fehlenden <p>Verständigungsmöglichkeit mit dem Fdl muss der Tf nach dem Anhalten und der Feststellung, dass es keine Fahrthindernisse gibt,</p>	<p>Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 le-1 § 15 ust. 1 pkt. 1 lit d i pkt 2 lit e i f</p> <p>Zu Ir-1 § 64 Abs. 5</p>

		- „Kolejowego połączenia alarmowego REC” DB Netz AG maszynista musi natychmiast zmniejszyć prędkość pociągu do prędkości odpowiedniej dla jazdy na widoczność, oraz jeśli nie następuje „polecenie zatrzymania alarmowego”, maszynista może jechać dalej na zasadach „jazdy na widoczności” do najbliższego posterunku ruchu nawet, jeżeli posterunek ten leży na obszarze prowadzenia ruchu sąsiedniego zarządcy infrastruktury, chyba że otrzymał od dyżurnego ruchu inne polecenie.	- eines Notrufs der DB Netz AG muss der Tf die Geschwindigkeit des Zuges sofort auf die für das Fahren auf Sicht geforderte Geschwindigkeit verringern und wenn kein Nothaltauftrag oder keine Durchsage folgt, nach den Regeln des „Fahren auf Sicht” bis zur nächsten Betriebsstelle fahren – auch wenn sich diese Betriebsstelle im Bereich der Betriebsführung des benachbarten EIU befindet, wenn er keine andere Meldung oder Aufträge des Fdl erhält.	und zu § 69 lr- 5 § 12a le-1 § 15 Abs. 1 pkt. 1 Buchst. d und pkt 2 Buchst. e und f	* *
62.	Do 408.0581rozdz. 4 oraz 408.2581 rozdz. 4 Zu 408.0581 Abschn. 4 und zu 408.2581Abschn. 4	Dalsze postępowanie po poleceniu zatrzymania w trybie alarmowym Drużyna pociągowa po porozumieniu się z dyżurnymi ruchu, poza udzieleniem pomocy ludziom i podjęciem środków w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, może postępować tylko wg poleceń właściwego dyżurnego ruchu. W celu podjęcia dalszych środków właściwy dyżurny ruchu powinien wydać niezbędne polecenia.	Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages Das Zugpersonal darf nach Verständigung des Fahrdienstleiters außer bei Hilfeleistung für Menschen und Maßnahmen bei Betriebsgefahr nur nach den Aufträgen des zuständigen Fahrdienstleiters handeln. Für die weiteren fahrdienstlichen Maßnahmen hat der zuständige Fahrdienstleiter die erforderlichen Aufträge zu erteilen.	Do lr-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 Zu lr-1 § 64 Abs. 5 und zu § 69	
		(...)	(...)		
75.	Do 408.48 Zu 408.48	Postanowienia dotyczące jazd manewrowych na stacjach zmiany systemu (1) Na stacjach zmiany systemu DB Netz AG obowiązują reguły ujęte w instrukcji 408.48. (2) Na stacji zmiany systemu PKP PLK S.A. obowiązują postanowienia instrukcji lr-1 oraz instrukcji lr-9.	Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten auf den Systemwechselbahnhöfen (1) Auf den Systemwechselbahnhöfen der DB Netz AG gelten die Regeln der Ril 408.48. (2) Auf den Systemwechselbahnhöfen der PKP PLK S.A. gelten die Regeln der Fahrdienstvorschrift lr-1 und der Rangiervorschrift lr-9.	Do lr-1 oraz lr-9 Zu lr-1 sowie lr-9	* * * * *
76.	Do 408.4831 rozdz. 2 Zu 408.4831 Abschn. 2	Zabezpieczanie pojazdów przed zbiegnięciem (na stacjach) Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na stacjach odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu stacji podane są w ust. 5.2.	Festlegen von Fahrzeugen im Bahnhof Für das Sichern der Fahrzeuge in den Bahnhöfen sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Neigungen der Bahnhöfe sind im Abschnitt 5.2 angegeben.	Do lr-1 § 63 ust. 28 i lr 9 §14 Zu lr-1 § 63 Abs. 28 und lr 9 §14	

		(...)	(...)	
78.	Do 408.4841 rozdz. 4 Zu 408.4841Abschn. 4	Zgłoszenie zwolnienia toru szlakowego po zakończeniu manewrów Maszynista (kierownik manewrów) musi zgłosić właściwemu dyżurnemu ruchu (nastawniczemu) ukończenie manewrów i powrót składu manewrowego w całości zgodnie z przepisami KPI prowadzącego ruch.	Vollständige Rückkehr der Rangierfahrt melden Der Triebfahrzeugführer oder der Rangierbegleiter teilt dem zuständigen Weichenwärter (bei PKP PLK S.A auch Fahrdienstleiter) das Beenden des Rangierens und die vollständige Rückkehr der Rangierfahrt nach dem Regelwerk des betriebsführende EIU mit.	Do Ir- 1 § 12 ust. 2 l 4, Ir-9 § 15 ust. 2 Zu Ir- 1 § 12 Abs. 2 und 4 Ir-9 § 15 Abs. 2

7.2. Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania

7.2.1.Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów

7.2.1.1 Przełączenie urządzeń SHP na PZB na stacji Szczecin Gumieńce w kierunku Niemiec

Dla przełączenia systemu SHP na system PZB wymagane jest zatrzymanie pociągu na stacji Szczecin Gumieńce. Postój w celu przełączenia urządzeń SHP/PZB należy zamówić we wniosku na RJ.

Przewoźnik zapewnia, że żaden pojazd nie wjedzie bez systemu PZB do stacji Löcknitz wzgl. zapewnia podjęcie działań według ustaleń z instrukcji ruchu 408 w przypadku nieskuteczności systemu PZB jeszcze przed stacją Löcknitz.

Odstępstwa od reguły dla pojazdów trakcyjnych posiadających centralne przełączanie systemów

Dla pociągów z pojazdami trakcyjnymi, które posiadają centralny system przełączania, w którym inne systemy istotne dla bezpieczeństwa są przełączane tylko podczas przełączania systemu ABP (sygnalizacja, możliwość podawania sygnałów alarmowych), postój dla przełączenia w kierunku Niemiec należy zamówić dopiero po przekroczeniu granicy. Dla pociągów pasażerskich można w tym celu wykorzystać postój na przystanku Grambow.

7.2. Betriebliche Vorgaben zur Transition

7.2.1. Transition der Zugsicherungssysteme

7.2.1.1. Transition der SHP zu PZB im Bahnhof Szczecin Gumieńce in Richtung Deutschland

Im Bahnhof Szczecin Gumieńce ist ein Halt einzulegen, um die Umschaltung vom SHP-zum PZB - Zugbeeinflussungssystem auszuführen, der vom EVU zu bestellen ist.

Das EVU stellt sicher, dass keine Fahrzeuge ohne PZB in den Bahnhof Löcknitz einfahren, bzw. bei unwirksamer PZB Maßnahmen gem. 408 noch vor dem Bahnhof Löcknitz eingeleitet werden.

Abweichende Regelung für Tfz mit zentraler Systemumschaltung im Stand

Für Züge mit Triebfahrzeugen, welche eine zentrale Systemumschaltung besitzen, bei der mit dem Umschalten des Sicherheitssystems auch weitere netzrelevante Systeme umgeschaltet werden (Zugsignale, Notsignalsysteme), ist der Transitions halt in Fahrtrichtung Deutschland erst nach der Staatsgrenze zu bestellen. Für Reisezüge darf dafür der Verkehrshalt am Hp Grambow genutzt werden.

7.2.1.2. Przełączenie urządzeń PZB na SHP na stacji Szczecin Gumieńce w kierunku Polski

Punktem przełączenia urządzeń jest stacja Szczecin Gumieńce. Do przełączenia systemu PZB na SHP wymagane jest zatrzymanie pojazdu na stacji Szczecin Gumieńce. Postój w celu przełączenia urządzeń PZB na SHP należy zamówić we wniosku na RJ.

Odstępstwa od reguły dla pojazdów trakcyjnych posiadających centralne przełączanie systemów

Dla pociągów z pojazdami trakcyjnymi, które posiadają centralny system przełączania, w którym inne systemy istotne dla bezpieczeństwa są przełączane tylko podczas przełączania systemu ABP (sygnalizacja, możliwość podawania sygnałów alarmowych), postój dla przełączenia w kierunku Polski należy zamówić już przed przekroczeniem granicy państwa. Dla pociągów pasażerskich można w tym celu wykorzystać postój na przystanku Grambow.

7.2.1.3. Wykonanie przełączenia za pomocą urządzeń technicznych infrastruktury

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Szczecin Gumieńce – Löcknitz nie jest wyposażony w żadne urządzenia techniczne umożliwiające dynamiczne przełączenie urządzeń oddziaływania.

Jeśli będzie przewidziane zabudowanie technicznych urządzeń umożliwiających takie przełączenie wówczas wymagane są szczegółowe uzgodnienia pomiędzy DB Netz AG a PKP PLK S.A.

7.2.1.4. Wykonanie manualnego przełączenia podczas jazdy

Dla pojazdów trakcyjnych wyposażonych w urządzenia pozwalające dokonać manualnego przełączenia podczas jazdy z /do Niemiec przełączenie systemów z PZB na SHP dokonuje się na granicy państw.

7.2.2. Przełączanie radiołączności pociągowej

Przełączenia urządzeń na niemiecką łączność pociągową GSM-R należy dokonać przy wskaźniku „GSM-R - D“ ustawionym w km 13,200.

Dla jazdy pociągu z Löcknitz do Polski punkt przełączenia na polską sieć analogową (kanał R 6)

7.2.1.2. Transition von PZB nach SHP auf dem Bahnhof Szczecin Gumieńce in Richtung Polen

Umschaltpunkt für die Zugbeeinflussungsanlagen von PZB auf SHP ist der Bahnhof Szczecin Gumieńce. Dazu wird im Bahnhof Szczecin Gumieńce ein Halt zur Transition eingelegt, der vom EVU zu bestellen ist.

Abweichende Regelung für Tzf mit zentraler Systemumschaltung im Stand

Für Züge mit Triebfahrzeugen, welche eine zentrale Systemumschaltung besitzen, bei der mit dem Umschalten des Sicherheitssystems auch weitere netzrelevante Systeme umgeschaltet werden (Zugsignale, Notsignalsysteme), ist der Transitions halt in Fahrtrichtung Polen spätestens an der Staatsgrenze zu bestellen. Für Reisezüge darf dafür der Verkehrshalt am Hp Grambow genutzt werden.

7.2.1.3. Durchführung von durch die Infrastruktur technisch gestützten Transitionsverfahren

Auf der Grenzbetriebsstrecke Löcknitz – Szczecin Gumieńce sind durch die Infrastruktur technisch gestützte Komponenten für die fahrende/dynamische Transition nicht vorhanden.

Soweit ein technisches Transitionsverfahren zum Einsatz vorgesehen ist, bedarf dies jeweils einer besonderen Definition und Vereinbarung zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A.

7.2.1.4. Durchführung einer manuellen Transition während der Fahrt

Für Triebfahrzeuge aus bzw. in Richtung Deutschland, bei denen die Transition während der Fahrt manuell ausgeführt werden kann, ist die Umschaltung von PZB auf SHP-System bzw. umgekehrt in der Gegenrichtung, in Höhe der der Staatsgrenze vorzunehmen.

7.2.2. Transition der Zugfunksysteme

Die Umschaltung in das deutsche GSM-R-Netz ist an der GSM-R Funknetztafel – aufgestellt in km 13,2 vorzunehmen.

Der einzuschaltende Zugfunkkanal R 6 bei Fahrt in Richtung Polen wird durch das sonstige Signal W 28 in km 13,2 angegeben.

znajduje się przy wskaźniku W28 usytuowanym w km 13,200.

Po przełączeniu na sieć analogową maszynista ma obowiązek nawiązać łączność z dyżurnym ruchu stacji Stobno Szczecińskie celem sprawdzenia łączności.

Nach dem Umschalten in das polnische analoge Netz, führt der Triebfahrzeugführer ein Probegespräch mit dem Fahrdienstleiter Stobno Szczecinski.

(...)

8.6. Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym pomiędzy stacjami, Szczecin Gumieńce - Grambow - Löcknitz. nie jest wyposażony w urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej.

Natomiast na odcinku Szczecin Gumieńce - Szczecin Główny tor szlakowy jest wyposażony w urządzenia sieci trakcyjnej.

(...)

8.6. Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion

Die Grenzbetriebsstrecke ist zwischen den Bahnhöfen Löcknitz - Szczecin Gumieńce nicht mit Oberleitungsanlagen ausgerüstet.

Der Streckenabschnitt Szczecin Gumieńce - Szczecin Główny ist mit Oberleitung überspannt.

9. Postanowienia końcowe

9.1. Postanowienia ogólne

Uregulowania zostały sporządzone w dwóch dwujęzycznych egzemplarzach, w języku niemieckim i polskim, przy czym oba teksty są tak samo ważne.

DB Netz AG, Region Ost, Betrieb Netz Neustrelitz i PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie otrzymują po jednym egzemplarzu Miejscowego Porozumienia Granicznego w języku polskim i niemieckim.

(...)

9.3. Nadanie mocy prawnej

„Miejscowe porozumienie graniczne między DB Netz AG Region Ost, Betrieb Netz Neustrelitz i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Szczecin Główny - Löcknitz“ wchodzi w życie dnia 10.12.2023 r.

Jednocześnie w tym dniu traci moc prawną „Miejscowe Porozumienie Graniczne między Deutschen Bahn AG (DB AG) Regionalnetz Ostmecklenburg-Vorpommern in Neustrelitz i Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.), Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie, dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Szczecin Gumieńce (Szczecin Główny) - Löcknitz (Grambow)“ z dnia 01.10.2010r., a treść Ogólnego Porozumienia Granicznego z dnia 14.12.2008 r. nie stosuje się na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym regulowanym niniejszym MPG.

Szczecin,

za/für die
PKP PLK SA

Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie

9. Schlussbestimmungen

9.1. allgemeine Regelungen

Die Vereinbarung wird in zwei zweisprachigen Urschriften in deutscher und polnischer Sprache ausgefertigt. Beide Texte sind gleichermaßen gültig.

Die DB Netz AG, Region Ost, Betrieb Netz Neustrelitz und die PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych Szczecin erhalten je eine Ausfertigung der Vereinbarung in deutscher und in polnischer Sprache.

(...)

9.3. Inkraftsetzung

Die „Örtlichen Grenzvereinbarung zwischen der DB Netz AG, Region Ost, Betrieb Netz Neustrelitz und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych in Szczecin für die Grenzbetriebsstrecke Löcknitz – Szczecin Główny“ tritt am 10.12.2023 in Kraft.

Mit diesem Tage endet die Gültigkeit der „Örtliche Grenzvereinbarung zwischen der DB Netz AG Regionalnetz Ostmecklenburg-Vorpommern in Neustrelitz und der PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie, für die Grenzbetriebsstrecke Löcknitz - Grambow – Szczecin Gumieńce - (Szczecin Główny)“ vom 14.12.2014 und die Regeln der allgemeinen Grenzvereinbarung vom 14.12.2008 werden auf der in der vorliegenden ÖGV aufgeführten Grenzbetriebsstrecke nicht angewendet.

Neustrelitz,

za/für die
DB Netz AG

Leiter Betrieb Netz Neustrelitz,

*

*

*

*

*

10. Załączniki

10.1. Wzory druków i określenia uzupełniające

Rozkaz G, przyczyna do rozkazu G 12 i załącznik językowy do rozkazu G 14

- wspólne pisemne rozkazy G1-14 pl/d [Format A4, druk dwustronny, (dla DB Netz AG jako druk 302.2000V01)] publikowany na stronie internetowej DB Netz NBN w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod

https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/6958782/f1d9f5d92e8d0f33d7f00cbe50e05043/302_2000v01-data.pdf

- wspólne pisemne rozkazy G14.1-14.35 pl/d [Format A4, druk jednostronny, (dla DB Netz AG jako druk 302.2000V02)] publikowany na stronie internetowej DB Netz NBN w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod

https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/6958784/04e83b2dff87fe0644c3d8491fec7054/302_2000v02-data.pdf

- wspólny załącznik językowy do rozkazu G14 pl/d, [Format A4, druk jednostronny, (dla DB Netz AG jako druk 302.2000V03)] publikowany na stronie internetowej DB Netz NBN w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod

https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/6958786/cc325fef594c626e5e161a4f199fa485/302_2000v03-data.pdf

10. Anhänge

10.1. Vordrucke und ergänzende Bestimmungen

Befehl G, Beiblatt A zum Befehl 12 und Wortlautbeiblatt zum Befehl 14

- gemeinsame schriftliche Befehle G1-14 d/pl [Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB Netz AG als Vordruck 302.2000V01)] veröffentlicht in den NBN bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks unter

- gemeinsame schriftliche Befehle G14.1-14.35 d/pl [Format A4, einseitig bedruckt, (bei der DB Netz AG als Vordruck 302.2000V02)] veröffentlicht in den NBN bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks unter

- gemeinsames Wortlautbeiblatt zum Befehl G14 d/pl, [Format A4, einseitig bedruckt, (bei der DB Netz AG als Vordruck 302.2000V03)] veröffentlicht in den NBN bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks unter

10.1.1. Rozkazy G1-14 pl/d (strona przednia) 10.1.1. Befehle G1 – 14 d/pl (Vorderseite)

<p>12 Sie müssen folgende Geschwindigkeiten beachten: Należy przestrzegać następujących ograniczeń prędkości:</p> <table border="1"> <tr> <td>km/h</td> <td>na widoczność</td> <td>in / auf / zwischen</td> <td>und</td> <td>in / von</td> <td>Grund Nr.</td> </tr> <tr> <td>km/h</td> <td>auf Sicht</td> <td>steg / /podg /podg</td> <td>BF / Abzw / Ust</td> <td>na / od</td> <td>Przyczyna nr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>na widoczność</td> <td></td> <td></td> <td>km / Sig</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>auf Sicht</td> <td></td> <td></td> <td>km / Sig</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>na widoczność</td> <td></td> <td></td> <td>km / Sig</td> <td></td> </tr> </table>	km/h	na widoczność	in / auf / zwischen	und	in / von	Grund Nr.	km/h	auf Sicht	steg / /podg /podg	BF / Abzw / Ust	na / od	Przyczyna nr.		na widoczność			km / Sig			auf Sicht			km / Sig			na widoczność			km / Sig		<p>12.1 Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an Fahrdenkstellen. Sprawdźcie, czy na torze nie ma przeszkód do jazdy; powiadomcie o wyniku dyspozytora ruchu.</p> <p>12.2 Geben Sie bei Annäherung an den Bahnhöfen/Reisenbergang Signal Zp 1/Rp 1; rufen Sie den Bahnhöfen/Reisenbergang schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Ende der Straßendes Reisenbergangs erreicht hat. Przy zbliżeniu się do przejazdu kol.-drog./przejścia dla podziemnych podawać sygnał „Baczność”. Po minięciu szerokości przejazdu (szerokości drogi kolowej)/szerokości przejazdu dla podziemnych przez czło pniewszego pojazdu jak najszybciej zawiadom przejazd kol.-drog./przejście dla podziemnych.</p> <p>12.3 Schauen Sie nach Oberleitungschäden. Melden Sie das Ergebnis an Fahrdenkstellen. Zwracać uwagę czy siatka trakcyjna jest uszkodzona; powiadomić o wyniku dyspozytora ruchu.</p> <p>12.4 PZB-/SP-Errichtung am Einfahr-/semaphor / Ausfahr- / Zwischen- / Block- signal. Urządzenie PZB/SHP na wysokości / wyjazdowego/ wyjazdowej/ drogowsk. / odciepowy / Vorsignal / LF-Signal in km - ständig wirksam / unwirksam. / tarczy ostrzegawczej / wskaźnika ograniczenia prędkości w km..... - stale aktywne/ nie aktywne.</p> <p>12.5 Warnen Sie Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1/Rp 1. Halten Sie sie an, wenn Personen das Gleis nicht verlassen. Ostrzegaj osoby znajdujące się przy / i na torze kolejowym sygnałem Zp 1/Rp 1, zatrzymać osobę nie opuszczając toru.</p> <p>12.6 1) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. 2) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. Wykazane tylko, jeżeli pociąg jest prowadzony przez sygnały.</p> <p>12.7 Geben Sie bei der Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1/Rp 1. Przy zbliżeniu się do peronu podać sygnał Zp1/Rp1.</p>	<p>13 Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen Jazda na widoczność już nie obowiązuje między a und entbunden.</p> <p>14 - siehe Wortlaute zum Befehl 14 (eigenes Blatt) - Vordruck W - patrz Załącz. językowy do Rozkazu G14 (osobna kartka) - druk W</p>
km/h	na widoczność	in / auf / zwischen	und	in / von	Grund Nr.																											
km/h	auf Sicht	steg / /podg /podg	BF / Abzw / Ust	na / od	Przyczyna nr.																											
	na widoczność			km / Sig																												
	auf Sicht			km / Sig																												
	na widoczność			km / Sig																												
<p>Befehle G 1-14 Rozkazy G 1-14</p> <p>Triebfahrzeugführer maszynista pojazdu trakcyjnego Zug - Sperrfahrt - Schiebetrieb/fahrzeug für Zug - Rangierfahrt Pociąg - jazda po torze zamkniętym - popychacz do pociągu - "jazda manewrowa"</p> <p>Standard: Miejscowość - Odciegiels - Odcie: Miejscowość - torze prawym - torze lewym (Stufe Nr.: Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) (Stufe Nr.: Odciegiels / od Odciegiels do Odciegiels)</p> <p>in Regelgleis - w Odciegiels - Odcie: po torze prawym - torze lewym (Stufe Nr.: Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) (Stufe Nr.: Odciegiels / od Odciegiels do Odciegiels)</p>	<p>1 Sie dürfen im BF weiterfahren. Zezwalam kontynuować jazdy ze stacji Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Jechać do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalną prędkością 40 km/h.</p> <p>2 Sie dürfen weiterfahren - vorbeifahren - weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR - am / in / in / in Zezwalam przejechać - jechać dalej - po przejechaniu UETS TR - przyobokdo</p> <p>Einfahrtsignal / Zwischen-/semaphor / Ausfahr- / Block- signal / Vorsignal / LF-Signal in km - ständig wirksam / unwirksam. / tarczy ostrzegawczej / wskaźnika ograniczenia prędkości w km..... - stale aktywne/ nie aktywne.</p> <p>1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Jechać do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalną prędkością 40 km/h.</p> <p>2.1 Jechać do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalną prędkością 40 km/h.</p> <p>3 Sie dürfen aus dem BF ausfahren. Zezwalam wyjechać ze stacji Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Jechać do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalną prędkością 40 km/h.</p> <p>4 Sie fahren auf dem Gegengleis von bis Jechać po torze lewym od do</p> <p>5 Sie - fahren / schieben nach - von bis Jazda / popychanie - od do</p> <p>5.1 Halten auf dem Regelgleis, Rückfahrt auf dem Gegengleis. Pozostać na torze lewym, a powrócić po torze lewym. Halten auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf dem Regelgleis. Pozostać lewym a powrócić po torze lewym.</p> <p>8 Sie müssen - zwischen Zinst und Zinst - im BF / auf Abzw / Ust a posterunkem zapowiadawczym halten vor BU in km / km zatrzymać pociąg przed przejazdem w km / km Sie dürfen weiterfahren, wenn BU gesichert ist. Dopuszczalne jest dalsze prowadzenie pociągu, jeżeli jest zabezpieczony przejazdem.</p> <p>10 Fahren Sie signalgeführt weiter / Wählen Sie ETCS-L- oder ETCS-B-Betriebsart Zezwalam jechać dalej pod sygnałem / Wybrać poziom wybranie trybu 10.1 Jechać 2000 m z maksymalną prędkością 40 km/h.</p> <p>11 Fahren Sie bis zur Langsamfahranzeige höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Jechać do mijania z ograniczoną prędkością najwyżej z prędkością rozkładową i przestrzegając wskaz. Beachten Sie niedrigeren Geschwindigkeiten gemäß Fahrerlaubnis und Langsamfahrsignale. ograniczonej prędkości, wysłanej w kabinie maszynisty oraz sygnałów ograniczenia prędkości.</p>	<p>Ubramowanie kodu identyfikacji rozkazu</p> <p>(Ort) (miejsc) (Datum) (data) (Uhr) (godz.) (Minuten) (min.)</p> <p>(Fahrerstellort) (miejsce stacji) (Fahrer) (nazwa) (Zugnummer) (numer pociągu) (Fahrer) (nazwa) (Fahrer) (nazwa)</p> <p>bei fernmündlicher Übermittlung: <input type="checkbox"/> Zugführer <input type="checkbox"/> andere <input type="checkbox"/> andere przy przekazywaniu przez telefon: <input type="checkbox"/> kierowca <input type="checkbox"/> inna <input type="checkbox"/> inna</p> <p>Signaturen (podpisy) (podpisy) (Stempel) (pieczęć) (Stempel) (pieczęć) (Stempel) (pieczęć)</p> <p>Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer einzeichnen. Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf oder im angestrichelten Teil des Befehls einzeichnen, wenn die Nummer einzeichnet. Nie należy zakreślać pola przed numerem, wypelnić natomiast pola w nagłówku rozkazu, nie należy zakreślać pola w głowie i w części kreskowanej rozkazu.</p>	<p>Übermittlungskode</p> <p>(Ort) (miejsc) (Datum) (data) (Uhr) (godz.) (Minuten) (min.)</p> <p>(Fahrerstellort) (miejsce stacji) (Fahrer) (nazwa) (Zugnummer) (numer pociągu) (Fahrer) (nazwa) (Fahrer) (nazwa)</p> <p>bei fernmündlicher Übermittlung: <input type="checkbox"/> Zugführer <input type="checkbox"/> andere <input type="checkbox"/> andere przy przekazywaniu przez telefon: <input type="checkbox"/> kierowca <input type="checkbox"/> inna <input type="checkbox"/> inna</p> <p>Signaturen (podpisy) (podpisy) (Stempel) (pieczęć) (Stempel) (pieczęć) (Stempel) (pieczęć)</p> <p>Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer einzeichnen. Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf oder im angestrichelten Teil des Befehls einzeichnen, wenn die Nummer einzeichnet. Nie należy zakreślać pola przed numerem, wypelnić natomiast pola w nagłówku rozkazu, nie należy zakreślać pola w głowie i w części kreskowanej rozkazu.</p> <p>302.2000V01</p> <p>RBS, Teil A AGV: Vordruck gemeinsame schriftliche Befehle G1-14 d/pl / PRG, Część A OPG: wspólnie pisemne rozkazy G1-14 pl/d</p> <p>Aktualisierung 7 gültig ab 12.12.2021 / Zmiana 7 ważna od 12.12.2021</p>																													

Rozkaz G1-14 pl/d (strona tylna =
Załącznik językowy A do rozkazu G12)

Befehle G1 – 14 d/pl (Rückseite =
Beiblatt A zum Befehl G12)

35	Wiechen außer Abhängigkeit von Signalen Brak zależności semaforów od zwońnic	40 km/h 40 km/h
36	Wieche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert Zwońnica zabezpieczona zamkiem HV 73 bez urządzenia zaporowego	5 km/h 5 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Ostrzeżenie podróżnych na peronie jest niemożliwe))
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Brak informacji o zmianie peronu	Auf Sicht na widoczność
Besonderheiten am Zug / Przypadki szczególne w pociągu		
40	Einstelle für LU-Sendungen Miejsce zwońnic dla przesyłek z przekroczenia skrajnia	10 km/h 10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerevagen Ograniczone nośność budowli inżynierskich dla przesyłek nadzwyczajnych))
42	Spitzensignal unvollständig Sygnali zbroja pociągu są nieprawidłowe	40 km/h 40 km/h
43	Windwarnung Ostrzeżenie przed silnymi wiatrami	80 km/h 80 km/h
Besonderheiten auf Grenzstrecken / Przypadki szczególne na odcinku eksploatawanym w ruchu granicznym		
80	angeordnete Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nakaz zmniejszenia dopuszczalnej maksymalnej prędkości))
81	fehlende Bremshundertstel Brak wymaganego procentu masę hamującej))
82	Bauart der Fahrzeuge Typ pojazdów))
83	fährt ab dem Hauptsignal im anschließenden Weichenbereich mit herabgesetzter Geschwindigkeit, wenn das Hauptsignal Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigt Zmniejszona prędkość w okręgu zwońnicowym za semaforem, jeżeli semafor zswawia na jazdzie z ograniczoną prędkością.))

) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben
) Różne wskazania dotyczące prędkości

Aktualisierung 7 gültig ab 12.12.2021 /
Zmiana 7 ważna od 12.12.2021

Beiblatt A, Gründe zum Befehl 12
Załącznik A, przyczyny do rozkazu nr 12

Grund Nr. Przyczyna	Anlass für Befehl 12 Przyczyna rozkazu nr 12	Auftrag im Befehl 12 Spis zadań do rozkazu 12, kolumna 1 lub 2
1	Gleisbegleitung, Zugfolge / zajętość torów, następstwo pociągów Przeszkoda na torze	auf Sicht na widoczność
2	Fahrzeuge im Gleis Pojazdy na torze	auf Sicht na widoczność
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Pojazdy na torze zamkniętym	auf Sicht na widoczność
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis Wjazd na tor zakończony kołami oporowym	30 km/h 30 km/h
5	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis Wjazd na tor częściowo zajęty lub na tor, który jest tylko częściowo przejezdny lub na tor krótki zakończony kołami oporowym	20 km/h 20 km/h
6	Kein Durchfahrschweg Brak drogi ochronnej	30 km/h 30 km/h
Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen / Przejazdy kol.-drog., przejścia dla podróżnych, rowki szyn		
10	Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert Przejazdy kol.-drog. niedostatecznie zabezpieczone	20 km/h 20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt Rowki szyn nieoczyszczone ze śniegu i lodu	30 km/h 30 km/h
12	Reisendenübergänge nicht gesichert Przejścia dla podróżnych niezabezpieczone	5 km/h 5 km/h
13	Schrankenwärter ist nicht über die Zugfahrt unterrichtet worden Drobnik przejazdowy nie powiadomiony o odjeździe pociągu	20 km/h 20 km/h
Arbeiten, La oder WOS / Roboty, ostrzeżenia WOS lub La		
20	Bauarbeiten Roboty))
21	Unbefahrbares Gleis im gesperrten Gleis Miejsce nieprzejezdne na zamkniętym torze	auf Sicht na widoczność
22	Zustand nach Bauarbeiten Stan po robotach))
23	Bleibt offen Pozostaje wolne))
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La oder WOS Niższa prędkość w stosunku do WOS lub La))
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis Pracownicy na zamkniętym torze	20 km/h u. auf Sicht 20km/h i na widoczność
Mängel an Bahnanlagen / Uszki elementów infrastruktury kolejowej		
30	Mängel am Oberbau Zły stan nawierzchni))
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im Nachbargleis) Podjęcie uszkodzenia sieci trakcyjnej (również na torze sąsiednim)	auf Sicht na widoczność
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) Podjęcie uszkodzeń na skutek zwich warunków atmosferycznych (usuwanie, wywroty itp.)	auf Sicht na widoczność
33	Bleibt offen Pozostaje wolne))
34	PZB-Sperreinrichtungen gesichert Torowe urządzenia PZB uszkodzone	50 km/h 50 km/h

302.2000V01

RBS, Teil A AGS / Vordruck gemeinsame schriftliche Befehle G1-14 d/pl /
PRG, Część A OPS, wspólnie pisemne rozkazy G1-14 pl/d

10.1.3. Załącznik językowy do rozkazu G14 pl/d (strona przednia bez tylnej)

10.1.3. Wortlautbeiblatt zum Befehl G14 d/pl (Vorderseite)

W10	von - km- EW/S-Signale Wskazniki trakcyjnej elektrycznej	Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer im BF fahren. Jazda z opuszczonym pantografem ni. 500j - bis - km- - sind nicht aufgestellt. - nie ustawić.	
W11	Zust von - km- EW/S-Signale Wskazniki trakcyjnej elektrycznej	Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer fahren. Jazda z opuszczonym pantografem między - bis - km- - sind nicht aufgestellt. - nie ustawić.	
W12	Überlicht Le. n. Strich Nr. Wskaznik Le. n. Strich Nr.	Einheits Nr. Einheits Nr.	- ist gültig. - ist unzulässig. - ważny - nie ważny.
W13	Überlicht Le. n. Strich Nr. Wskaznik Le. n. Strich Nr.	Einheits Nr. Einheits Nr.	- ist gültig. - ist unzulässig. - ważny - nie ważny.
W14	Überlicht Le. n. Strich Nr. Wskaznik Le. n. Strich Nr.	Einheits Nr. Einheits Nr.	- ist gültig. - ist unzulässig. - ważny - nie ważny.
W15	Überlicht Le. n. Strich Nr. Wskaznik Le. n. Strich Nr.	Einheits Nr. Einheits Nr.	- ist gültig. - ist unzulässig. - ważny - nie ważny.
W16	Überlicht Le. n. Strich Nr. Wskaznik Le. n. Strich Nr.	Einheits Nr. Einheits Nr.	- ist gültig. - ist unzulässig. - ważny - nie ważny.
W17	Überlicht Le. n. Strich Nr. Wskaznik Le. n. Strich Nr.	Einheits Nr. Einheits Nr.	- ist gültig. - ist unzulässig. - ważny - nie ważny.

Sie müssen die Beschriftung des Lichtsignals beachten. Uwaga: odczytanie przed burzą! Jazda między postarami ruchu a postarami ruchu. Rozkaz nr. 2 przesłaje obowiązywać, gdy ponownie przesyłane są dane do systemu.

Actualisierung 7 gültig ab 12.12.2021 /
Zmiana 7 ważna od 12.12.2021

Vordruck druk	W
W1	Sie fahren - wegen leeren Gebiets im Zug Nr. ... Jazda - z powodu niezamienionego w drodze pociąg. nr ...
W2	Sie müssen zwischen Zust ... a pass ...
W3	Technische Sicherung wie bei unruhigen (Weiter, Signal Zp-1/Rp-1). Przebieg techniczny jak przy niespokojnych (dalej, sygnał Zp-1/Rp-1).
W4	Sie dürfen zurücksetzen - bis Signal ... Zgodnie z planem - do sygnału ...
W5	Das Einheitsignal - Das Ausheitsignal - Das Blocksignal Semafor wjazdowy - wjazdowy - drogowskazowy - odciekowy
W6	Das Lichtsignal Taraża ostrzegawcza światła
W7	Das Versignal Taraża ostrzegawcza
W8	Das Einheitsignal - Das Ausheitsignal Semafor wjazdowy - wjazdowy
W9	Bleibt offen Pozostaje wolne

302.2200/03

RB5: Teil A AGV: Vordruck gemeinsames Wortlautbeiblatt zum Befehl G14 d/pl /
PR5: Część A OPG: druk wspólny załącznik językowy do rozkazu G14 pl/d