

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Örtliche Grenzvereinbarung Horka - Węgliniec; Auszug für EVU	302.2207Z01 Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Örtliche Grenzvereinbarung haben:

DB InfraGO AG
Region Südost
Netz Dresden
Schweizer Straße 3 b
01069 Dresden

und

PKP Polskie Linie Kolejowe SA
Zakład Linii Kolejowych
we Wrocławiu
ul. Joannitów 13
50-525 Wrocław

2 Örtliche Grenzvereinbarung; Auszug für EVU

siehe folgende Seiten

Ril 302.2207Z01

**Uregulowania w zakresie prowadzenia ruchu
przez granicę państwową,**

**Miejscowe porozumienie graniczne
(zwane dalej MPG)**

zawarte pomiędzy

**DB InfraGO AG
Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und
Kapazitätsmanagement Südost
oraz
Anlagen- und Instandhaltungsmanagement
Südost**

oraz

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
(PKP PLK S.A.)
Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu
(zwanymi dalej stronami)**

**dla odcinka eksploatowanego w ruchu
granicznym**

Węgliniec - Horka Gbf

Obowiązuje od 15.12.2024

Aktualizacja nr 1

Obowiązuje od 14.12.2025

**Regeln für die Betriebsführung über die
Staatsgrenze,**

**Örtliche Grenzvereinbarung
(nachfolgend ÖGV genannt)**

zwischen der

**DB InfraGO AG
Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und
Kapazitätsmanagement Südost
sowie
Anlagen- und Instandhaltungsmanagement
Südost**

und der

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
(PKP PLK S.A.)
Zakład Linii Kolejowych in Wrocław
(nachfolgend auch Vertragspartner genannt)**

für die Grenzbetriebsstrecke

Horka Gbf – Węgliniec

Gültig ab 15.12.2024

Aktualisierung Nr. 1

Gültig ab 14.12.2025

Strony porozumienia

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Zakład Linii Kolejowych
we Wrocławiu
ul. Joannitów 13
50-525 Wrocław
POLSKA

DB InfraGO AG

Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement
Südost
sowie
Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost
Brandenburger Str. 1
04103 Leipzig
NIEMCY

Osoba kierująca komórką organizacyjną

wersja polskojęzyczna

Paweł Strzemżalski
E-Mail pawel.strzemzalski@plk-sa.pl
Telefon +48 71 717 4315

wersja niemieckojęzyczna

Lutz Böhler
E-Mail Lutz.Boehler@deutschebahn.com
Telefon +49 1523 2190896

Autor

wersja polskojęzyczna

Łukasz Wojnarowicz
E-Mail lukasz.wojnarowicz@plk-sa.pl
Telefon +48 600084680

wersja niemieckojęzyczna

Marvin Christ
E-Mail marvin.christ@deutschebahn.com
Telefon +49 1523 7561562

Vertragspartner

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Zakład Linii Kolejowych
we Wrocławiu
ul. Joannitów 13
50-525 Wrocław
POLEN

DB InfraGO AG

Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement
Südost
sowie
Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost
Brandenburger Str. 1
04103 Leipzig
DEUTSCHLAND

Örtlich zuständige Geschäftsführung

polnischsprachige Ausgabe

Paweł Strzemżalski
E-Mail pawel.strzemzalski@plk-sa.pl
Telefon +48 71 717 4315

deutschsprachige Ausgabe

Lutz Böhler *

E-Mail Lutz.Boehler@deutschebahn.com *

Telefon +49 1523 2190896 *

Fachautor

polnischsprachige Ausgabe

Łukasz Wojnarowicz
E-Mail lukasz.wojnarowicz@plk-sa.pl
Telefon +48 600084680

deutschsprachige Ausgabe

Marvin Christ

E-Mail marvin.christ@deutschebahn.com

Telefon +49 1523 7561562

Użytkownicy

(...)

Należy udostępnić MPG Węgliniec – Horka Gbf

- pracownikom, wykonującym zadania w obszarze prowadzenia ruchu kolejowego,
- pracownikom, wykonującym prace utrzymaniowe,
- pracownikom sporządzającym, uregulowania miejscowe, rozkłady jazdy, plany zabezpieczeń, regulaminy tymczasowe prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót,
- pracownikom planowania, kierowania lub nadzoru w ruchu kolejowym i dziale utrzymania,
- instruktorom ruchu kolejowego szkolącym pracowników,

(...)

Zielgruppe (Anwender)

(...)

Die ÖGV Horka Gbf - Węgliniec ist zugänglich zu machen den:

- Mitarbeitern, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- Mitarbeitern, die Instandhaltung durchführen,
- Mitarbeitern, die örtliches Regelwerk, Fahrpläne, Sicherungspläne oder Betriebliche Weisung zur Durchführung der Bauarbeiten aufstellen,
- Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb und im Bereich der Instandhaltung,
- Ausbildern im Bahnbetrieb,

(...)

Dotyczy tylko PKP PLK S.A.:	Nur PKP PLK S.A.:
Copyright © 2016 by PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu Wszelkie prawa do powielania i rozpowszechniania zastrzeżone.	Copyright © 2016 by PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu Alle Rechte der Verbreitung und Wiedergabe vorbehalten.
Dotyczy tylko DB InfraGO AG:	Nur DB InfraGO AG:
Niniejsze regulacje wewnętrzne są chronione prawem autorskim. DB InfraGO AG posiada wyłączne i nieograniczone prawo do korzystania z nich. Wszelkie formy kopiowania w celu przekazywania podmiotom trzecim wymagają zgody DB InfraGO AG.	Das vorliegende Regelwerk ist urheberrechtlich geschützt. Der DB InfraGO AG steht an diesem Regelwerk das ausschließliche und unbeschränkte Nutzungsrecht zu. Jegliche Formen der Vervielfältigung zum Zwecke der Weitergabe an Dritte bedürfen der Zustimmung der DB InfraGO AG.
Jeżeli w tych PRG, MPG stosowane są językowo uproszczone określenia np. „pracownik”, „dyżurny ruchu”, „maszynista”, „konduktor” odnoszą się one w równym stopniu do wszystkich osób.	Sofern in dieser ÖGV sprachlich vereinfachende Bezeichnungen wie „Mitarbeiter“, „Fahrdienstleiter“, „Triebfahrzeugführer“, „Zugbegleiter“ verwendet werden, beziehen sich diese auf alle Personen in gleicher Weise.

	<u>Spis treści</u>	<u>Inhaltsverzeichnis</u>
	Wykaz skrótów	Abkürzungsverzeichnis
	Wykaz zmian	Nachweis der Aktualisierungen
1	Treść	Inhalt
1.1	Podstawa prawna i postanowienia ogólne	Rechtsgrundlage und allgemeine Bestimmungen
1.2	Zakres obowiązywania	Geltungsbereich
1.3	Określenie pojęć	Begriffsbestimmungen
	Załącznik 1 do rozdziału 1	Anlage 1 zu Abschnitt 1
	Schemat z określeniem pojęć	Skizze zu Begriffsbestimmungen
(...)	(...)	(...)
3	Dane dotyczące parametrów infrastruktury i rozkłady jazdy pociągów	Infrastrukturdaten und Fahrpläne
(...)	(...)	(...)
3.2	Kryteria stosowania zamówienia tras transgranicznych	Grenzüberschreitende Trassenanmeldungskriterien
3.2.1	Specyfikacja korzystania ze stacji zmianu systemu Horka Gbf	Nutzungsvorgaben des Systemwechselbahnhofs Horka Gbf
3.2.2	Rozkład jazdy	Fahrplan
3.2.3	Numery pociągów	Zugnummer
3.2.4	Wniosek o przydzielenie trasy	Trassenanmeldung
3.2.5	Koordinacja rozkładów jazdy między zarządzami infrastruktury	Fahrplantechnische Abstimmungen der EIU
(...)	(...)	(...)
3.4	Sieciowy (roczny) rozkład jazdy	Netzfahrplan
(...)	(...)	(...)
3.7	Przewóz przesyłek nadzwyczajnych	Außergewöhnliche Sendungen
(...)	(...)	(...)
5	Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym	Grenzbetriebsstrecke
5.1	Godziny otwarcia odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Streckenöffnungszeiten der Grenzbetriebsstrecke
5.2	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke
(...)	(...)	(...)
6	Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej	Angaben zum Netzzugang
6.1	Dokumenty, druki i informacje, które muszą znajdować się w kabinach	Dokumente, Vordrucke und Informationen, welche sich auf dem Führerstand befinden müssen
6.2	Wymogi dotyczące taboru kolejowego	Anforderungen an Fahrzeuge
6.2.1	Wymagania w zakresie wyposażenia pojazdów do systemów punktowego oddziaływania	Vorgaben der Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen
6.2.2	Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiolączności	Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk

6.3	Wymagania dotyczące pracowników przewoźnika	Anforderungen an das Personal des EVU
6.3.1	Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI	Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU
6.3.2	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG
6.3.3	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.
7	Przepisy ruchu	Regeln für den Betrieb
7.1	Miejscowe uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji PKP PLK S. A. i DB InfraGO AG, a także wytycznych i umów międzynarodowych	Örtliche Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB InfraGO AG und PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen
7.2	Uregulowania podczas zmiany systemu bezpieczeństwa za pomocą balis Class B podczas jazdy	Regeln für die Transition bei Umschaltung der Zugbeeinflussung fahrend mit Class B-Balisen
7.3	Uregulowania sposobu zmiany systemu zmiana systemu bezpieczeństwa podczas postoju technicznego pociągu	Regeln für die Transition bei Umschaltung der Zugbeeinflussung im Stand
7.4	Przełączanie radiolączności pociągowej podczas postoju	Regeln für die Umschaltung des Zugfunks im Stand
(...)	(...)	(...)
8	Utrzymanie obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej	Instandhaltung von Anlagen der Eisenbahninfrastruktur
(...)	(...)	(...)
8.4	Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej	Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion
(...)	(...)	(...)
9	Postanowienia końcowe	Schlussbestimmungen
9.1	Postanowienia ogólne	Allgemeine Regelungen
9.2	Nadanie mocy prawnej	Inkraftsetzung
10	Dodatki	Anhänge
10.1	Dwujęzyczny rozkaz 1-9, dwujęzyczny rozkaz 21-95 i załącznik językowy do rozkazu 95.95	Zweisprachiger Befehl 1-9, Zweisprachiger Befehl 21-95 und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95
10.1.1	Rozkazy 1-9 pl/d (strona przednia)	Befehle 1-9 d/pl (Vorderseite)
	Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d (strona tylna = przyczyny dla rozkazu 5 i 6)	Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl (Rückseite = Gründe für Bef. 5 und 6)
10.1.2	Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d (strona przednia)	Zweisprachige Befehle 21 – 95 d/pl (Vorderseite)
10.1.3	Załącznik językowy do rozkazu 95.95 pl/d (strona tylna)	Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 d/pl (Rückseite)
(...)	(...)	(...)

Wykaz skrótów

Wykaz skrótów stosowanych w tekście polskim.

Abkürzungsverzeichnis

Diese Abkürzungen werden im polnischsprachigen Text verwendet.

Bza	Niemiecki skrót zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej
dSAT	Detekcja stanów awaryjnych taboru
ERTMS/ ETCS	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym / Europejski System Sterowania Pociągiem (European Train Control System)
EVC	European Vital Computer (ETCS-Komputer pokładowy)
GSM-R	Globalny system kolejowej radiokomunikacji ruchomej
INB	Infrastrukturnutzungsbedingungen (Regulamin sieci) DB InfraGO AG
IRJ	Indywidualny rozkład jazdy
KPI	Kolejowe Przedsiębiorstwo Infrastruktury
KPP	Przewoźnik Kolejowy
kV	Kilowolt
La	wykaz tymczasowych ograniczeń prędkości i innych szczegółów
MPG	Miejscowe Porozumienie Graniczne
PKP	Polskie Koleje Państwowe
PLK	Polskie Linie Kolejowe
PNZ	Polski skrót zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej
Podg	Posterunek odgałęźny
PZB	Punktowe urządzenia oddziaływania na pociąg
S.A.	Spółka Akcyjna
SHP	Punktowe urządzenia oddziaływania na pociąg
srk	Sterowanie ruchem kolejowym
STM	Specific Transmission Module (Specyficzny Moduł Transmisyjny)
Sz	Sygnal zastępczy
TWR	Towary Wysokiego Ryzyka
WOS	Wykaz Ostrzeżeń Stałych

Wykaz skrótów**Abkürzungsverzeichnis**

Wykaz skrótów stosowanych w tekście niemieckim.

Diese Abkürzungen werden im deutschsprachigen Text verwendet.

Abzw	Abzweigstelle
AG	Aktiengesellschaft
Bf	Bahnhof
BÜ	Bahnübergang
Bza	Deutsche Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr (Betriebliche Zusatzanweisung)
DB	Deutsche Bahn
dSAT	Detekcja stanów awaryjnych taboru (Ortung von Störungszuständen der Fahrzeuge)
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERTMS/ ETCS	European Rail Traffic Management System (System für das Management und die Steuerung des Eisenbahnverkehrs) / European Train Control System (Zugbeeinflussungssystem)
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EVC	European Vital Computer (ETCS-Bordcomputer)
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
Gbf	Güterbahnhof
GSM-R	Global System for Mobile Communications - Railway
Hz	Hertz
INB	Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG
kV	Kilovolt
La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und andere Besonderheiten
Lü	Lademaßüberschreitung
ÖGV	Örtliche Grenzvereinbarung
PKP	Polskie Koleje Państwowe (Polnische Staatsbahnen)
PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe (Polnische Bahnlinien)
PNZ	Polnische Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
Ril	Richtlinie
S.A.	Spółka Akcyjna (Aktiengesellschaft)
SHP	samoczynne hamowanie pociągu = Selbsttätige Zugbremsung
STM	Specific Transmission Module (länderspezifisches Übertragungsmodul des Class B-Systems)
TEN	Trans-European Networks (Transeuropäische Netze)
Tf	Triebfahrzeugführer
Tfz	Triebfahrzeug
UIC	Union internationale des chemins de fer (Internationaler Eisenbahnverband)
Üst	Überleitstelle
WOS	Wykaz ostrzeżeń stałych (Verzeichnis ständiger Vorsichtsstellen)

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	Umsetzung der europäischen Befehle nach der DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/1693 DER KOMMISSION vom 10. August 2023 Wdrożenie europejskich rozkazów ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/1693 z dnia 10 sierpnia 2023 r. Tages-La ETCS Knappenrode- Horka Gbf GSM-R (PL)	14.12.2025		

1	Treść	1	Inhalt
1.1	Podstawa prawna i postanowienia ogólne	1.1	Rechtsgrundlage und allgemeine Bestimmungen
	(...)		(...)
	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.		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.
	Uwzględniając powyższe, MPG może dopuszczać odstępstwa oraz uzupełnienia na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym.		Darauf aufbauend kann die ÖGV für die Grenzbetriebsstrecken Abweichungen und Ergänzungen zulassen.
	(...)		(...)
	Również w niniejszym MPG KPI uzgadniają sposoby postępowania w celu planowania i realizacji ruchu kolejowego na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym.		Weiterhin vereinbaren die EIU in der ÖGV die Abläufe zur Planung und Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf der Grenzbetriebsstrecke.
1.2	Zakres obowiązywania	1.2	Geltungsbereich
(1)	Niniejsze MPG obowiązuje dla prowadzenia ruchu kolejowego na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Horka Gbf - Węgliniec oraz dla przejścia infrastruktury kolejowej pomiędzy PKP PLK S.A. i DB InfraGO AG.	(1)	Diese ÖGV gilt für die Durchführung des Eisenbahnbetriebes und den Übergang der Eisenbahninfrastruktur zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. auf der Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węgliniec.
	Niniejsze MPG obowiązuje pracowników Zarządców Infrastruktury (KPI) PKP PLK S.A. i DB InfraGO AG, jak również pracowników Kolejowych Przedsiębiorstw Przewozowych (KPP), na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Horka Gbf - Węgliniec i realizujących transgraniczne przewozy kolejowe.		Die ÖGV ist verbindlich für die Mitarbeiter der EIU der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. sowie für die Mitarbeiter der EVU, die am Eisenbahngrenzbetrieb auf der Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węgliniec beteiligt sind und grenzüberschreitende Zugfahrten durchführen.
1.3	Określenie pojęć	1.3	Begriffsbestimmungen
	W niniejszym MPG, użyto określeń o następującym znaczeniu dotyczących kolejowego ruchu granicznego:		In dieser ÖGV werden Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet:
	<u>Stacja zmiany systemu</u>		<u>Systemwechselbahnhof</u>
	Wyznaczone przez Umawiające się Strony stacje dla realizacji przekraczającej granicę państwową komunikacji kolejowej o znaczeniu międzynarodowym, regionalnym lub lokalnym, na których lub pomiędzy występuje zmiana jednego z systemów: prawnego, eksploatacyjnego lub technicznego.		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.
	Stacjami zmiany systemu są dla PKP PLK S.A. stacja Węgliniec a dla DB InfraGO AG stacja Horka Gbf.		Die Systemwechselbahnhöfe sind im Netz der DB InfraGO AG der Bahnhof Horka Gbf und im Netz der PKP PLK S.A. der Bahnhof Węgliniec.

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym

Odcinek między ustalonymi przez KPI stacjami zmiany systemu, na którym realizowana jest komunikacja kolejowa przez wspólną granicę państwową w kilometrze 13,424. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Horka Gbf - Węgliniec obejmuje również posterunek odgałęźny Bielawa Dolna oraz stacje zmiany systemu Horka Gbf i Węgliniec.

Odcinek graniczny jest odcinkiem linii kolejowej między stacjami Węgliniec i Horka Gbf.

Granica prowadzenia ruchu

Granica prowadzenia ruchu to ustalona granica, do której obowiązują przepisy eksploatacyjne danego zarządcy infrastruktury kolejowej. Przejście od przepisów eksploatacyjnych jednego KPI do przepisów eksploatacyjnych drugiego KPI, są uregulowane w niniejszym MPG.

Granica prowadzenia ruchu kolejowego znajduje się w odstępstwie od granicy państwowej ze względu na budowlę mostową w km 13,600 po niemieckiej stronie. Jest to zgodne z granicą utrzymania nawierzchni i podtorza.

Eksploatacja

Eksploatacja obejmuje wszystkie czynności związane z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz uregulowania eksploatacyjne dotyczące budowy i utrzymania obiektów kolejowych.

Prowadzenie ruchu kolejowego

Prowadzenie ruchu kolejowego obejmuje sterowanie ruchem kolejowym z posterunków ruchu, prowadzenie ruchu pociągów i jazd manewrowych za pomocą urządzeń sterowania ruchem kolejowym, rozkazów pisemnych i poleceń, jak również wszystkie niezbędne procesy eksploatacyjne z tym związane.

Elementy infrastruktury kolejowej

Elementy infrastruktury kolejowej to niezbędne urządzenia do prowadzenia ruchu kolejowego, które są wymienione w załączniku I do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE.

(...)

Punkt separacji systemów

Punkt separacji systemów to wszystkie urządzenia konieczne do zmiany systemu pojazdów kolejowych z napędem elektrycznym między sieciami trakcyjnymi o różnych systemach zasilania. Należą do nich między innymi elementy sieci trakcyjnej oraz elementy izolacji toru i urządzeń sygnalowych.

Grenzbetriebsstrecke

Die Grenzbetriebsstrecke ist der Streckenabschnitt zwischen den durch die jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegten Systemwechselbahnhöfen auf der der Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze in km 13,424 durchgeführt wird. Die Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węgliniec umfasst auch die Überleitstelle Bielawa Dolna sowie die Systemwechselbahnhöfe Horka Gbf und Węgliniec.

Die Grenzstrecke ist der Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Horka Gbf und Węgliniec.

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 dieser ÖGV.

Die Grenze der Betriebsführung befindet sich abweichend von der Staatsgrenze wegen des Brückenbauwerks auf der deutschen Seite km 13,600. Das entspricht der Instandhaltungsgrenze für den Oberbau und den Bahnkörper.

Betriebsführung

Die Betriebsführung umfasst alle Tätigkeiten zur Durchführung des Eisenbahnbetriebs sowie betriebliche Regelungen für den Bau und die Instandhaltung von Bahnanlagen.

Durchführung des Eisenbahnbetriebs

Die Durchführung des Eisenbahnbetriebs umfasst die Betriebssteuerung durch Betriebsstellen, die Steuerung von Zug- und Rangierfahrten mit Leit- und Sicherungstechnik bzw. mit Befehlen und Aufträgen sowie alle betrieblichen Abläufe, die dazu notwendig sind.

Eisenbahninfrastrukturanlagen

Eisenbahninfrastrukturanlagen sind notwendige Anlagen zur Abwicklung des Eisenbahnbetriebes, welche im Anhang I der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates aufgeführt werden.

(...)

Systemtrennstelle

Als Systemtrennstelle werden alle Einrichtungen bezeichnet, die für einen Systemwechsel eines elektrischen Schienenfahrzeugs zwischen den Oberleitungsanlagen unterschiedlicher Stromsysteme erforderlich sind. Dazu gehören unter anderem die Teile der Oberleitungsanlagen, die Isolierstöße im Gleis und die Signaleinrichtungen.

Zdarzenie

Poważne wypadki, wypadki i incydenty według artykułu 3 Dyrektywy (EU) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei są w niniejszej umowie podsumowane jako zdarzenie oraz w niemieckim brzmieniu wyrażona jako zdarzenie niebezpieczne.

(...)

Przejazd pociągu transgranicznego

Przejazd pociągu transgranicznego rozpoczyna się odjazdem z jednej stacji zmiany systemu lub przejazdem przez inny posterunek ruchu odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym, następnie pociąg przekracza granicę i kończy jazdę przy wjeździe do stacji zmiany systemu lub przejeździe przez inny posterunek ruchu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym.

(...)

Zarządca infrastruktury (KPI)

KPI podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

Przewoźnik kolejowy (KPP)

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

Aplikant

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. Aplikanci w niniejszym MPG są objęci pojęciem przewoźnik kolejowy.

(...)

W związku z urządzeniami z ETCS, pojęcia nie są jednolicie definiowane wśród zarządców infrastruktury:

Semafor DB InfraGO AG, przy którym znajduje się początek odcinka linii wyposażonej w urządzenia systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 nazywamy **semafor wejściowy**.

Semafor DB InfraGO AG, przy którym znajduje się koniec odcinka linii wyposażonej w urządzenia systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 nazywamy **semafor wyjściowy**.

Gefährliches Ereignis

Schwere Unfälle, Unfälle und Störungen gemäß Artikel 3 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.

(...)

Grenzüberschreitende Zugfahrt

Eine grenzüberschreitende Zugfahrt beginnt mit der Ab- oder Durchfahrt auf einem Systemwechselbahnhof oder ggf. auf einer anderen Betriebsstelle der Grenzbetriebsstrecke, überquert die Staatsgrenze und endet mit der Ein- oder Durchfahrt auf einem Systemwechselbahnhof oder ggf. einer anderen Betriebsstelle der Grenzbetriebsstrecke.

(...)

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)

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

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

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

Zugangsberechtigte

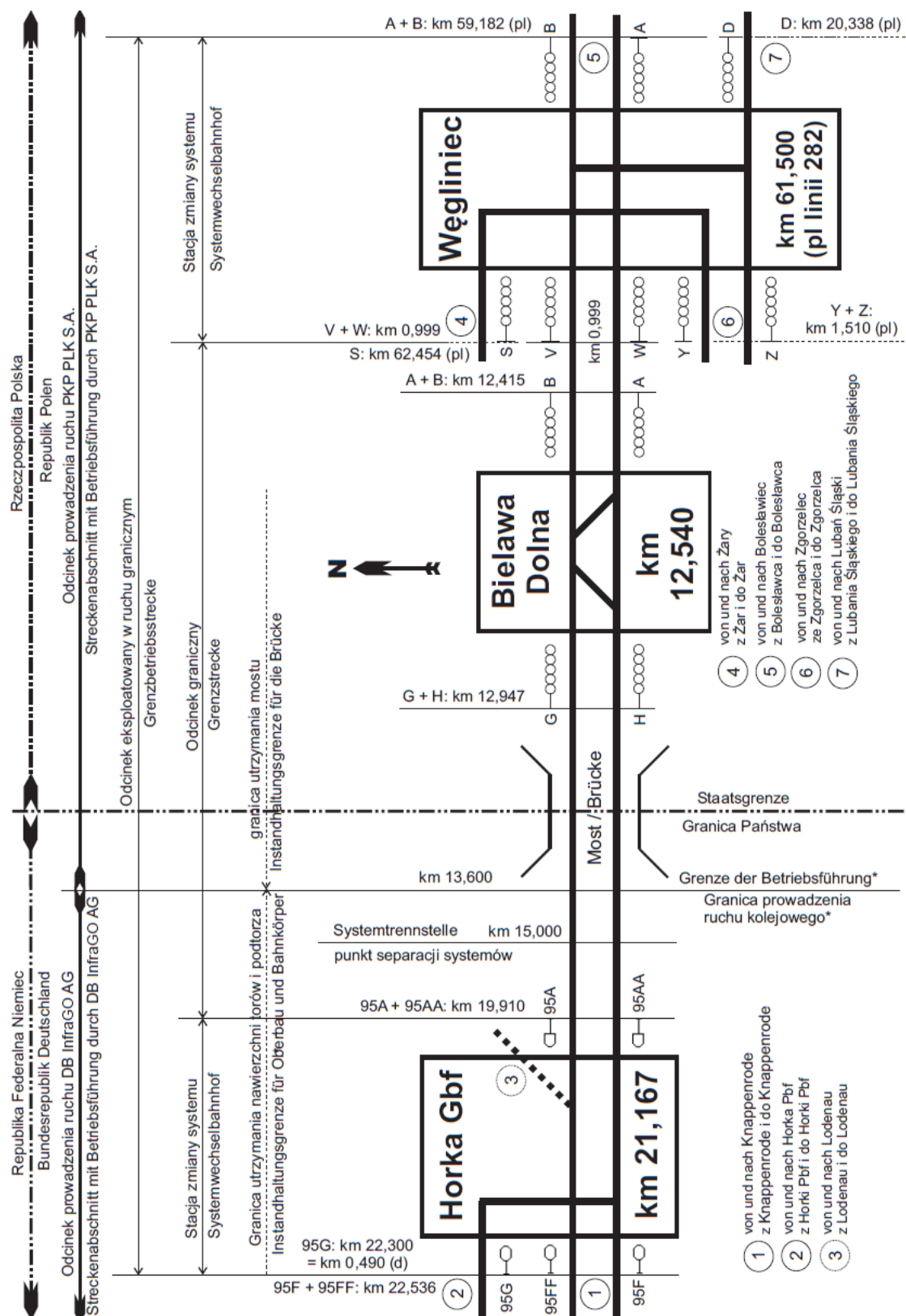
Zugangsberechtigte sind Eisenbahnverkehrsunternehmen und internationale Gruppierungen, oder andere natürliche oder juristische Personen, insbesondere zuständige Behörden öffentlicher Personenverkehrsdienste, Verlader, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs. Zugangsberechtigte werden in dieser ÖGV unter EVU subsummiert.

(...)

In Verbindung mit der Ausrüstung mit ETCS, sind die Begriffe bei Infrastrukturbetreibern nicht einheitlich definiert:

Bei der DB InfraGO AG wird ein Hauptsignal, an dem die Ausrüstung mit ETCS-Level 2 beginnt, als **Einstiegssignal** bezeichnet. *

Bei der DB InfraGO AG wird ein Hauptsignal, an dem die Ausrüstung mit ETCS-Level 2 endet, als **Ausstiegssignal** bezeichnet. *



(...)	(...)
3 Dane dotyczące parametrów infrastruktury i rozkłady jazdy pociągów	3 Infrastrukturdaten und Fahrpläne
(...)	(...)
3.2 Kryteria stosowania zamówienia tras transgranicznych	3.2 Grenzüberschreitende Trassenanmeldungskriterien
3.2.1 Specyfikacja korzystania ze stacji zmiany systemu Horka Gbf	3.2.1 Nutzungsvorgaben des Systemwechselbahnhofs Horka Gbf
Korzystanie ze stacji Horka Gbf dotyczy przede wszystkim działań w ramach międzynarodowych przewozów między infrastrukturą PKP PLK S.A. a DB InfraGO AG. Stacja nie ma infrastruktury do formowania i rozwiązywania składów pociągów lub odstawiania pojazdów kolejowych. a) Czas postoju Czas postoju na stacji Horka Gbf należy zredukować do poziomu niezbędnego ze względów eksploatacyjnych i dążyć do zapewnienia natychmiastowej kontynuacji jazdy. Zamawiany czas postoju pociągu na stacji Horka Gbf nie może przekroczyć 60 minut. Odstawienie na stacji Horka Gbf na czas dłużej niż 60 minut jest możliwe tylko w przypadku zgłoszenia i uiszczenia opłaty za korzystanie z torów dla postoju pojazdów. b) Ograniczenie długości pociągów wraz z czynnymi lokomotywami Całkowita długość pociągów z czynnymi lokomotywami na zamówionych trasach pociągu może wynosić do 740 m. c) Ogledziny techniczne wagonów Wyłączanie wagonów ze składów na stacji Horka Gbf prowadzi do zmniejszenia przepustowości na stacji. Odstawienie uszkodzonych wagonów jest możliwe tylko na tor nr 1 o długości użytkowej 325 m.	Der Bahnhof Horka Gbf ist vorrangig für Tätigkeiten im Rahmen internationaler Fahrten zwischen der Infrastruktur der PKP PLK S.A. und der DB InfraGO AG zu nutzen. Er verfügt über keine geeigneten Verkehrsanlagen für die Bildung, Auflösung oder Abstellung von Zügen. a) Haltezeiten Die Aufenthaltszeiten im Bf Horka Gbf sind auf ein betrieblich notwendiges Maß zu begrenzen und eine unverzügliche Weiterfahrt des Zuges ist anzustreben. Die angemeldete Haltezeit im Bf Horka Gbf darf eine Dauer von 60 min nicht überschreiten. Eine Abstellung im Bf Horka Gbf größer 60 min ist nur über Anmietung zur Mitnutzung möglich. b) Betriebliche Beschränkung der Gesamtzuglängen Die Gesamtzuglängen der angemeldeten Zugtrassen darf bis zu 740 m betragen. c) Wagentechnische Untersuchungen Das Aussetzen von Schadwagen auf dem Bf Horka Gbf führt zu einer Reduktion der Durchlassfähigkeit. Das Aussetzen der Schadwagen darf nur auf Gleis 1 mit einer Nutzlänge von 325 m erfolgen.
3.2.2 Rozkład jazdy	3.2.2 Fahrplan
a) Konieczność korzystania z rozkładu jazdy na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym	a) Notwendigkeit eines Fahrplans auf der Grenzbetriebsstrecke
Każdy pociąg, który przejeżdża przez odcinek eksploatowany w ruchu granicznym musi posiadać obowiązujący rozkład jazdy. 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 rozkład jazdy na odcinek eksploatowany w ruchu granicznym. W tym celu konieczne jest złożenie nowego wniosku o przydzielenie międzynarodowej trasy pociągu w ramach IRJ.	Jeder Zug, der die Grenzbetriebsstrecke befährt, muss gültige Fahrplanunterlagen besitzen. 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 neue internationale Trassenanmeldung im Gelegenheitsverkehr auszulösen.

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 InfraGO AG. Odpowiedzialność za konstrukcję rozkładów jazdy poza odcinkiem eksploatowanym w ruchu granicznym leży w gestii odpowiedniego zarządcy infrastruktury kolejowej.

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 InfraGO AG, jest on zobowiązany do udostępnienia rozkładu jazdy swojemu partnerowi po stronie niemieckiej, czyli kontrahentowi DB InfraGO AG.

3.2.3 Numery pociągów

a) Stosowanie międzynarodowych numerów pociągów

Pociągi na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym mogą kursować tylko z jednym niezmiennym się międzynarodowym numerem. Zmiana numeru pociągu w trakcie jazdy na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym jest wykluczona. Numer pociągu musi być dostępny zarówno w DB InfraGO AG, jak i w PKP PLK S.A. przez cały okres kursowania pociągu.

(...)

b) Przydzielanie międzynarodowego numeru pociągu

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 InfraGO AG:
ta-Suedost@deutschebahn.com
- w kierunku z Polski do Niemiec międzynarodowy numer pociągu 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.

b) Verantwortung Fahrplanerstellung

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

c) Fahrplanveröffentlichung und Verteilung

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

3.2.3 Zugnummer

a) Verwendung einer internationalen Zugnummer

Die Grenzbetriebsstrecke darf nur mit einer einzigen durchgängigen internationalen Zugnummer befahren werden. Ein Wechsel der Zugnummer im Fahrtverlauf auf der Grenzbetriebsstrecke ist ausgeschlossen. Die Zugnummer muss sowohl bei der DB InfraGO AG als auch bei der PKP PLK S.A. für den gesamten Verkehrszeitraum durchgängig verfügbar sein.

(...)

b) Vergabe einer internationalen Zugnummer

Die Zugnummernvergabe erfolgt durch die Eisenbahninfrastrukturbetreiber wie folgt:

- Für die Richtung (Deutschland – Polen) beantragt das EVU die internationale Zugnummer bei den Ansprechpartnern der DB InfraGO AG:
ta-Suedost@deutschebahn.com
- Für die Richtung (Polen - Deutschland) wird dem EVU die internationale Zugnummer von den Ansprechpartnern der PKP PLK S.A. zugeteilt.

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

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 InfraGO AG, jest on zobowiązany do udostępnienia rozkładu jazdy swojemu partnerowi po stronie niemieckiej, czyli kontrahentowi DB InfraGO AG.

c) Fahrplanveröffentlichung und Verteilung

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

3.2.4 Wniosek o przydzielenie trasy

a) Podstawa umowna zamawiania tras

Przewoźnicy zamawiają trasy zgodnie z przepisami „Infrastrukturnutzungsbedingungen“ (INB) DB InfraGO AG dla obszaru prowadzenia ruchu DB InfraGO AG i „Regulaminem 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 InfraGO AG przez przewoźnika posiadającego prawo dostępu do infrastruktury u danego zarządcy infrastruktury.

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

Złożenie wniosku o przydzielenie międzynarodowej trasy pociągu musi nastąpić po przeprowadzeniu koordynacji przez zainteresowanych przewoźników w celu ujednolicenia wniosku o przydzielenie trasy w odniesieniu do następujących punktów:

- Wniosek o przydzielenie trasy pociągu danego przewoźnika musi wpłynąć zarówno do DB InfraGO AG, jak i PKP PLK S.A.
- 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 prawidłowe, jeśli zawierają następujące informacje:

- Jednoznaczne oznaczenie stacji początkowej i stacji końcowej w danym kraju. Punkt graniczny „Horka Granica“ jako punkt pomocniczy do konstrukcji rozkładu jazdy nie jest właściwym posterunkiem na którym pociągi mogą rozpoczynać lub kończyć jazdę.

3.2.4 Trassenanmeldung

a) Vertragliche Grundlage für die Trassenanmeldung

Die EVU beantragen die Trassen gemäß den Bestimmungen der „Infrastrukturnutzungsbedingungen“ (INB) der DB InfraGO AG für den Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG und der „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A. für den Bereich der Betriebsführung PKP PLK S.A.. Die Trassenanmeldungen sind bei der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. durch das beim jeweiligen EIU zugangsberechtigte EVU zu stellen.

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

b) Bilaterale Abstimmungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Im Vorfeld der Anmeldung von internationalen Trassen ist eine Abstimmung zwischen den beteiligten EVU zur Vereinheitlichung der Trassenanmeldung hinsichtlich folgender Punkte vorzunehmen:

- Die Trassenanmeldung des jeweiligen EVU muss sowohl bei der DB InfraGO AG als auch bei der PKP PLK S.A. eingehen.
- Die Trassenanmeldungen müssen bei beiden EIU in Zugcharakteristik und Verkehrszeitregelung übereinstimmen.

c) Mindestanforderungen an die Trassenanmeldung:

Trassenanmeldungen sind plausibel, wenn sie folgende Angaben enthalten:

- Eindeutige Benennung des Start- und Zielbahnhofs im jeweiligen Land. „Horka Grenze“ als Hilfspunkt zur Konstruktion des Fahrplans ist keine plausible Betriebsstelle, an der der Zuglauf beginnen oder enden kann.

- Jednoznaczne oznaczenie odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.
- Jednoznaczne oznaczenie przewoźnika realizującego jazdę pociągu na sieci innego zarządcy infrastruktury.
- Jednoznaczne wskazanie wymaganego czasu postoju wraz z odpowiednią technologią eksploatacji (np. zmiana lokomotywy, zmiana drużyny, oględziny techniczne wagonów) na stacjach zmiany systemu.
- Jednoznaczne oznaczenie w formie numeru pociągu wszelkich jazd poprzedzających lub dalszej jazdy w przypadku pociągów kończących lub rozpoczynających bieg lub w przypadku doprowadzania i odprowadzania lokomotyw związanych z realizacją danego przewozu.
- Przewoźnicy kolejowi zamawiający trasy są zobowiązani we wniosku podać informację o tym czy pojazd jest przystosowany do zmiany systemu bezpieczeństwa podczas jazdy z wykorzystaniem balis Class B, czy do zmiany systemu wymagane jest zatrzymanie pociągu. Dla pojazdów wymagających zatrzymania w celu dokonania zmiany systemu, zgodnie z zasadami zmiany systemu, należy dodatkowo zaznaczyć w zamówieniu trasy wymagane postoje techniczne. Jeżeli konieczne będzie odstępstwo od zgłoszonego we wniosku sposobu zmiany systemu, należy złożyć nowy wniosek.
- Eindeutige Benennung der zu befahrenden Grenzbetriebsstrecke.
- Eindeutige Benennung des EVU, welches beim jeweils anderen EIU die Beförderung des Zuges durchführt.
- Eindeutige Angabe der benötigten Haltezeit und der entsprechenden Betriebstechnologie (zum Beispiel: Lokwechsel, Personalwechsel, Wagentechnische Untersuchung) an den Systemwechselbahnhöfen.
- Eindeutige Bezeichnung in Form der Zugnummer etwaiger Vor- und Nachleistungen bei beginnenden und endenden Zügen oder Zuführungen und Rückführung von Triebfahrzeugen, die im Zusammenhang mit der Durchführung der Zugfahrt stehen.
- Angabe, ob der Zug mit einer Traktion für die fahrende Class B-Transition oder für die Umschaltung der Zugbeeinflussung im Stand bespannt ist. Zusätzlich sind bei Traktion für die Umschaltung der Zugbeeinflussung im Stand erforderliche Halte entsprechend der Transitionsregeln zu bestellen. Soll von der angegebenen Transition abgewichen werden, ist die Trasse neu zu bestellen.

3.2.5 Koordynacja rozkładów jazdy między zarządzami infrastruktury

Trasy pociągów w indywidualnym rozkładzie jazdy są uzgadniane i potwierdzane między DB InfraGO 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 nieprawidłowe i odrzucone.

Na etapie procesu tworzenia rocznego rozkładu jazdy wnioski o przydzielenie międzynarodowych tras pociągów są uzgadniane w ramach konferencji RNE-E. Aktualne uregulowania zmiany systemów (przełączanie pomiędzy systemami samoczynnego oddziaływania na pociąg PZB i SHP) powinny być uwzględnione w rozkładach jazdy: rocznych, indywidualnych i zamknięciowych.
(...)

3.2.5 Fahrplantechnische Abstimmungen der EIU

Die internationalen Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr werden zwischen der DB InfraGO 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.

Die Regel-, Gelegenheits- und Baufahrpläne sind den aktuellen Transitionsregeln (Umschaltung zwischen den Zugbeeinflussungssystemen PZB und SHP) anzupassen.

(...)

3.4 Sieciowy (roczny) rozkład jazdy

(...)

- (2) Zamawianie tras do rocznego rozkładu jazdy musi nastąpić zgodnie z terminami określonymi w Regulaminie sieci PKP PLK S.A. oraz INB DB InfraGO AG.

Zmiany i uzupełnienia do rocznego rozkładu jazdy uzgadnia się odrębnie.

(...)

3.7 Przewóz przesyłek nadzwyczajnych

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

- (2) Przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej DB InfraGO AG występuje z wnioskiem o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej „Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte” w DB InfraGO AG zgodnie z INB DB InfraGO AG. Przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej 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 przewozowych 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.

Przekazywanie informacji o włączeniu do składu przesyłki nadzwyczajnej następuje po podaniu numerów zgody DB Bza i PNZ PKP PLK S.A. dla każdego pociągu z osobna.

- (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.

(...)

3.4 Netzfahrplan

(...)

- (2) Die Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan müssen zu den Terminen, welche in den INB der DB InfraGO AG und der „Regulamin sieci” der PKP PLK S.A. bestimmt wurden, gestellt werden.

Änderungen und Ergänzungen zum Netzfahrplan werden gesondert vereinbart.

(...)

3.7 Außergewöhnliche Sendungen

- (1) Der Transport erfolgt auf der Grundlage der IRS 50502 der UIC sowie der nationalen Gesetze und Richtlinien.

- (2) Ein EVU mit Zugang zum Schienennetz der DB InfraGO AG beantragt eine Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte gemäß den Anforderungen der INB der DB InfraGO AG.

Ein EVU mit Zugang zum Schienennetz der PKP PLK S.A. 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 Genehmigungs/Beförderungsnummern * (PNZ/DB Bza Nr) können beliebig viele außergewöhnliche Sendungen vereinbart werden, wenn diese die gleichen Beförderungsbedingungen aufweisen. Die außergewöhnlichen Sendungen können einzeln oder in Gruppen in Züge eingestellt werden, oder auch als einmaliger verkehrender Zug mit außergewöhnlichen Sendungen verkehren. Die Verständigung über das Mitführen einer außergewöhnlichen Sendung erfolgt unter Angabe der DB Bza-Nummer und der PNZ-PKP PLK S.A. für jeden Zug besonders.

- (4) Für häufig auftretende außergewöhnliche Sendungen mit den 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.

(...)

- | | |
|---|---|
| <p>(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 pociągami, należy złożyć wniosek o nowy rozkład jazdy pociągów.</p> <p>(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.
(...)</p> | <p>(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.</p> <p>(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.
(...)</p> |
|---|---|

5 Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym

5.1 Godziny otwarcia odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Węgliniec - Horka Gbf jest czynny przez całą dobę. DB InfraGO AG i PKP PLK S.A. mogą pomiędzy zakończeniem konstrukcji rocznego rozkładu jazdy a zmianą rozkładu jazdy podjąć ustalenia dotyczące przerw w pracy swoich pracowników na stacjach zmiany systemu.

5.2 Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

- (1) Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym między stacjami Węgliniec a Horka Gbf jest dwutorowy i zelektryfikowany. W Niemczech ma status linii głównej, a w Polsce linii pierwszorzędnej. Stanowi on część sieci transportowej TEN-T (Trans-European Networks/Sieci Transeuropejskie) dla linii kolejowych.

Między stacjami zmiany systemu znajduje się posterunek odgałęźny Bielawa Dolna na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. (km 12,540). Posterunek odgałęźny Bielawa Dolna jest zdalnie sterowany zasadniczo przez dyżurnego ruchu stacji Węgliniec.

- (2) Sieć trakcyjna na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym między stacją Węgliniec a punktem separacji systemu jest zasilana prądem stałym o napięciu 3 kV, natomiast sieć trakcyjna między punktem separacji systemów a stacją Horka Gbf jest zasilana prądem zmiennym o napięciu 15 kV, 16,7 Hz. Punkt separacji systemów znajduje się w km 15,000 i znajduje się na wyizolowanym odcinku sieci trakcyjnej od km 14,962 do km 15,018 na każdym torze.

(...)

- (4) Droga hamowania na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym, przy zabudowanych przez PKP PLK S.A. urządzeniach srk wynosi 1300 m, a srk zabudowanych przez DB InfraGO AG wynosi 1000 m.

5 Grenzbetriebsstrecke

5.1 Streckenöffnungszeiten der Grenzbetriebsstrecke

Die Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węgliniec ist ganztägig geöffnet. Zwischen Beendigung der Netzfahrplanerstellung und dem Fahrplanwechsel können die DB InfraGO AG und die PKP PLK S.A. nach Bedarf Vereinbarungen über die Unterbrechung der Arbeitszeit ihrer Mitarbeiter auf den Systemwechselbahnhöfen treffen.

5.2 Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke

- (1) Die Grenzbetriebsstrecke ist zwischen Węgliniec und Horka Gbf zweigleisig und elektrifiziert. In Deutschland hat sie den Status einer Hauptbahn, in Polen ist sie eine Bahn ersten Ranges. Sie ist Teil des TEN (Trans-European Networks/Transeuropäische Netze) für Eisenbahnstrecken.

Zwischen den Systemwechselbahnhöfen befindet sich im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. die Überleitstelle Bielawa Dolna (km 12,540). Die Überleitstelle Bielawa Dolna wird in der Regel durch den FdI Węgliniec fernbedient.

- (2) Die Oberleitungsanlage über der Grenzbetriebsstrecke wird zwischen dem Bf Węgliniec und der Systemtrennstelle mit 3 kV Gleichspannung und zwischen der Systemtrennstelle und dem Bf Horka Gbf mit 15 kV, 16,7 Hz Wechselspannung betrieben. Die Systemtrennstelle befindet sich in km 15,000 in der Längstrennung der Oberleitung zwischen km 14,962 und km 15,018 auf jedem Gleis.

(...)

- (4) Auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt der Bremsweg bei Signalanlagen der PKP PLK S.A. 1300 m und bei der DB InfraGO AG beträgt der Bremsweg 1000 m.

(5) Na odcinku od stacji Węgliniec do Granicy Państwa miarodajne wzniesienie wynosi: - na stacji Węgliniec wynosi 0,500 ‰, - od km 0, 638 do km 5,960 wynosi 6,300‰, - od km 5,960 do semafora wjazdowego do posterunku odgałęźnego Bielawa Dolna w km 12,415 wynosi 7,300‰, - od km 12,415 do km 12,933 wynosi 7,900‰, - od km 12,933 do Granicy Państwa wynosi 4,600‰. Na odcinku od granicy państwa do stacji Horka Gbf miarodajne wzniesienie wynosi: - między Granicą Państwa km 13,424 a km 14,965 wynosi 7,553 ‰, - między km 14,965 a semaforem wjazdowym do stacji Horka Gbf km 19,910 wynosi 6,000 ‰, - na stacji Horka Gbf wynosi 8,329‰. Według regulaminu DB InfraGO AG odpowiada to oznaczeniu na dokumentach z rozkładem jazdy bez linii zygzakowych.	(5) Auf dem Abschnitt vom Bahnhof Węgliniec - Staatsgrenze wird die maßgebende Neigung angegeben: - im Bf Węgliniec mit 0,500 ‰, - von km 0,638 bis km 5,960 (pl) mit 6,300 ‰, - von km 5,960 bis Blocksignale der Überleitstelle Bielawa Dolna in km 12,415 mit 7,300 ‰, - von km 12,415 bis km 12,933 mit 7,900 ‰, - von km 12,933 bis Staatsgrenze km 13,424 mit 4,600 ‰. Auf dem Abschnitt Staatsgrenze – bis Bahnhof Horka Gbf wird die maßgebende Neigung angegeben: - zwischen der Staatsgrenze km 13,424 und km 14,965 mit 7,553 ‰, - zwischen km 14,965 und dem Einfahrtsignal Horka Gbf km 19,910 mit 6,000 ‰, - und im Bf Horka Gbf mit 8,329‰. Nach dem Regelwerk der DB InfraGO AG entspricht dies einer Kennzeichnung in den Fahrplanunterlagen ohne Sägelinien.
(6) Maksymalna dozwolona prędkość na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym wynosi 120 km/h.	(6) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auf der Grenzbetriebsstrecke 120 km/h.
(7) Dla pociągów przekraczających granicę obowiązuje klasy linii D3 (22,5 t - nacisk osi na szynę, 7,2 t/m – nacisk liniowy). Odcinek prowadzenia ruchu DB InfraGO AG zaklasyfikowano do klasy linii D4 (22,5 t - nacisk osi na szynę, 8,0 t/m - nacisk liniowy). Odcinek prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. zaklasyfikowano do klasy linii D3 (22,5 t - nacisk osi na szynę, 7,2 t/m – nacisk liniowy).	(7) Für grenzüberschreitende Zugfahrten gilt die Streckenklasse D3 (22,5 t Radsatzlast, 7,2 t/m Meterlast). Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB InfraGO AG ist in die Streckenklasse D4 (22,5 t Radsatzlast, 8,0 t/m Meterlast) eingestuft. Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. ist in die Streckenklasse D3 (22,5 t Radsatzlast, 7,2 t/m Meterlast) eingestuft.
(8) Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym obowiązuje skrajnia taboru G2 (UIC).	(8) Für die Grenzbetriebsstrecke gilt die Fahrzeugumgrenzungslinie G2 (UIC).
(9) System radiolączności GSM-R (PL) po stronie polskiej został przygotowany do wdrożenia do eksploatacji. Uruchomienie po stronie polskiej systemu radiolączności GSM-R na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym nastąpi po zamieszczeniu informacji w dokumentach wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów. Do czasu wprowadzenia zmiany po stronie Polskiej wykorzystywana będzie analogowa radiolączność pociągowa na kanale R1. W przypadku awarii sieci GSM-R (PL) dopuszcza się używanie radiolączności analogowej. Odcinek prowadzenia ruchu przez DB InfraGO AG wyposażony jest w cyfrową radiolączność pociągową GSM-R (D).	(9) Die Inbetriebnahme des Zugfunksystem GSM-R (PL) wird auf polnischer Seite vorbereitet. Auf der polnischen Seite wird GSM-R nach Bekanntgabe in den Fahrplanunterlagen in Betrieb genommen. Bis zum Zeitpunkt der Änderung des Zugfunksystems wird auf der polnischen Seite der analoge Zugfunk Kanal R1 genutzt. Bei Störungen des polnischen GSM-R Netzes ist die Nutzung des analogen Zugfunks zugelassen. Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB InfraGO AG ist mit GSM-R Zugfunk deutscher Bauart [GSM-R (D)] ausgerüstet.

(10) Urządzenia oddziaływania na pociąg a) Odcinek prowadzenia ruchu przez DB InfraGO AG jest wyposażony w urządzenia PZB. Stacja Horka Gbf oraz odcinek w kierunku Hoyerswerda wyposażone są w dodatkowy system ETCS poziom 2 (wersja wzorca 3 / Baseline 3). b) Odcinek prowadzenia ruchu przez PKP PLK S.A. wyposażony jest w urządzenia samoczynnego hamowania pociągu (SHP). Odcinek prowadzenia ruchu przez DB InfraGO AG wyposażony jest ponadto urządzenia SHP w km 14,489 umieszczono (dla każdego toru) elektromagnesy torowe dostrojone do częstotliwości 1000 Hz, odnoszące się do tarcz ostrzegawczych ToG i ToH ustawionych w km 14,289 odnoszą się do posterunku podg Bielawa Dolna w kierunku stacji Węgliniec. Elektromagnesy torowe są stale aktywne i oddziałują na system PZB 90 na częstotliwość 1000 Hz.	(10) Zugbeeinflussungsanlagen a) Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB InfraGO AG ist mit PZB ausgerüstet. Der Bahnhof Horka Gbf und die anschließende Strecke in Richtung Hoyerswerda sind zusätzlich mit ETCS Level 2 (Baseline 3) ausgerüstet. b) Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. ist mit Einrichtungen der SHP ausgerüstet. Darüber hinaus ist auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB InfraGO AG in jedem Streckengleis ein Gleismagnet 1000 Hz der SHP im km 14,489 für die Vorsignale ToG und ToH (km 14,289) der Überleitstelle Bielawa Dolna in Fahrtrichtung Węgliniec vorhanden. Die Gleismagneten sind ständig wirksam und lösen im Zugbeeinflussungssystem PZB 90 eine 1000 Hz Beeinflussung aus.
11) ETCS a) Odcinek linii DB InfraGO AG pomiędzy Horka Gbf a Knappenrode jest wyposażony w ETCS poziom 2 – wersja wzorca 3 / Baseline 3. b) <u>Kierunek Horka Gbf - Węgliniec:</u> Wyjazd z obszaru ETCS zostanie zrealizowany przy semaforach wyjściowych (granica obszaru ETCS) na semaforach wyjazdowych 95P3-95P8 stacji Horka Gbf. c) <u>Kierunek Węgliniec – Horka Gbf:</u> RBC posiada następujące dane: NID_C077 RBC Hoyerswerda (DB InfraGO AG) Balisa do nawiązania sesji komunikacyjnej do RBC Hoyerswerda znajduje się w km 15,450. Jazda pod nadzorem systemu ETCS rozpoczyna się na balisach w km 19,904 przy semaforach wjazdowych 95A i 95AA. Jako semafony wejściowe (granica obszaru ETCS) są ustalone semafony wjazdowe 95A i 95AA stacji Horka Gbf.	11) ETCS a) Der Streckenabschnitt der DB InfraGO AG zwischen Horka Gbf und Knappenrode ist mit ETCS Level 2 – Baseline 3 ausgerüstet. b) <u>Fahrtrichtung Horka Gbf - Węgliniec:</u> Als Ausstiegssignale aus der ETCS Level 2 werden die Ausfahrtsignale 95P3-95P8 des Bahnhofs Horka Gbf definiert. c) <u>Fahrtrichtung Węgliniec – Horka Gbf:</u> Die ETCS-Zentrale besitzt folgende Einwahldaten: NID_C077 RBC Hoyerswerda (DB InfraGO AG) Die Netzeinwahlbalise ETCS befindet sich in km 15,450. Die Aufnahme des Zuges in die ETCS der DB InfraGO AG erfolgt an der Balise in km 19,904 an den Einfahrtsignalen 95A bzw. 95AA. Als Einstiegssignale in die ETCS Level 2 werden die Einfahrtsignale 95A und 95AA des Bahnhofs Horka Gbf definiert.

Położenie	Rodzaj zabezpieczenia	Uwagi	Lage [km]	Art der Sicherung	Bemerkungen
km 3,296 kat. D na szlaku Węgliniec - Bielawa Dolna	brak urządzeń zabezpieczających przejazd	-	km 3,296 Kategorie D auf der Strecke Węgliniec - Bielawa Dolna	nicht technisch gesichert	-
km 6,671 kat. D na szlaku Węgliniec - Bielawa Dolna	brak urządzeń zabezpieczających przejazd	-	km 6,671 Kategorie D auf der Strecke Węgliniec - Bielawa Dolna	nicht technisch gesichert	-
km 10,609 kat. D na szlaku Węgliniec - Bielawa Dolna	brak urządzeń zabezpieczających przejazd	-	km 10,609 Kategorie D auf der Strecke Węgliniec - Bielawa Dolna	nicht technisch gesichert	-
km 12,556 kat. A na podg Bielawa Dolna	rogatki nastawiane elektrycznie z odległości przez dyżurnego ruchu nastawni „Wg” Węgliniec	-	km 12,556 Kategorie A in der Üst Bielawa Dolna	Vollschranken elektrisch fernbedient durch den Fdl des Stw „Wg” (Węgliniec)	-
km 16,580 na szlaku Bielawa Dolna – Horka Gbf	Przejazd kolejowo - drogowy z półrogatkami, wyposażony w tarcze ostrzegawcze przejazdowe uruchamiane przez pociąg.	-	km 16,580 auf dem Streckenabschnitt Bielawa Dolna – Horka Gbf	Halbschranken, elektrisch zugbedient mit Überwachungssignalen	-

- a) Tarcze ostrzegawcze ToG (dla kierunku zasadniczego) i ToH (dla kierunku przeciwnego do zasadniczego) odnoszące się do semaforów wjazdowych na posterunku odgałęźnym Bielawa Dolna ustawione są w km 14,289 na obszarze DB InfraGO AG. Stosowanie się do tych sygnałów zostało opisane w instrukcji sygnalizacji (Ie-1) PKP PLK S.A.. Do tarcz ostrzegawczych ToH i ToG do semaforów wjazdowych ustawiono trzy wskaźniki uprzedzające W 11b w km 14,389 i w km 14,489 i w km 14,589. Stosowanie się do tych wskaźników zostało opisane w instrukcji sygnalizacji (Ie-1) PKP PLK S.A..
- b) Przez DB InfraGO AG w kierunku jazdy z Polski do Niemiec zostały ustawione wskaźniki GSM-R (D) w km 13,247 przy obu torach. Od ogłoszenia zmiany systemu radiolączności pociągowej na GSM-R (PL), PKP PLK S.A. umieści wskaźnik sieci GSM-R W 33 w km 14,257 na każdym torze w kierunku jazdy z Niemiec do Polski.

- a) Die Vorsignale ToH (Regelgleis) und ToG (Gegengleis) der Überleitstelle Bielawa Dolna stehen in km 14,289 im Bereich der DB InfraGO AG. Das Verhalten an diesen Signalen richtet sich nach den Signalforschriften Ie - 1 der PKP PLK S.A..

Warnsignale W 11 b (Vorsignalbaken) zu den Vorsignalen ToH und ToG stehen in km 14,389, km 14,489, km 14,589. Das Verhalten an diesen Signalen richtet sich nach den Signalforschriften Ie - 1 der PKP PLK S.A..

- b) In der Fahrtrichtung von Polen nach Deutschland sind die Orientierungszeichen GSM-R (D) durch die DB InfraGO AG in km 13,247 an jedem Gleis angebracht. Ab Bekanntgabe des Wechsels des polnischen Zugfunksystems zu GSM-R (PL) sind in der Fahrtrichtung von Deutschland nach Polen an jedem Gleis Hinweiszeichen W 33 „Anzeiger Netz GSM-R“ in km 14,257 durch die PKP PLK S.A. aufgestellt.

	Do ogłoszenia przejścia polskiego systemu radiolączności pociągowej na GSM-R (PL) są ustawione na każdym torze wskaźniki W 28 „Wskaźnik kanału radiowego” (kanał nr 1), w km 13,247.	Bis zur Bekanntgabe in den Fahrplanunterlagen sind auf der polnischen Seite durch die PKP PLK S.A. an jedem Gleis Hinweiszeichen W 28 ‚Hinweiszeichen auf den Zugfunkkanal’ (Kanal 1) in km 13,247 aufgestellt.	*
c)	Tablice hektometrowe PKP PLK S.A. znajdują się z obu stron na słupie trakcyjnym w lokacie 13-29 ustawionym przy torze szlakowym nr 1 (tor w kierunku zasadniczym Bielawa Dolna – Horka Gbf).	c) Am Oberleitungsmast 13-29 am Streckengleis 1 (Regelgleis Bielawa Dolna - Horka Gbf) befindet sich in beiden Fahrtrichtungen je eine Hektometertafel der PKP PLK S.A..	*
d)	Wskaźniki W 13 PKP PLK S.A. (dla pługów odśnieżnych) w kierunku jazdy z Niemiec do Polski ustawione są przy obu torach w km 13,581.	d) In Fahrtrichtung von Deutschland nach Polen befinden sich Hinweiszeichen W 13 der PKP PLK S.A. (Schneepflugsignale) in km 13,581 an jedem Streckengleis.	*
(14)	Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym zabudowana jest jednoodstępowa półsamoczynna przekaźnikowa blokada liniowa z blokiem pozwolenia dla każdego toru szlakowego (jest przystosowana do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze).	(14) Auf der Grenzbetriebsstrecke ist Relaisblock mit Erlaubniswechsel für jedes Streckengleis vorhanden und Zweirichtungsbetrieb auf jedem Streckengleis (Gleiswechselbetrieb) eingerichtet.	*
(...)	(...)	(...)	*
(17)	Urządzenie dSAT PKP PLK S.A. znajduje się na podg Bielawa Dolna w km 12,480 w torze szlakowym nr 2 (tor w kierunku zasadniczym Horka Gbf – Bielawa Dolna) i wykrywa stany awaryjne taboru podczas jazdy pociągu po torze w kierunku zasadniczym ze stacji Horka Gbf do stacji Węgliniec oraz w kierunku przeciwnym do zasadniczego ze stacji Węgliniec do stacji Horka Gbf. Urządzenie posiada następujące funkcje wykrywania stanów awaryjnych: gorące maźnice, gorące hamulce, obciążenie koła, przeciążenie dynamiczne.	(17) Eine dSAT-Anlage der PKP PLK S.A. befindet sich in der Üst Bielawa Dolna in km 12,480 im Streckengleis 2 (Regelgleis Horka Gbf - Bielawa Dolna). Sie überwacht Züge bei der Fahrt auf dem Regelgleis vom Bf Horka Gbf nach Bf Węgliniec und bei der Fahrt auf dem Gegengleis vom Bf Węgliniec nach Bf Horka Gbf. Diese Anlage hat folgende Überwachungsfunktionen: heiße Achslager, heiße Bremsen, Radsatzlast, dynamische Überlastung.	*
(18)	Urządzenia DB InfraGO AG z funkcją wykrywania stanu wykrywania gorących hamulców i gorących maźnic znajduje się w km 15,880 i wykrywa stany awaryjne taboru podczas jazd pociągów ze stacji Węgliniec do stacji Horka Gbf.	(18) Eine Heißläuferortungsanlage und die Festbremsortungsanlage der DB InfraGO AG befinden sich in km 15,880 in beiden Streckengleisen. Sie überwacht die Züge mit Fahrtrichtung Bf Węgliniec - Bf Horka Gbf.	*

6 Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej

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

6.1 Dokumenty, druki i informacje, które muszą znajdować się w kabinach

Maszynistom muszą być dostępne dane z rozkładu jazdy mające zastosowanie do pociągu oraz informacje z La (wykaz ostrzeżeń tymczasowych DB) dla całego odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.

Maszynista pojazdu trakcyjnego musi być wyposażony w opis linii "Streckenbuch EVU" na obszarze zarządzania DB InfraGO AG.

W kabinach sterowniczych pojazdów trakcyjnych lub wagonów sterowniczych muszą znajdować się druki dwujęzycznego rozkazów zgodnie z pkt 10.1.

Maszyniści powinni posiadać aktualne wykazy ostrzeżeń stałych Zakładu Linii Kolejowych we Wrocławiu.

6.2 Wymogi dotyczące taboru kolejowego

6.2.1 Wymagania w zakresie wyposażenia pojazdów do systemów punktowego oddziaływania

- (1) Pojazdy trakcyjne KPP, poruszające się po infrastrukturze danego KPI muszą być wyposażone w sprawne urządzenia mające wpływ na bezpieczeństwo jazdy pociągu. W Polsce jest to system SHP, a w Niemczech system PZB 90.

- (2) Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Węgliniec - Horka Gbf znajdują się balisy Class B umożliwiające zmianę systemów PZB i SHP podczas jazdy. Dodatkowo na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym znajdują się balisy systemu ETCS poziom 2.

Pojazd prowadzący pociąg w celu wykonania zmiany systemu z wykorzystaniem balis Class B musi być wyposażony w:

- urządzenie pokładowe ETCS (EVC zgodne z Baseline 2 lub 3),
- oba systemy STM do PZB oraz STM do SHP,
- Balise Transmission Module (BTM) (antena pokładowa do odczytu balis),
- funkcjonalność umożliwiającą przełączanie STM podczas jazdy sterowane z EVC.

6 Angaben zum Netzzugang

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

6.1 Dokumente, Vordrucke und Informationen, welche sich auf dem Führerstand befinden müssen

Dem Triebfahrzeugführer müssen die für den Zug geltenden Fahrplanangaben und La-Angaben für die gesamte Grenzbetriebsstrecke zur Verfügung stehen.

Die Angaben für das Streckenbuch EVU muss der Triebfahrzeugführer im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG einsehen können.

In den Führerräumen der Triebfahrzeuge oder Steuerwagen müssen die zweisprachigen Befehlsvordrucke entsprechend Abschn. 10.1. mitgeführt werden.

Der Triebfahrzeugführer hat über das aktuelle Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen des Gebiets des Zakład Linii Kolejowych Wrocław zu verfügen.

6.2 Anforderungen an Fahrzeuge

6.2.1 Vorgaben der Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen

- (1) Die auf der jeweiligen Eisenbahninfrastruktur verkehrenden Tzf der EVU müssen mit Zugbeeinflussungseinrichtungen ausgerüstet sein. In Polen ist dies das System SHP und in Deutschland das System PZB 90.

- (2) Auf der Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węgliniec sind Balisen für die fahrende Class B-Transition zwischen PZB und SHP vorhanden. Zusätzlich befinden sich auf der Grenzbetriebsstrecke Balisen für den Betrieb im System ETCS Level 2. *

Um die fahrende Transition nutzen zu können, muss das führende Fahrzeug über folgende zugelassene technische Ausrüstung zur Nutzung der Class B-Transition verfügen: *

- ETCS-Fahrzeuggerät (EVC nach Baseline 2 oder 3),
- beide Systeme STM für PZB und STM für SHP,
- Balise Transmission Module (BTM) (Balisenleseantenne),
- durch den EVC kommandierbare Umschaltung der STM während der Fahrt.

(3) Istnieje również możliwość przełączenia systemów bezpieczący jazdy PZB/SHP podczas postoju. Pojazdy z trakcją elektryczną muszą być technicznie przystosowane do zmiany systemu zasilania (15kV, 16,7 Hz, prąd zmienny/3kV prąd stały) podczas jazdy bez zatrzymania oraz z włączonym systemem oddziaływania na pociąg PZB.	(3) Es besteht auch die Möglichkeit der Umschaltung der Zugbeeinflussungssysteme im Stand. Für Fahrzeuge mit elektrischer Traktion muss die technische Möglichkeit bestehen, das Stromsystem (15 kV, 16,7 Hz Wechselfspannung/3 kV Gleichspannung) während der Fahrt und bei eingeschaltetem Zugbeeinflussungssystem PZB zu wechseln.
6.2.2 Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności (1) Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym pojazdy trakcyjne muszą być wyposażone w radio pokładowe GSM-R zainstalowane na stałe lub przenośne. (2) Dla umożliwienia porozumienia pomiędzy dyżurnym ruchu stacji Węgliniec z maszynistą pociągu w przypadku awarii sieci GSM-R (PL) pojazdy trakcyjne muszą być wyposażone w urządzenia radiołączności analogowej pracujące w sieci PKP PLK S.A.	6.2.2 Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk (1) Für den Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke müssen führende Fahrzeuge mit einem fest eingebauten oder tragbaren GSM-R Zugfunk-Fahrzeuggerät ausgerüstet sein. (2) Um im Falle eines Ausfalls des GSM-R-Netzes (PL) eine Kommunikation zwischen dem Fahrdienstleiter des Bahnhofs Węgliniec und dem Lokführer zu ermöglichen, müssen die Triebfahrzeuge mit analogen Funkgeräten ausgestattet sein, die im Netz der PKP PLK S.A. funktionieren. *
6.3 Wymagania dotyczące pracowników przewoźnika	6.3 Anforderungen an das Personal des EVU
6.3.1 Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI Porozumiewanie się między pracownikami KPP a dyżurnym ruchu (prowadzenie ruchu przez DB InfraGO AG) odbywa się w języku niemieckim. Porozumiewanie się między pracownikami KPP a dyżurnym ruchu (prowadzenie ruchu przez PKP PLK S.A.) odbywa się w języku polskim.	6.3.1 Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU Die Verständigung zwischen den Mitarbeitern der EVU und dem Fahrdienstleiter (Betriebsführung durch die DB InfraGO AG) erfolgt in deutscher Sprache. Die Verständigung zwischen den Mitarbeitern der EVU und dem Fahrdienstleiter (Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.) erfolgt in polnischer Sprache.
6.3.2 Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG Na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO 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 poleceń istotnych ze względów bezpieczeństwa (np. polecenia zatrzymania awaryjnego; w razie potrzeby porozumiewania się podczas manewrowania), a także zgodny z regułami proces komunikacji, obejmujący np. takie komunikaty jak „powtarzam”, „zgadza się”, „nie zgadza się” itd.. W przypadku dyktowania pisemnych rozkazów maszynista pojazdu trakcyjnego, w zakresie wymaganej znajomości języka, musi być w stanie wypełnić formularz pisemnego rozkazu oraz powtórzyć i zrozumieć podyktowane treści.	6.3.2 Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG Im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO 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 gehören 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 diktiert werden, muss der Triebfahrzeugführer im Rahmen der erforderlichen Sprachkompetenzen in der Lage sein, schriftliche Befehle auszufüllen, das Diktierte zu wiederholen und zu verstehen.

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 międzynarodowego alfabet fonetycznego zgodnie z TSI OPE:

Bei Gesprächen zwischen dem Fdl und dem Triebfahrzeugführer werden Zahlen als eine Folge der einzelnen Ziffern ausgesprochen. Sie verzichten auf Abkürzungen und sie verwenden die vollständigen Namen der Betriebsstellen. Müssen Begriffe buchstabiert werden, ist das Internationale Phonetische Alphabet der TSI OPE zu verwenden:

Buchstabe Litera	International Międzynarodowy
A	Alpha
B	Bravo
C	Charlie
D	Delta
E	Echo
F	Foxtrot
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	Whisky
X	X-ray
Y	Yankee
Z	Zulu

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

6.3.3 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 InfraGO AG sichert das EVU die genannten Sprachkompetenzen des zum Einsatz kommenden Triebfahrzeugführer zu.

6.3.3 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.

7 Przepisy ruchu

7.1 Miejscowe uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji PKP PLK S. A. i DB InfraGO AG, a także wytycznych i umów międzynarodowych

7 Regeln für den Betrieb

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

Lp. Nr / Lfd. Nr.	Według instrukcji / Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.	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 Ril / Hinweis auf Ril der DB InfraGO AG
(...)		(...)	(...)	
3		Jazda pociągu	Durchführung von Zugfahrten	
	Do Ir-1 §4 ust. 6	Za prowadzenie ruchu pociągów na stacji Horka Gbf odpowiedzialny jest dyżurny ruchu odcikowy Hoyerswerda 1, który jest wskazany w MPG jako dyżurny ruchu stacji Horka Gbf. Jego miejsce pracy znajduje się w Centrali ruchu w Lipsku. Urządzenia srk są z reguły zdalnie sterowane. W przypadku sytuacji awaryjnych stacja Horka Gbf może być obsługiwana przez dyżurnego ruchu na stanowisku w Centrali ruchu Hoyerswerda. Posterunek odgałęźny Bielawa Dolna jest zdalnie sterowany przez dyżurnego ruchu z nastawni dysponującej Węgliniec „Wg”. W przypadku sytuacji awaryjnych posterunek odgałęźny Bielawa Dolna może być sterowany przez dyżurnego ruchu z nastawni miejscowego sterowania w Bielawie Dolnej.	Zuständig für die Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf dem Bf Horka Gbf ist der Fdl Unterzentrale (UZ) Hoyerswerda 1. In dieser ÖGV wird er als „Fdl Horka Gbf“ bezeichnet. Sein Arbeitsplatz befindet sich in der Betriebszentrale Leipzig. Die sicherungstechnischen Anlagen werden in der Regel fernbedient. Im Störfall kann ein Notbedienplatz in der Unterzentrale (UZ) Hoyerswerda für die Bedienung des Bahnhofes Horka Gbf besetzt werden. Die Üst Bielawa Dolna wird vom Fdl des Stellwerks „Wg“ Węgliniec fernbedient. Im Störfall kann die Üst Bielawa Dolna von einem Fdl im Stellwerk Bielawa Dolna örtlich bedient werden.	Zu 408.0111
4	Do Ir-1 § 23 ust. 7,8 i 9	Polecenia i telefonogramy zapowiadawcze W poleceniach i telefonogramach zapowiadawczych 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 telefonogramach zapowiadawczych 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 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.	Zu 408.0202 Abschn. 1 Zu 408.2202 Abschn.1

5	Do Ir-1 § 24 ust. 13 i § 37 ust. 7 pkt 6 i § 14 ust. 9 i § 28 ust. 2 Ir-16 § 12	Dodatkowe informacje dotyczące pociągów przewożących towary niebezpieczne <u>Planowanie</u> 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” PKP PLK S.A. 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 Wrocławiu tel. +48 71 717 1370 (idade6.planowanie@plk-sa.pl), podając informacje zgodnie z 8. 1) a) i b) § 17, Instrukcji Ir- 16 PKP PLK S.A.. Wyznaczony pracownik przewoźnika potwierdza wprowadzone informacje do systemu „SEPE” PKP PLK S.A poprzez zgłoszenie telefoniczne do dyspozytora ds. planowania produkcji w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym we Wrocławiu tel. +48 71 717 1370 od którego otrzymuje potwierdzenie planowania. Działający po stronie Niemieckiej przewoźnik, zamawiający trasę w DB InfraGO AG musi uwzględnić niezbędne postoje przy zamówieniu tras pociągów zgodnie z powyższymi procesami. <u>Realizacja</u> W przypadku kursowania pociągów z towarem niebezpiecznym, w tym z TWR (towary niebezpieczne wysokiego ryzyka zgodnie z tabelą 1.10.3.1.2 RID), przewoźnik zamawiający trasę pociągu w PKP PLK S.A., ma obowiązek przekazać dyżurnemu ruchu stacji Węgliniec wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu przed wjazdem na odcinek eksploatowany w ruchu granicznym.	Zusätzliche Informationen über Züge, die gefährliche Güter befördern <u>Planung</u> Bei gefährlichen Gütern mit hohem Risiko gemäß Punkt 1.10.3.1.2. des RID hat das auf polnischer Seite auftretende EVU die Züge über das System "SEPE" bei der PKP PLK S.A. zu planen. Bei fehlenden technischen Möglichkeiten, die Planung in "SEPE" durchzuführen, benachrichtigt ein ernannter Mitarbeiter des EVU fernmündlich den Disponenten für die Produktionsplanung in der Außenstelle der Betriebsleitung der PKP PLK S.A. in Wrocław unter der Telefonnummer +48 71 717 1370 (idade6.planowanie@plk-sa.pl), unter Angabe der Informationen gemäß 8. 1) a) und b) § 17, der Gefahrgutvorschrift Ir- 16 der PKP PLK S.A.. Ein ernannter Mitarbeiter des EVU bestätigt die in das System "SEPE" der PKP PLK S.A. eingegebenen Informationen durch fernmündliche Mitteilung an den Disponenten für die Produktionsplanung in der Außenstelle der Betriebsleitung der PKP PLK S.A. in Wrocław unter der Telefonnummer +48 71 717 1370. Das auf deutscher Seite auftretende EVU muss bei der Trassenanmeldung, die für die genannten Verfahren notwendigen Aufenthaltszeiten berücksichtigen. <u>Durchführung</u> Beim Befördern von Zügen mit gefährlichen Gütern einschließlich gefährlicher Güter mit hohem Risiko gemäß Tabelle 1.10.3.1.2 RID ist das bei der PKP PLK S.A. trassenbestellende EVU verpflichtet, dem Fahrdienstleiter des Bahnhofs Węgliniec vor Befahren der Grenzbetriebsstrecke die Wagenliste zu übermitteln.	
6		Dodatkowe informacje dotyczące pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne W przypadku przewozu przesyłek nadzwyczajnych obowiązuje przewoźnika po stronie polskiej zaplanowanie pociągów za pośrednictwem systemu „SEPE” PKP PLK S.A.	Zusätzliche Informationen über Züge, die außergewöhnliche Sendungen befördern Bei außergewöhnlichen Sendungen hat das bei der PKP PLK S.A. trassenbestellende EVU, die Züge über das System "SEPE" der PKP PLK S.A. zu planen.	

		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 Wrocławiu tel. +48 71 717 1370 (idade6.planowanie@plk-sa.pl), podając informacje zgodnie z § 9 Instrukcji Ir- 13 PKP PLK S.A.. Wyznaczony pracownik przewoźnika potwierdza wprowadzone informacje do systemu „SEPE” PKP PLK S.A. poprzez zgłoszenie telefoniczne do dyspozytora ds. planowania produkcji w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym we Wrocławiu tel. +48 71 717 1370 od którego otrzymuje potwierdzenie planowania.	Bei fehlenden technischen Möglichkeiten, die Planung in "SEPE" durchzuführen, benachrichtigt ein ernannter Mitarbeiter des EVU fernmündlich den Disponenten für die Produktionsplanung in der Außenstelle der Betriebsleitung der PKP PLK S.A. in Wrocław unter der Telefonnummer +48 71 717 1370 (idade6.planowanie@plk-sa.pl), unter Angabe der Informationen gemäß § 9 der Disponentenvorschrift Ir- 13 der PKP PLK S.A.. Der beauftragte Mitarbeiter des EVU bestätigt die in das System "SEPE" der PKP PLK S.A. eingegebenen Informationen durch telefonische Mitteilung an den Disponenten für die Produktionsplanung in der Außenstelle der Betriebsleitung der PKP PLK S.A. in Wrocław unter der Telefonnummer +48 71 717 1370, von dem er die Bestätigung für die Planung erhält.	
7	Do Ir-1 § 5 ust.4	Numeracja torów szlakowych Tor prawy Bielawa Dolna – Horka Gbf to tor szlakowy numer 1, a tor prawy Horka Gbf – Bielawa Dolna to tor szlakowy numer 2.	Bezeichnung Streckengleise Das Regelgleis (rechtes Gleis) Bielawa Dolna - Horka Gbf wird als Streckengleis 1 und das Regelgleis (rechtes Gleis) Horka Gbf - Bielawa Dolna wird als Streckengleis 2 bezeichnet.	Zu 408.0212 Zu 408.2212
(...)		(...)	(...)	
11	Do Ir-1 § 16 ust. 3	Brak znajomości linii przez maszynistę Prowadzenie pociągu przez maszynistę, nieposiadającego znajomości odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym jest zabronione.	Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist auf der Grenzbetriebsstrecke nicht erlaubt.	Zu 408.2301 Abschn. 1
12	Do Ir-1 § 16	Znajomość warunków lokalnych przez drużynę pociągową <u>Stacja Węglińiec</u> Manewry pojazdami kolejowymi mogą się odbywać tylko przy udziale kierownika manewrów posiadającego znajomość warunków lokalnych i sprawne urządzenia radiołączności, zapewniające łączność z dyżurnym ruchu stacji Węglińiec. Manewry z pojazdami trakcyjnymi, mogą się odbywać bez kierownika manewrów tylko wtedy, gdy jazdy manewrowe odbywają się po zorganizowanych drogach przebiegu, maszynista posiada znajomość warunków lokalnych, a pojazd trakcyjny musi być wyposażony w sprawne urządzenia radiołączności zapewniające łączność z dyżurnym ruchu stacji Węglińiec.	Ortskenntnis des Zugpersonals <u>Bf Węglińiec</u> Eisenbahnfahrzeuge dürfen nur mit einem Rangierbegleiter rangiert werden; er muss über Ortskenntnis verfügen und eine funktionsfähige Funkeinrichtung zur Verständigung mit dem Fdl Węglińiec mit sich führen. Tfz dürfen nur dann ohne Rangierbegleiter rangieren, wenn die Rangierfahrten auf den festgelegten Rangierwegen erfolgen, der Tf über Ortskenntnis verfügt und das Tfz mit einer funktionsfähigen Funkeinrichtung zur Verständigung mit dem Fdl Węglińiec ausgerüstet ist.	
13		Zgłoszenie dyżurnemu ruchu gotowości pociągu do odjazdu <u>Stacji Węglińiec</u>	Meldung an den Fdl, dass der Zug vorbereitet ist <u>Bahnhof Węglińiec</u>	

	Do Ir-1 § 14	Zgłoszenie dyżurnemu ruchu gotowości pociągu do odjazdu, dokonuje maszynista prowadzący pociąg przed planowym odjazdem: najpóźniej na 5 minut dla pociągów pasażerskich i na 10 dla pociągów towarowych. Dla pociągów pasażerskich dla których następuje wyłącznie zmiana numeru zgłoszenie gotowości może nastąpić najpóźniej na 2 minuty przed planowym odjazdem.	Die Fertigmeldung nimmt der Tf spätestens 5 min vor Abfahrt bei Personenzügen und spätestens 10 min vor der Abfahrt bei Güterzügen vor der fahrplanmäßigen Abfahrt des Zuges vor. Bei Personenzügen, die nur die Zugnummer ändern, darf die Fertigmeldung spätestens 2 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrt erfolgen.	Zu 408.0321 Zu 408.2321 Abschn. 2
14	Do Ir-1 § 62 ust. 5	Czoło pociągu znajduje się za semaforem Jeśli na odcinkach prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. nie można stwierdzić jaki jest sygnał na semaforze lub nie można podać sygnału zezwalającego na semaforze na odcinkach prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. i DB InfraGO AG dyżurny ruchu wydaje zezwolenie rozkazem pisemnym.	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 InfraGO AG das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden, muss der Fahrdienstleiter die Zustimmung durch Befehl erteilen.	Zu 408.0331 Abschn. 3 Abs. 3 Zu 408.2331 Abschn. 3 Abs. 3
15	Do Ir-1 § 58	Rozkazy pisemne Dyżurny ruchu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym wydaje polecenia na przejazd przez granicę za pomocą druków rozkazów pisemnych zgodnie z załącznikiem 10.1. Druki rozkazów są przystosowane do użytku na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym.	Schriftliche Befehle Die Fahrdienstleiter der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke erteilen Aufträge an grenzüberschreitende Zugfahrten mit den Befehlsvordrucken, gemäß Anhang 10.1. Die Befehlsvordrucke sind für die Anwendung auf den Grenzbetriebsstrecken angepasst.	Zu 408.0411 Zu 408.2411
16	Do Ir-1 § 58	Przekazywanie dwujęzycznego rozkazu Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dwujęzyczne rozkazy pisemne są z reguły dyktowane przez radiotelefon.	Zweisprachigen Befehl übermitteln Auf der Grenzbetriebsstrecke werden zweisprachige Befehle an Züge in der Regel fernmündlich diktiert.	Zu 408.0411 Abschn.2 Zu 408.2411 Abschn. 2
17	ust. § 58	Zasady dotyczące rozkazów w ruchu granicznym Każdy dyżurny ruchu wydaje rozkazy zgodnie z własnymi przepisami i zasadami niniejszego MPG. Formularz dla rozkazów 1-9 d/pl (302.2000V01) jest drukowany po obu stronach. Rozkazy 1-9 znajdują się na stronie przedniej, a uzasadnienie dla rozkazów 5 lub 6 na stronie tylnej. Przyczyny 80 do 84 zostały dodane tylko dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym. Formularz dla rozkazów 21-95 (302.2000V02) jest drukowany po obu stronach. Na stronie przedniej znajdują się rozkazy 21-95 d/pl, a na stronie tylnej Załącznik językowy do polecenia 95.95 d/pl.	Regeln für Befehle im Grenzverkehr Jeder Fdl fertigt die Befehle nach seinem Regelwerk und nach den Regeln dieser ÖGV aus. Der Vordruck Befehle 1-9 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V01). Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 1-9 d/pl. Auf der Rückseite befinden sich die Gründe zum Befehl 5 bzw. 6 d/pl. Zusätzlich wurden die Gründe 80 - 84 für den Grenzbetrieb aufgenommen. Der Vordruck Befehl 21-95 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V02). Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 21-95 d/pl. Auf der Rückseite befindet sich das Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95 d/pl.	Zu 408.0411 Abschn.2 Zu 408.2411 Abschn.2 Zu 408.0411 Zu 408.2411 Abschn. 2.8

		Druki rozkazów 1-9 d/pl oraz rozkazów 21-95 d/pl mogą być wypełnione tylko z jednej strony. Użycie pola opisowego nie jest zalecane. W celu uzyskania dodatkowych poleceń należy używać rozkazy 21-95. W rozkazie 95.95 uwzględniono dodatkowe dwujęzyczne sformułowania W1 - W14 dla ruchu granicznego. Jeśli wyjątkowo konieczne jest użycie pola opisowego, musi być zaznaczone w rozkazie 95 w poleceniu 95.95, a wolny tekst musi być wprowadzony w dwóch językach.	Die Vordrucke Befehle 1-9 d/pl und Befehle 21-95 d/pl dürfen nur einseitig beschrieben werden. Die Verwendung von Freitexten ist nicht vorgesehen. Für zusätzliche Anweisungen werden die Befehle 21 - 95 d/pl genutzt. Im Auftrag 95.95 wurden zusätzlich zweisprachige Wortlaute W1 - W14 für den Grenzbetrieb aufgenommen. Muss ausnahmsweise ein Freitext verwendet werden, ist im Befehl 95 der Auftrag 95.95 anzukreuzen und der Freitext zweisprachig einzutragen.	
(...)		(...)	(...)	
19	Do Ir-1 § 51 ust. 1 pkt 1 Ir-11 § 28	Powiadomienie o danych rozkładu jazdy przez dyżurnego ruchu Dyżurny ruchu może podawać dane o rozkładzie jazdy z dwujęzycznym rozkazem 95.95 wraz z załącznikiem językowym W 1.	Bekanntgabe von Fahrplanangaben durch den Fdl Fahrplanangaben dürfen durch den Fdl mit dem zweisprachigen Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt W1 bekannt gegeben werden.	Zu 408.0431 Abschn. 2 c)
20	Do § 59 oraz 62, ust. 6	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 rozkazów pisemnych 5. Ograniczenia występujące po stronie niemieckiej podawane są w „La”, natomiast Ograniczenia stałe występujące po stronie polskiej podawane są w WOS dla Zakładu Linii Kolejowych we Wrocławiu. Ograniczenia prędkości na odcinku PKP PLK S.A. mogą zostać ujęte w „La” 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 5 zu unterrichten. Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf deutscher Seite der Grenzbetriebsstrecke auftreten sind in die La-Dokumente aufzunehmen, und Längerfristige Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf polnischer Seite auftreten sind in den WOS Zakład Linii Kolejowych w Wrocław aufzunehmen. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dem Abschnitt der PKP PLK S.A. können - bis zur Aufnahme in den WOS in die La-Dokumente aufgenommen werden.	Zu 408.2341 Abschn. 2
(...)		(...)	(...)	
23	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 1 lit. c i do Ir-1 § 16 pkt 6c	Powiadamianie pociągów przy prowadzeniu robót Jeżeli na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. zostaną ustawione wskaźniki W7, aby polecić maszynistom do podawania sygnałów „Baczność” do ostrzegania pracowników, dyżurny ruchu musi powiadomić maszynistę o wystawienia wskaźników W7.	Unterrichtung der Züge bei der Ausführung von Arbeiten Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung der PKP PLK S.A. Signale W7 aufgestellt wurden, um den Triebfahrzeugführer zu beauftragen, Achtungssignale zu geben, um Arbeitende zu warnen, müssen die Triebfahrzeugführer grenzüberschreitender Züge über die Aufstellung des Signals W 7 unterrichtet werden.	

(...)		(...)	(...)	
25	Do Ir-1 § 14 ust. 10 oraz § 58 ust. 3 pkt 1 lit. d) Ir-10 § 21, 22, 23	Przesyłki wyjątkowo ciężkie Kiedy w telegramie zarządzającym jest podane, że przesyłka wyjątkowo ciężka poruszać się będzie z prędkością mniejszą niż podana w rozkładzie jazdy prędkość dopuszczalna składu pociągu, dyżurni ruchu musi maszyniście wydać dwujęzyczny rozkaz 5 przyczyna 40.	Schwerwagen Wenn in der Beförderungsanordnung angegeben ist, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, müssen die Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer einen zweisprachigen Befehl 5 Grund Nr. 40 erteilen.	Zu 408.0435 Abschn. 2
26		Przeprowadzanie przesyłek z przekroczoną skrajnią przez miejsce zwężone (z ograniczoną skrajnią budowli) (...) Na odcinku prowadzenia ruchu DB InfraGO AG pociągi które z przesyłkami nadzwyczajnymi będą przejeżdżać przez miejsca z ograniczoną skrajnią budowli, przejazd musi się odbyć pod nadzorem specjalisty DB InfraGO AG i należy potwierdzić dyżurnemu ruchu obecność specjalisty w pociągu lub na miejscu z ograniczoną skrajnią budowli. Jeżeli pociągi z przesyłkami nadzwyczajnymi na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. będą przejeżdżać przez miejsca na styku z istniejącą skrajnią budowli, przejazd musi się odbyć dodatkowo pod nadzorem przedstawicieli PKP PLK S.A. w uzgodnieniu z dyżurnym ruchu przed odjazdem pociągu.	Vorbeileiten von Lü-Sendungen an Engstellen (...) Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB InfraGO AG ein Zug, der eine außergewöhnliche Sendungen befördert, an einer Engstelle durch eine Fachkraft der DB InfraGO AG vorbeizuleiten ist, muss dem Fdl bestätigt werden, dass sich die Fachkraft im Zug oder an der Engstelle befindet. Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. Züge mit außergewöhnlichen Sendungen an Schnittstellen mit dem Lichtraumprofil vorbeifahren müssen, muss die Vorbeifahrt zusätzlich unter Aufsicht eines Vertreters der PKP PLK S.A. in Abstimmung vor der Fahrt mit dem Fdl erfolgen.	
27	Do Ir-1 § 66 ust. 6	Szczególne uregulowania przy popychaniu Stosowanie lokomotyw popychających przekraczający granicy jest zabronione.	Besondere Regeln für das Nachschieben Grenzüberschreitende Züge dürfen nicht nachgeschoben werden.	Zu 408.2441
28	Do Ir-1 § 67 ust. 1	Pociągi pchane Pchanie pociągów przekraczających granicę na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym jest zabronione, z wyjątkiem pociągów pomiarowych, roboczych i ratunkowych, które kursują po torze zamkniętym.	Geschobene Züge Geschobene grenzüberschreitende Züge sind auf der Grenzbetriebsstrecke außer Meß-, Arbeits- und Hilfszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.	Zu 408.0445 Zu 408.2445
29	Do Ir-1 § 47	Odwołanie polecenia odjazdu lub przejazdu W obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. wygaszenie sygnału zastępczego traktowane jest jako odwołanie zezwolenia na odjazd lub przejazd pociągu, o ile czoło pociągu nie minie tego sygnału.	Rücknahme eines Abfahr- oder Durchfahrauftrages 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.	Zu 408.0411 Abschn. 5 408.2411 Abschn. 5

		Jeżeli zezwolenie na odjazd lub przejazd wydane rozkazem musi zostać anulowane, należy wydać nowy rozkaz 4.	Ist eine durch Befehl gegebene Zustimmung zur Ab- oder Durchfahrt zu widerrufen, so ist der Befehl 4 zu erteilen.	
(...)		(...)	(...)	
31	Do Ir-1 § 54 ust. 7	Polecenie 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 W 24/Zs 6, on może udzielić maszyniście polecenie jazdy po torze lewym poprzez wydanie rozkazu. Dyżurni ruchu używają do tego dwujęzyczny rozkaz 23.	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 schriftlichem Befehl erteilen. Der Fahrdienstleiter erteilt dafür den zweisprachigen Befehl 23.	Zu 408.0463 Abschn. 10 und zu 408.2463 Abschn. 1
(...)		(...)	(...)	

49	Do Ir-1 § 55 ust. 10, 12	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 pług 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.	Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481 Abschn. 7
50	Do Ir-1 § 55 ust. 6, 7	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 wyprawi 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 der freien 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.	Zu 408.0481
51	Do Ir-1 § 55	Zakończenie jazdy po torze zamkniętym Jeżeli jazda po torze zamkniętym kończy się na stacji, wówczas maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu przyjazd pociągu w pełnym składzie.	Sperrfahrt beenden Wenn eine Sperrfahrt auf einem Bahnhof endet, muss der Tf dem Fdl die Ankunft aller Fahrzeuge melden.	Zu 408.0481
(...)		(...)	(...)	

54	Do Ir-1 § 64 ust. 12 i ust. 14 Ir-1a § 7 ust. 6	Pominięcie sygnału „Stój” bez zezwolenia Maszynista zobowiązany jest do natychmiastowego zatrzymania oraz po zatrzymaniu do natychmiastowego porozumiewania się z dyżurnym ruchu w następujących sytuacjach: a) niedopuszczalne przejechanie obok semafora oraz innych sygnalizatorów wskazujących „Stój”; b) przejechania poza miejsce wymaganego zatrzymania według rozkazu pisemnego; c) nagłego hamowania z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający; d) nagłego hamowania z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy semaforze, który pokazuje „światło unieważniające”; e) nagłego hamowania z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy tarczy zaporowej (świełtnej) – która pokazuje sygnał Ra 12; f) nagłego hamowania z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy tarczy zaporowej (świełtnej) – która pokazuje „światło unieważniające”; g) niedopuszczalne przejechanie obok miejsca z „Stój” z systemu ETCS; h) zmian do trybu „TR” w systemie ETCS; i) zmian do trybu „TR” w systemie ETCS wraz z komunikatem „wyposażenie szlakowe niekompatybilne”; j) nagłego hamowania w systemie ETCS poziom „0” w trybie „UN” przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający; k) nagłego hamowania w systemie ETCS poziom „0” w trybie „UN” przy semaforze, który pokazuje „światło unieważniające”. Maszynista może kontynuować jazdę dopiero po otrzymaniu pisemnego rozkazu. Dyżurni ruchu używają do tego dwujęzyczny rozkaz 2 i wskazują w poleceniu x.95 na załącznik językowy W 11.	Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignalen Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen: a) Unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal, b) Vorbeifahrt an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre, c) PZB-Zwangsbremmung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt, d) PZB-Zwangsbremmung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt, e) PZB-Zwangsbremmung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt, f) PZB-Zwangsbremmung an einem Sperrsignal, das Kennlicht zeigt, g) Unzulässige Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt, h) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR, i) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und Textmeldung „Streckenrüstung nicht kompatibel”, j) Zwangsbremmung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt, k) Zwangsbremmung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt. Die Weiterfahrt darf nur nach Erteilung eines Befehls erfolgen. Die Fahrdienstleiter erteilen dafür den zweisprachigen Befehl 2, und verweisen im Auftrag x.95 auf das Wortlautbeiblatt W 11.	Zu 408.0531 Abschn. 1 Zu 408.2531
----	---	---	--	-----------------------------------

55	Do Ir-1 § 64 ust. 13	Pominięcie sygnału „Stój” bez pozwolenia – postanowienia szczególne dla posterunków ruchu PKP PLK S.A. Jeżeli na posterunkach ruchu PKP PLK S.A. pociąg bez pozwolenia minął semafor wskazujący sygnał „Stój” i zatrzymał się poza ukresem rozjazdu, maszynista musi natychmiast podać „Alarm”.	Besonderheit auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. bei unzulässiger Vorbeifahrt an einem Haltsignal 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.	Zu 408.0531 Abschn. 1 Zu 408.2531
(...)		(...)	(...)	
58	Do Ir-1 § 14 ust. (1), pkt 2)	Sygnały 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 Pc1/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.	Zu 301.1101 Abschn. 2
59	Do Ir-1 § 77 ust. 1	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.	Zu 408.0551 Abschn. 1 Zu 408.2691 Abschn. 6
(...)		(...)	(...)	
62	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k)	Zmniejszone tarcie między kołami a szyną Jeżeli zostało zgłoszone dyżurnemu ruchu zmniejszone tarcie między kołami a szyną, to musi on powiadomić kolejne pociągi jadące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym. (...) 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.	Verminderter Reibwert Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er die nachfolgenden Züge, die die Grenzbetriebsstrecke befahren, verständigen. (...) 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.	Zu 408.0561 und 408.2561 Abschn. 2 Abs. 2

63		Nieplanowe zatrzymanie pociągu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym (np. uszkodzenie pojazdu trakcyjnego) (...) Jeśli maszynista pojazdu hybrydowego może kontynuować jazdę unieruchomionego pociągu, to po zmianie rodzaju trakcji, musi poinformować o tym dyżurnego ruchu. (...)	Halt aus unvorhergesehenem Anlass (z.B. Triebfahrzeugschaden auf der Grenzbetriebsstrecke) (...) Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt eines liegengebliebenen Zuges fortsetzen kann, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren. (...)	
64	Do Ir-1 § 70 ust. 1-5	Pozwolenie, prędkość i warunki szczególne przy cofaniu pociągu Dyżurny ruchu wydaje zgodę na cofanie pociągu ze szlaku rozkazem, dyżurny ruchu rozkazem 95.95 i załącznikiem językowym przyczyna nr W3. Dla pociągów przekraczających granicę cofanie pociągu bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu jest zabronione. (...) Maszynista musi przy cofaniu tak regulować prędkość, żeby w każdej chwili zatrzymać pociąg, ale nie może przekroczyć 10 km/h. Maszynista musi zgłosić dyżurnemu ruchu zakończenie cofania pociągu i zjechać pociąg w całości.	Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen Die Zustimmung zum Zurücksetzen von der freien Strecke erteilt der Fahrdienstleiter mit Auftrag 95.95 und Wortlautbeiblatt W 3. Für grenzüberschreitende Züge ist das Zurücksetzen ohne Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter verboten. (...) Der Triebfahrzeugführer muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann. 10 km/h dürfen dabei nicht überschritten werden. Der Triebfahrzeugführer muss das Ende des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des zurückgesetzten Zuges dem Fahrdienstleiter melden.	Zu 408.0572 Abschn. 4-6 Zu 408.2572 Abschn. 2
65	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69; i le-1 § 2 ust. 14 i § 15 ust. 1 pkt 1 i 2	Żądanie zatrzymania pociągu przy grożącym niebezpieczeństwie 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. (...)	Nothaltauftrag geben bei drohender Gefahr 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. (...)	Zu 408.2581 Abschn. 3
66	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 Ir- 5 § 12a le-1 § 15 ust. 1 pkt. 1 lit d i pkt 2 lit e i f	Alarm / Kolejowe połączenie alarmowe REC Po otrzymaniu: - sygnału alarmowego A 1r i braku określenia przyczyn jego nadania z dyżurnym ruchu – maszynista może jechać dalej po wcześniejszym zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy,	Notruf / Alarmsignal Nach dem Erhalt: - eines Alarmsignals A1-r und der fehlenden Verständigungsmöglichkeit mit dem Fdl muss der Tf nach dem Anhalten und der Feststellung, dass es keine Fahrthindernisse gibt,	Zu 408.0581 Abschn. 3 Zu 408.2581 Abschn. 3

		- „Kolejowe połączenie alarmowe REC” DB InfraGO AG maszynista musi natychmiast zmniejszyć prędkość pociągu do prędkości wymaganej dla jazdy na widoczność, jeżeli 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 InfraGO 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 Fahrens auf Sicht bis zur nächsten Betriebsstelle fahren – auch wenn sich diese Betriebsstelle im Bereich der Betriebsführung des benachbarten EIU befindet, wenn er keine anderen Meldungen oder Aufträge des Fdl erhält.	
67	Do Ir- 1 § 64 ust. 5 oraz § 69	Dalsze postępowanie po poleceniu zatrzymania w trybie awaryjnym 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.	Zu 408.0581 Abschn. 4 und zu 408.2581 Abschn. 4
(...)		(...)	(...)	
80		Zakłócenia w działaniu urządzeń pokładowych na pojeździe wyposażonym w PZB lub brak działania PZB po wyjeździe z obszaru wyposażonego w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS Jeżeli pojazd sygnalizuje, że PZB nie działa lub automatyczne przełączenie na ETCS poziom 0 jest niemożliwe, maszynista musi zatrzymać pociąg i poinformować dyżurnego ruchu o niedziałającym PZB, swojej lokalizacji, oraz jeśli jest to konieczne, o zmianie poziomu ETCS na poziom 0.	PZB-Fahrzeugeinrichtung gestört bzw. fehlende PZB bei Fahrt aus ERTMS/ETCS Wenn das Fahrzeug anzeigt, dass die PZB fehlt bzw. ein automatischer Levelwechsel nach ETCS Level 0 erfolgte, muss der Tf den Zug anhalten und dem Fahrdienstleiter die nicht wirksame PZB, ggf. den Levelwechsel nach ETCS-Level 0 und seinen Standort mitteilen.	Zu 408.0653 Abschn.5 408.2653 Abschn. 5
81		Nie nastąpiła automatyczna zmiana poziomu przed semaforem wyjściowym w Horce / przejechanie obok semafora wyjściowym na podstawie rozkazu pisemnego W przypadku, gdy pociąg zatrzymuje przed semaforem wyjściowym stacji Horka Gbf i nie nastąpiła automatyczna zmiana poziomu do ETCS poziom STM tryb PZB/LZB, dyżurny ruchu Horka Gbf udziela rozkaz 28 z treścią „wybrać poziom STM / wybrać tryb PZB/LZB” plus rozkaz 29 z 29.20 „Jechać 2000 m z maksymalną prędkością 40 km/h”.	Automatischer Levelwechsel vor dem Ausstiegssignal Horka hat nicht stattgefunden / Vorbeifahrt am Ausstiegssignal mit Befehl Wenn ein Zug am Ausstiegssignal Horka Gbf zum Halten gekommen ist, und ein automatischer Levelwechsel von nach ETCS Level NTC PZB/LZB nicht stattgefunden hat, erteilt der Fdl Horka Gbf einen Befehl 28 „Wählen Sie ETCS-Level NTC, ETCS-Betriebsart PZB/LZB“ + Befehl 29 mit Auftrag 29.20 „Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren“.	Zu 408.0653

(...)		(...)	(...)	
84	Do Ir- 1 § 12 ust. 2 i 4, Ir-9 § 15 ust. 2	Zgłoszenie zwolnienia toru szlakowego po zakończeniu manewrów Maszynista lub 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.	Zu 408.4841 Abschn. 4

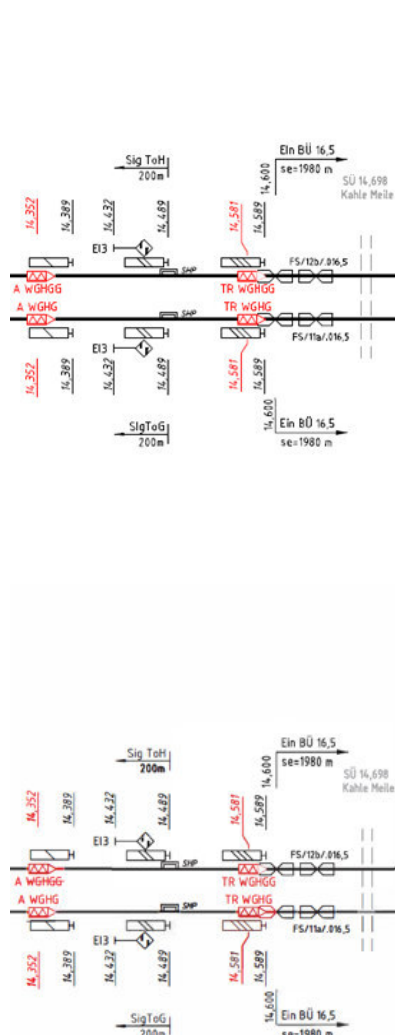
*

7.2 Uregulowania podczas zmiany systemu bezpieczeństwa za pomocą balis Class B podczas jazdy

(1) Ogólne uregulowania

Zmiana systemu bezpieczeństwa w pociągach wyposażonych w urządzenia techniczne, umożliwiające zmianę systemu z zastosowaniem balis Class B następuje automatycznie podczas przejazdu nad grupą eurobalis przedstawionych na schemacie lokalizacji balis. Komunikaty o zmianie systemu bezpieczeństwa w urządzeniach pokładowych pojazdu wymagają potwierdzenia przez maszynistę.

Schemat lokalizacji balis:



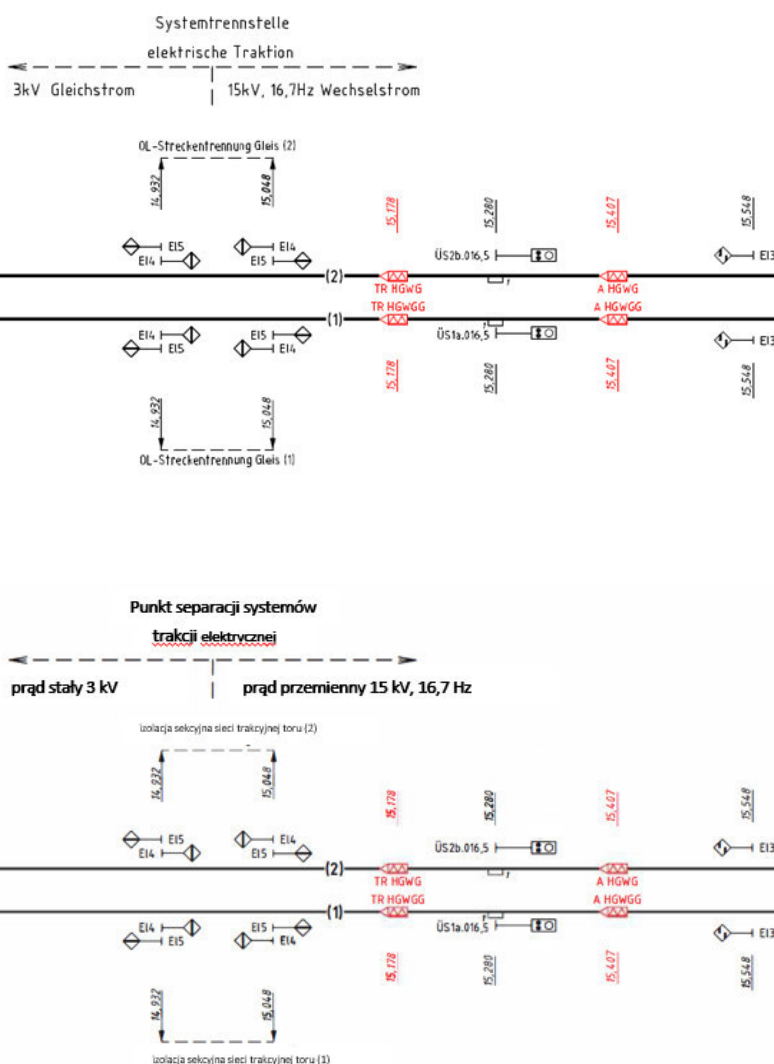
W przypadku pojazdów prowadzonych trakcją elektryczną zmiana systemu zasilania (15kV, 16,7Hz prąd przemienny / 3kV prąd stały) dokonywana jest przez maszynistę ręcznie podczas jazdy zgodnie z ustawionymi wskaźnikami.

7.2 Regeln für die Transition bei Umschaltung der Zugbeeinflussung fahrend mit Class B-Balisen

(1) Allgemeine Regeln

Das Umschalten zwischen den Zugbeeinflussungssystemen für Züge, die über die technische Ausrüstung zur Nutzung der Class B-Transition verfügen, erfolgt automatisch mit dem Passieren der Eurobalisengruppen, die im „Lageplan Balisen“ dargestellt sind. Eine Quittierung der Meldung zur Umschaltung der Zugbeeinflussung auf dem Führerstand ist durch den Tf erforderlich.

Lageplan Balisen:



Für Fahrzeuge mit elektrischer Traktion erfolgt der Wechsel des Stromsystems (15 kV, 16,7 Hz Wechselspannung/3 kV Gleichspannung) während der Fahrt manuell durch den Tf gemäß Streckensignalisierung.

(2) Kierunek jazdy Węgliniec - Horka Gbf

Do czasu zmiany systemu radiołączności pociągowej na GSM-R (PL) obowiązują następujące zasady:

Urządzenie pokładowe z polską analogową radiołącznością pociągową musi być aktywne do km 13,247.

Urządzenie pokładowe z niemiecką radiołącznością pociągową GSM-R (D) musi być aktywne na wysokości wskaźnika GSM-R (D) w km 13,247.

Od zmiany systemu radiołączności pociągowej na GSM-R (PL), przełączenie do niemieckiej sieci GSM-R następuje na wysokości wskaźnika GSM-R (D) na kilometrze 13,247.

Przełączenie systemów zasilania sieci trakcyjnej odbywa się zgodnie z osygnalizowaniem wskaźnikami.

Pojazd prowadzący pociąg przejeżdża w km 14,352 nad balisą zapowiadającą zmianę systemu bezpieczeństwa.

Pojazd prowadzący pociąg w km 14,581 przejeżdża nad drugą balisą, która po potwierdzeniu przez maszynistę powoduje zmianę systemu. [STM SHP przechodzi w stan spoczynku, a STM PZB przechodzi ze stanu spoczynku w stan aktywny (od tego momentu PZB jest aktywny)].

W km 15,450 znajdują się balisy do nawiązania sesji komunikacyjnej do RBC Hoyerswerda C_077.

W km 19,904 przed semaforami wjazdowymi stacji Horka Gbf 95A lub 95AA (zlokalizowanymi w km 19,910) znajdują się balisy dla wjazdu w obszar ETCS poziomu 2 (Wersja wzorca ETCS 3).

(3) Kierunek jazdy Horka Gbf – Węgliniec

Wyjazd z obszaru ETCS poziomu 2 zostanie zrealizowany przy semaforach wyjazdowych 95P3-95P8 stacji Horka Gbf. Jazda będzie kontynuowana w poziomie NTC – w trybie PZB.

Przełączenie systemów zasilania sieci trakcyjnej odbywa się zgodnie z osygnalizowaniem wskaźnikami.

Pojazd prowadzący pociąg przejeżdża w km 15,409 nad balisą zapowiadającą zmianę systemu bezpieczeństwa.

Pojazd prowadzący pociąg w km 15,180 przejeżdża nad drugą balisą, która po potwierdzeniu przez maszynistę powoduje zmianę systemu. [STM PZB przechodzi w stan spoczynku, a STM SHP przechodzi ze stanu spoczynku w stan aktywny (od tego momentu SHP jest aktywne)].

Do czasu zmiany systemu radiołączności pociągowej na GSM-R (PL), przełączanie urządzeń na polską łączność pociągową na kanał radiołączności R1 następuje przy wskaźniku W28 ustawionym w km 13,247.

Od zmiany systemu radiołączności pociągowej na GSM-R (PL) przełączenia urządzeń na polską łączność pociągową GSM-R należy dokonać przy wskaźniku W 33 ustawionym w km 14,257.

(2) Fahrtrichtung Węgliniec - Horka Gbf

Bis zur Bekanntgabe des Wechsels des polnischen Zugfunksystems zu GSM-R (PL) gilt folgendes: *

Der analoge Zugfunk polnischer Bauart muss im Zugfunkgerät bis km 13,247 aktiv sein.

Der deutsche Zugfunk GSM-R (D) muss im Zugfunkgerät in Höhe des Orientierungszeichens GSM-R (D) in km 13,247 aktiviert werden.

Ab der Bekanntgabe des Wechsels des polnischen Zugfunksystems zu GSM-R (PL), erfolgt die Umschaltung in das deutsche GSM-R-Netz am Orientierungszeichen GSM-R (D) in km 13,247. *

Das Umschalten des Stromsystems erfolgt gemäß der Signalisierung. *

Das führende Fahrzeug passiert die Ankündigungs-Balise in km 14,352, die die Umschaltung der Zugbeeinflussung ankündigt.

Anschließend passiert das führende Fahrzeug die Transitions-Balise in km 14,581, die nach der Quittierung durch den Tf das Umschalten der Zugbeeinflussung veranlasst [der STM SHP geht in Stand-by und der STM PZB geht von Stand-by in den aktiven Zustand (ab jetzt ist die PZB aktiv)].

In km 15,450 befinden sich die ETCS-Netzeinwahlbalisen für den RBC Hoyerswerda C_077. *

In km 19,904 befindet sich die Einstiegsbalise für die Aufnahme in die ETCS Level 2 (Baseline 3) vor dem sich im km 19,910 befindlichen Einstiegssignal (Esig 95A, bzw. 95AA des Bahnhofes Horka Gbf). *

(3) Fahrtrichtung Horka Gbf - Węgliniec

Der Ausstieg aus dem System ETCS-Level 2 wird an den Ausstiegssignalen 95P3-95P8 (Ausfahrtsignale des Bahnhofes Horka Gbf) realisiert. Die Weiterfahrt erfolgt im Level NTC Betriebsart PZB. *

Das Umschalten des Stromsystems erfolgt gemäß der Signalisierung.

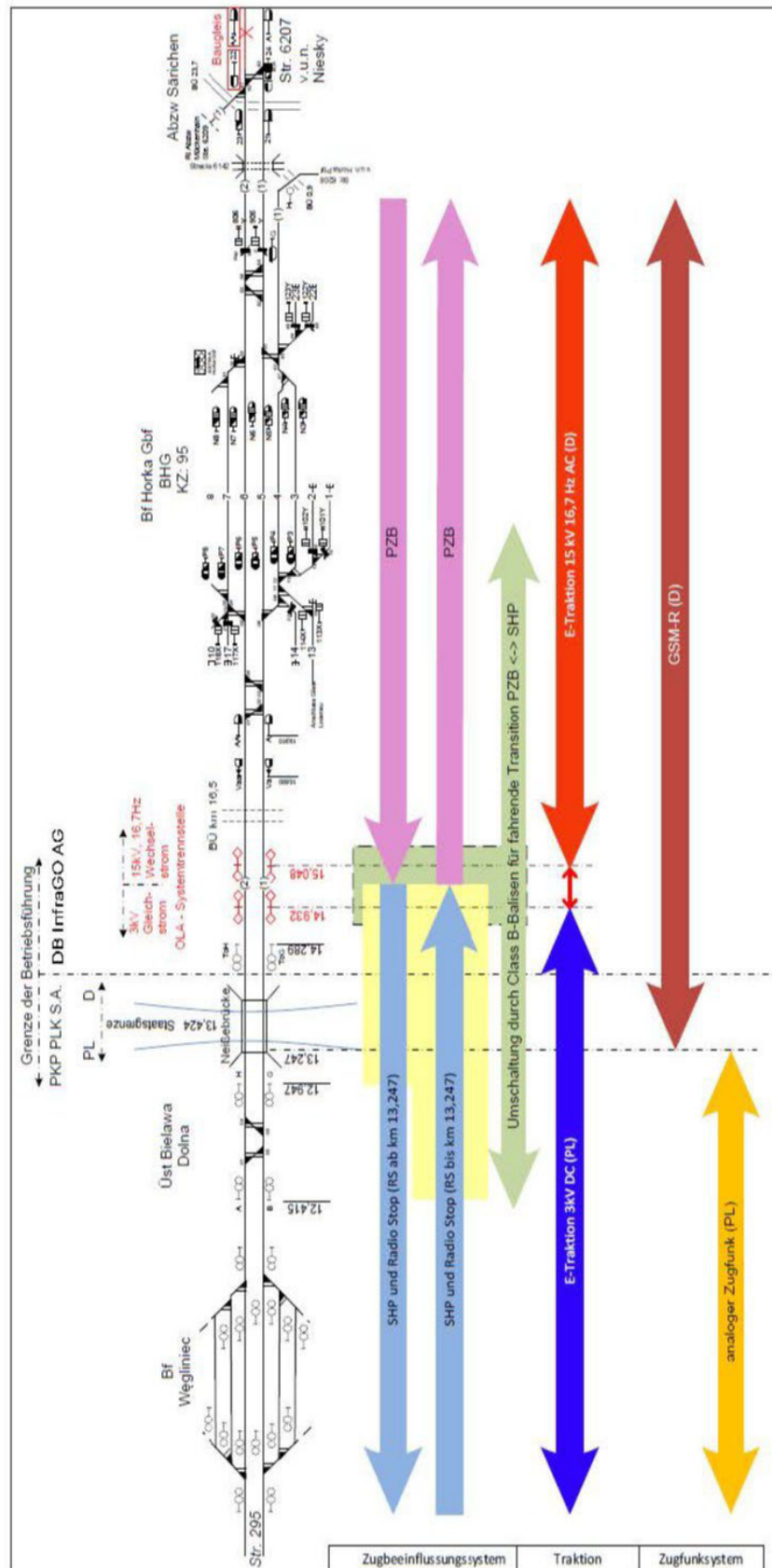
Das führende das Fahrzeug passiert die Ankündigungs-Balise in km 15,409, die die Umschaltung der Zugbeeinflussung ankündigt. *

Anschließend passiert das führende Fahrzeug die Transitions-Balise in km 15,180, die nach der Quittierung durch den Tf das Umschalten der Zugbeeinflussung veranlasst [der STM PZB geht in Stand-by und der STM SHP geht von Stand-by in den aktiven Zustand (ab jetzt ist die SHP aktiv)]. *

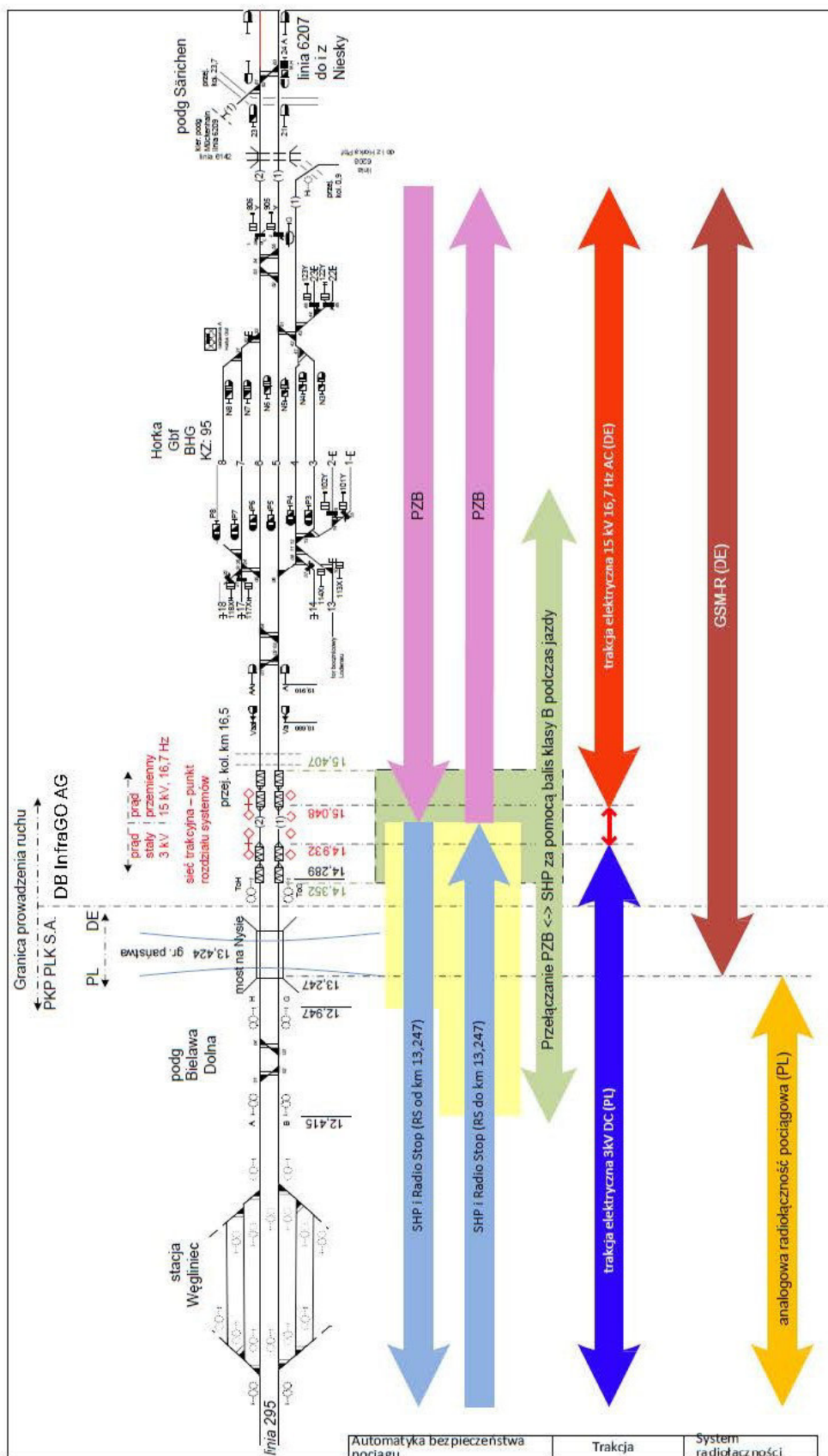
Bis zur Bekanntgabe des Wechsels des polnischen Zugfunksystems zu GSM-R (PL), erfolgt die Umschaltung in das polnische analoge Zugfunknetz - auf den Zugfunkkanal R 1 – an dem sonstigen Signal W 28 in km 13,247. *

Ab der Bekanntgabe des Wechsels des polnischen Zugfunksystems zu GSM-R (PL), erfolgt die Umschaltung in das polnische GSM-R-Netz an der GSM-R Funknetztafel W 33 – aufgestellt in km 14,257. *

(4) Skizze Transition bei Umschaltung der Zugbeeinflussung fahrend mit Class B-Balisen



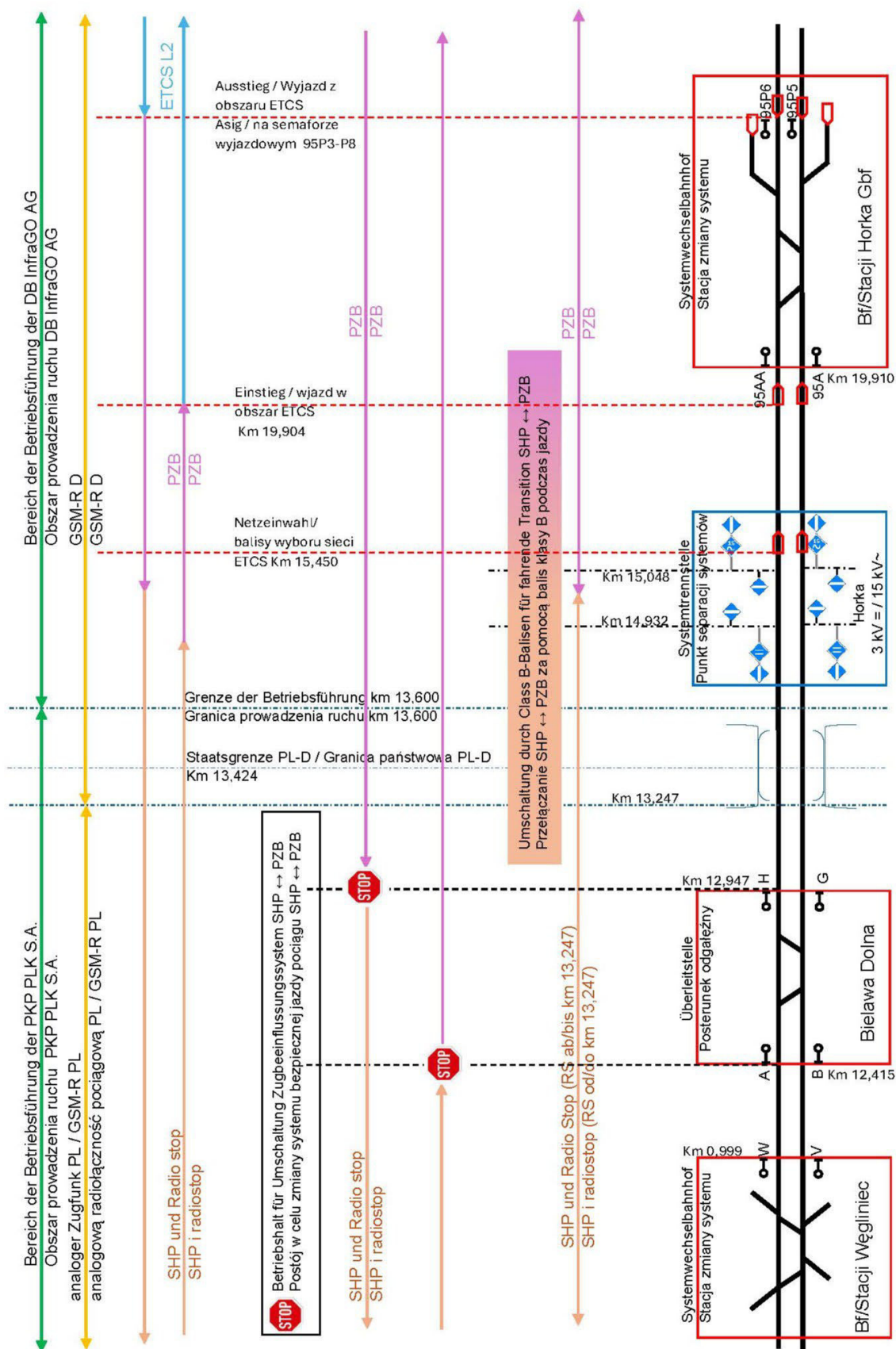
(4) Schemat sposobu zmiany systemu podczas zmiany systemów bezpieczeństwa za pomocą balis Class B podczas jazdy



(5) Schemat lokalizacji balis:

Lageplan Balisen:

*



7.3 Uregulowania sposobu zmiany systemu zmiana systemu bezpieczeństwa podczas postoju technicznego pociągu

(1) Ogólne uregulowania

Przełączanie pomiędzy systemami oddziaływania na pociąg w obu kierunkach jazdy odbywa się przed semaforem wjazdowym na posterunek odgałęźny Bielawa Dolna. W tym celu na posterunku odgałęźnym Bielawa Dolna musi być zaplanowany postój. Pociągi zatrzymują się przed semaforami wjazdowymi zgodnie z kierunkiem jazdy.

(2) Kierunek jazdy Węgliniec – Horka Gbf

Po zatrzymaniu pociągu przed semaforem wjazdowym maszynista dokonuje przełączenia na pojeździe trakcyjnym urządzeń oddziaływania na pociąg z systemu SHP na system PZB. Po przełączeniu systemu maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu sterującemu posterunkiem odgałęźnym Bielawa Dolna informację „Bielawa Dolna w pociągu nr ... PZB zostało załączone” (Bielawa Dolna, Zug Nr. ..., PZB eingeschaltet). Dopiero po otrzymaniu tej informacji dyżurny ruchu może wydać zgodę na dalszą jazdę.

(...)

Przełączenie systemów zasilania odbywa się zgodnie z osygnalizowaniem wskaźnikami.

(3) Kierunek jazdy Horka Gbf – Węgliniec

Przełączenie systemów zasilania odbywa się zgodnie z osygnalizowaniem wskaźnikami.

Po zatrzymaniu pociągu przed semaforem wjazdowym maszynista dokonuje przełączenia na pojeździe trakcyjnym urządzeń oddziaływania na pociąg z systemu PZB na system SHP. Po przełączeniu systemu maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu sterującemu posterunkiem odgałęźnym Bielawa Dolna informację „Bielawa Dolna w pociągu nr ..., SHP zostało załączone” (Bielawa Dolna, Zug Nr. ..., SHP eingeschaltet). Po otrzymaniu tej informacji dyżurny ruchu może wydać zgodę na dalszą jazdę.

7.3 Regeln für die Transition bei Umschaltung der Zugbeeinflussung im Stand

(1) Allgemeine Regeln

Das Umschalten zwischen den Zugbeeinflussungssystemen erfolgt in beiden Fahrtrichtungen vor den Blocksignalen der Üst Bielawa Dolna. Zu diesem Zweck muss ein Halt in Bielawa Dolna eingeplant werden. Die Züge werden durch Haltstellung vor den Blocksignalen der Überleitststelle in ihrer Fahrtrichtung angehalten.

(2) Fahrtrichtung Węgliniec - Horka Gbf

Nach dem Anhalten vor dem Blocksignal wird auf dem führenden Fahrzeug die Zugbeeinflussung vom System SHP auf das System PZB gewechselt. Den durchgeführten Wechsel meldet der Tf an den für die Üst Bielawa Dolna zuständigen Fdl mit dem Wortlaut „Bielawa Dolna, w pociągu nr ... PZB zostało załączone“ (Bielawa Dolna, Zug Nr. ..., PZB eingeschaltet). Erst nach Eingang dieser Meldung darf der Fdl die Zustimmung zur Fahrt erteilen.

(...)

Das Umschalten des Stromsystems erfolgt gemäß der Signalisierung.

(3) Fahrtrichtung Horka Gbf - Węgliniec

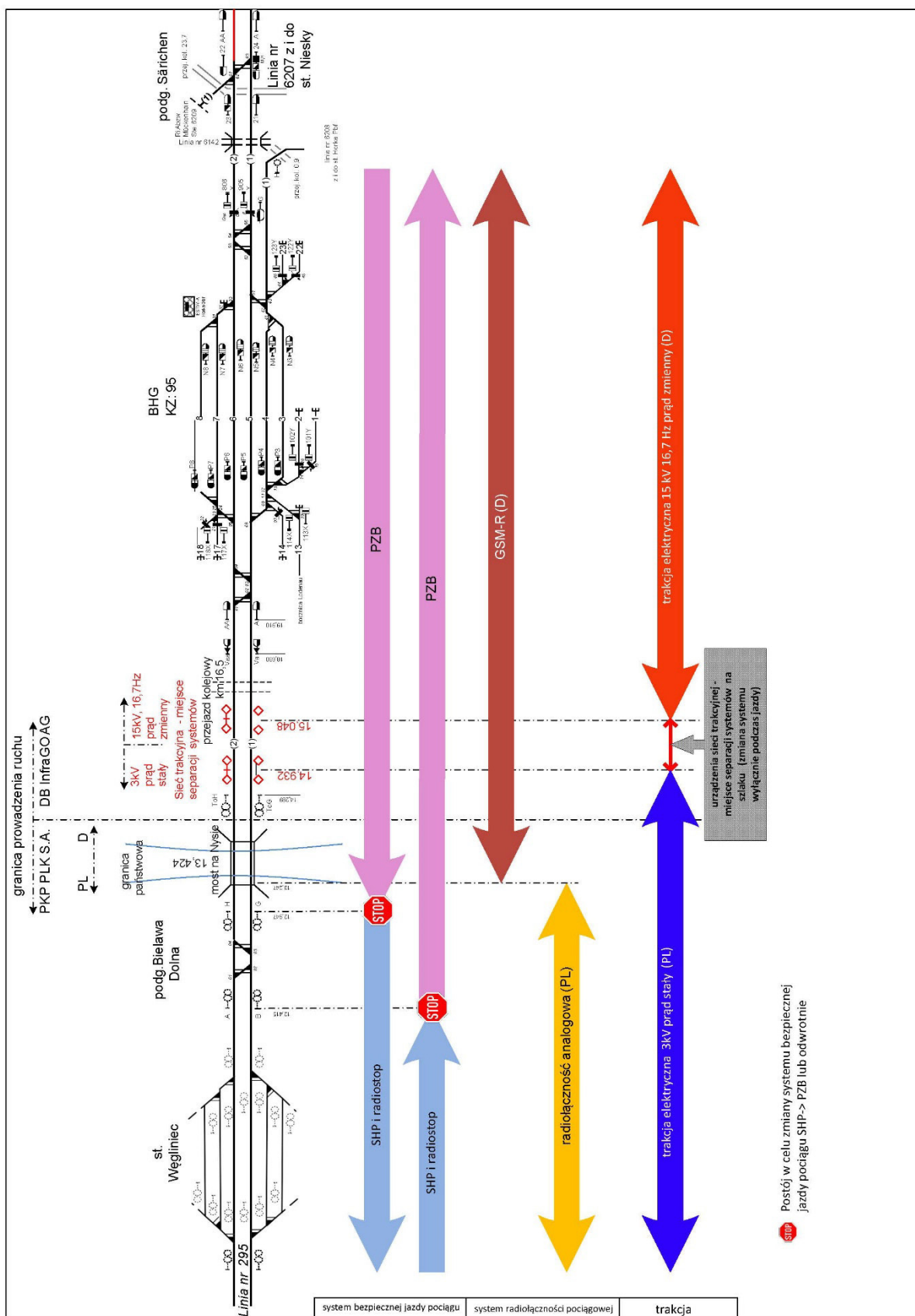
Das Umschalten des Stromsystems erfolgt gemäß der Signalisierung.

Nach dem Anhalten vor dem Blocksignal wird auf dem führenden Fahrzeug die Zugbeeinflussung vom System PZB auf das System SHP gewechselt. Anschließend meldet der Tf den durchgeführten Wechsel der Zugbeeinflussung an den für die Üst Bielawa Dolna zuständigen Fdl mit dem Wortlaut „Bielawa Dolna w pociągu nr ..., SHP zostało załączone“ (Bielawa Dolna, Zug Nr. ..., SHP eingeschaltet). Nach Eingang dieser Meldung darf der Fdl die Zustimmung zur Fahrt erteilen.

(4)



(4) Schemat sposobu zmiany systemu, zmiana systemu bezpieczeństwa podczas postoju technicznego pociągu

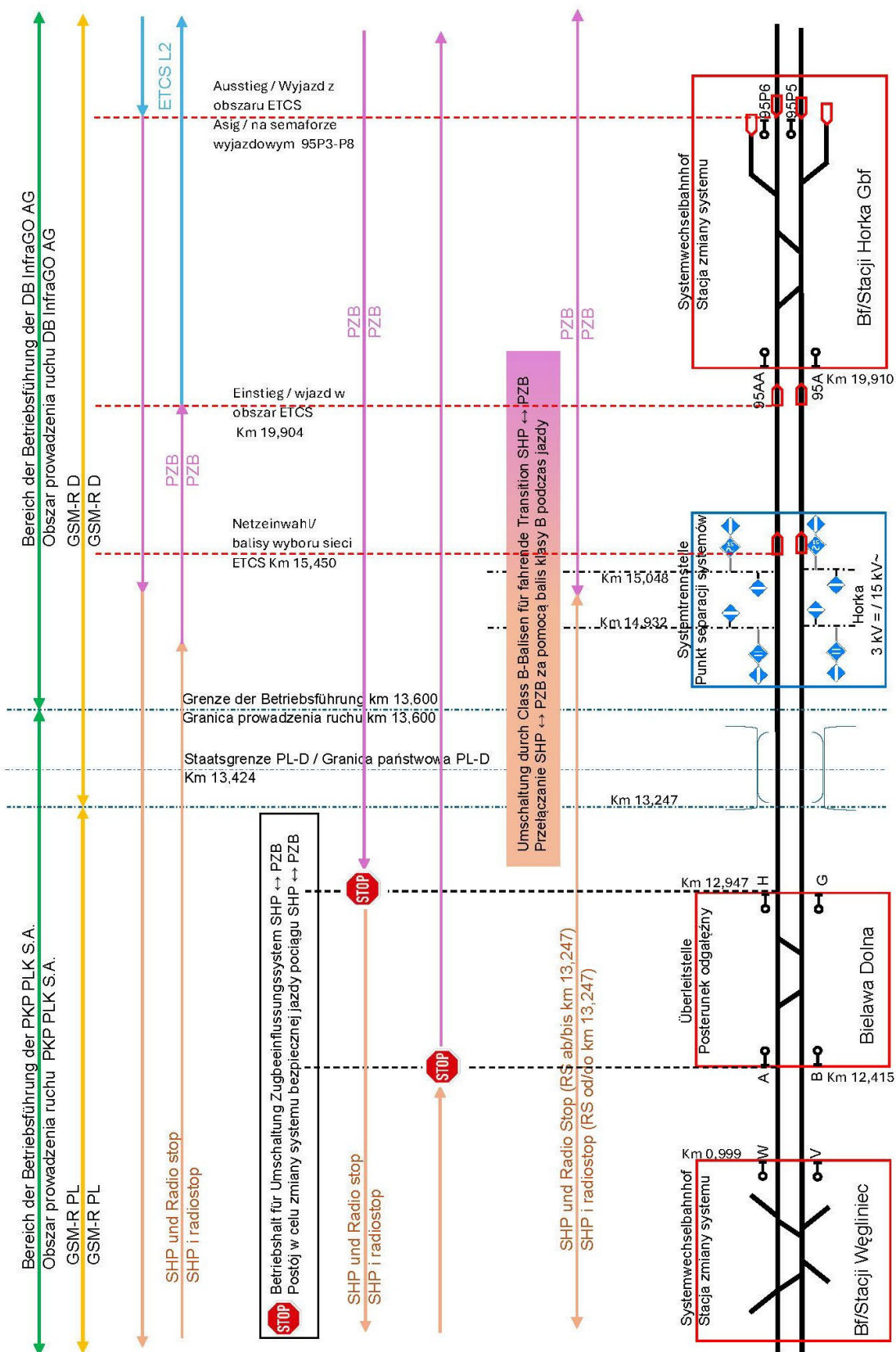


Schemat lokalizacji balis:

Lageplan Balisen:

Zu GSM-R (PL) Punkt 5.2 (9) beachten

*



7.4 Przełączanie radiołączności pociągowej podczas postoju

Jeżeli w pojeździe prowadzącym pociąg można zmienić radiołączność pociągową wyłącznie podczas postoju technicznego, należy przełączać do czasu zmiany na system radiołączności pociągowej GSM-R (PL):

- w kierunku jazdy ze stacji Węgliniec do stacji Horka Gbf podczas postoju technicznego na stacji Horka Gbf polską analogową radiołączność pociągową na niemiecką radiołączność pociągową GSM-R (D).
- w kierunku jazdy ze stacji Horka Gbf do stacji Węgliniec podczas postoju technicznego na stacji Horka Gbf z niemieckiej radiołączności GSM-R (D) na polską analogową radiołączność pociągową.

W obu przypadkach podczas jazdy pociągów na odcinku między stacją Horka Gbf a wskaźnikiem GSM-R (D) w km 13,247 pojazd prowadzący pociąg musi być wyposażony dodatkowo w przenośny radiotelefon GSM-R, posiadający kartę SIM DB InfraGO AG z profilem co najmniej użytkownika „Lrf”. Rejestracja numeru funkcyjnego z wykorzystaniem dodatkowego urządzenia przenośnego musi być wykonana na obszarze DB InfraGO AG.

7.4 Regeln für die Umschaltung des Zugfunks im Stand

Kann im führenden Fahrzeug des Zuges der Zugfunk nur im Stillstand gewechselt werden, gilt bis zur Bekanntgabe des Wechsels des polnischen Zugfunksystems zu GSM-R (PL):

- In Fahrtrichtung von Węgliniec nach Horka Gbf wird erst während eines Betriebshalts im Bf Horka Gbf vom analogen Zugfunk polnischer Bauart auf deutschen Zugfunk GSM-R (D) umgeschaltet.
- In Fahrtrichtung von Horka Gbf nach Węgliniec wird bereits während eines Betriebshalts im Bf Horka Gbf vom deutschen Zugfunk GSM-R (D) auf den analogen Zugfunk polnischer Bauart umgeschaltet.

In beiden Fällen ist bei Zugfahrten auf dem Abschnitt zwischen Horka Gbf und dem Orientierungszeichens GSM-R (D) in km 13,247 zusätzlich ein mobiles GSM-R Endgerät auf dem führenden Fahrzeug mitzuführen. Dieses zusätzliche Endgerät muss die SIM-Karte der DB InfraGO AG mindestens mit dem Teilnehmerprofil „Lrf” haben. Die funktionale Registrierung an dem zusätzlichen Endgerät ist im Bereich der DB InfraGO AG sicherzustellen.

8 Utrzymanie obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej

(...) (...)

8.4 Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej

(1) Sieć trakcyjna na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym jest po napięciem.

(...)

8 Instandhaltung von Anlagen der Eisenbahninfrastruktur

(...)

8.4 Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion

(1) Die Oberleitungsanlage über der Grenzbetriebsstrecke steht unter Spannung.

(...)

9 Postanowienia końcowe

9.1 Postanowienia ogólne

- (1) MPG dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Węglińiec - Horka Gbf, sporządzone zostało w dwóch dwujęzycznych oryginałach, zarówno w języku polskim jak i niemieckim, przy czym obydwa teksty są na równie wiążące.
- (2) Pełna wersja MPG opublikowana zostanie tylko dla użytku wewnętrznego w KPI. Dla KPP oraz innych operatorów przewozów uczestniczących na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym, udostępniane będą tylko fragmenty MPG zawierające postanowienia, które są niezbędne do wykonywania przewozów kolejowych.
- (3) Zmiany i uzupełnienia w MPG są możliwe tylko w ramach uzgodnień między DB InfraGO AG a PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu. Zmiany i uzupełnienia muszą być sporządzone w dwóch językach i podpisane przez obie strony. Będą one obowiązywać od terminu uzgodnionego przez obie strony. Przekazanie do wiadomości wszystkim zainteresowanym jest takie samo jak w punkcie (2).
- (4) MPG może zostać rozwiązane przez DB InfraGO AG albo przez PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu w formie pisemnej, z zachowaniem okresu 6 miesięcy. Okres wypowiedzenia rozpoczyna się pierwszego dnia miesiąca po dacie otrzymania wypowiedzenia od drugiego KPI.

9 Schlussbestimmungen

9.1 Allgemeine Regelungen

- (1) Die ÖGV für die Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węglińiec wird in elektronischer Form – zweisprachig in deutscher als auch in polnischer Sprache – ausgefertigt und digital unterzeichnet, wobei beide Wortlaute gleichermaßen verbindlich sind. *
- (2) Die vollständige Fassung der ÖGV wird nur intern bei den EIU veröffentlicht. Für die EVU und andere am Eisenbahnbetrieb auf der Grenzbetriebsstrecke Beteiligte wird ein Auszug aus der ÖGV veröffentlicht, der nur Bestimmungen enthält, die zur Durchführung des Eisenbahnbetriebes vereinbart wurden. *
- (3) Die ÖGV darf nur im Einvernehmen zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A., Infrastrukturbetrieb Wrocław geändert bzw. ergänzt werden. Änderungen und Ergänzungen sind gleichfalls in zweisprachiger Form zu fertigen und von beiden Seiten zu unterzeichnen. Sie werden zum vereinbarten Termin mit dem Austausch der unterzeichneten Exemplare gültig. Die Veröffentlichung erfolgt analog Absatz (2). *
- (4) Die ÖGV kann von der DB InfraGO AG bzw. von der PKP PLK S.A., Infrastrukturbetrieb Wrocław unter Einhaltung einer Frist von 6 Monaten schriftlich gekündigt werden. Die Frist beginnt am ersten Tag des folgenden Monats nachdem die Kündigung bei dem anderen EIU eingegangen ist.

9.2 Nadanie mocy prawnej

Aktualizacja nr 1 do obowiązującego „Miejscowego porozumienia granicznego między DB InfraGO AG, Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost oraz Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Węgliniec – Horka Gbf ” wchodzi w życie z dniem 14.12.2025 r.

Uregulowania Ogólnego Porozumienia Granicznego z dnia 14.12.2008 r. nie mają zastosowania na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym, objętym regulacjami niniejszego MPG.

za/für die
PKP PLK S.A.

Wrocław

podp. Piotr Szczepaniuk
Zastępca Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych we Wrocławiu ds. Eksploatacyjnych

Wrocław

podp. Daniel Dygudaj
Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych we Wrocławiu

9.2 Inkraftsetzung

Die Aktualisierung Nr. 1 der gültigen „Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze, Örtliche Grenzvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG, Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost sowie Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu für die Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węgliniec“ tritt am 14.12.2025 in Kraft. *

Die Regeln der Allgemeinen Grenzvereinbarung vom 14.12.2008 werden auf der in der vorliegenden ÖGV aufgeführten Grenzbetriebsstrecke nicht mehr angewendet.

za/für die
DB InfraGO AG

Leipzig

ppa.
Michael Wuth
Leiter Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost

Leipzig

ppa.
Jan Haußner
Leiter Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost



10 Dodatki

10.1 Dwujęzyczny rozkaz 1-9, dwujęzyczny rozkaz 21-95 i załącznik językowy do rozkazu 95.95

Dwujęzyczne pisemne rozkazy

[Format A4, druk dwustronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V01)]

publikowany na stronie internetowej DB InfraGO INB w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod.

www.dbinfrago.com/bt-rw

Dwujęzyczne rozkazy 21-95 i załącznik językowy do rozkazu 95.95

[Format A4, druk dwustronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V02)]

publikowany na stronie internetowej DB InfraGO INB w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod.

10 Anhänge

10.1 Zweisprachiger Befehl 1-9, Zweisprachiger Befehl 21-95 und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95

Zweisprachige schriftliche Befehle

[Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V01)]

werden in den INB der DB InfraGO AG bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks veröffentlicht.

www.dbinfrago.com/bt-rw

Zweisprachige Befehle 21-95 und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95

[Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V02)]

werden in den INB der DB InfraGO AG bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks veröffentlicht.

*

Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d (strona tylna = przyczyny dla rozkazu 5 i 6)

Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl (Rückseite = Gründe für Bef. 5 und 6)

Gründe zum Befehl 5 und 6
Przyczyny do rozkazu nr 5 i 6

Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczyna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkość
10	Gleis kann besetzt sein Tor może być zajęte	auf Sicht na widoczność
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis Ludzi na torze / dzieci w pobliżu toru	auf Sicht na widoczność
12	Fahrzeuge im Gleis Pojazdy na torze	auf Sicht na widoczność
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Po torze zamkniętym znajduje się kilka pociągów	auf Sicht na widoczność
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der DB InfraGO AG Wjazd na tor zakończony kołdem oporowym na obszarze DB InfraGO AG	auf Sicht na widoczność
15	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 kołdem oporowym	30 km/h 20 km/h
16	Kein Durchschweg Brak drogi ochronnej za semaforem	30 km/h
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit Jazda w okresie nieczynnego posterunku ruchu.	50 km/h
18	Reisenzug muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren Pociąg pasażerski musi wyjątkowo przejeżdżać przez tory towarowe	40 km/h
19	Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert Przejazdy kol.-drog. niedostatecznie zabezpieczone	20 km/h
20	Spurmlen nicht von Eis und Schnee befreit Rowki szyn nieoczyszczone ze śniegu i lodu	30 km/h
21	Reisendenübergang nicht gesichert Przejścia dla podróżnych niezabezpieczone	5 km/h
22	Bauarbeiten Roboty	j)*
23	Unbefahrbares Gleis im gesperrten Gleis Miejsce nieprzejezdne na zamkniętym torze	auf Sicht na widoczność
24	Zustand nach Bauarbeiten Stan po robotach	j)*
25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt Niezawiadomienia kierownika robot	auf Sicht na widoczność
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La oder WOS Niższa prędkość w stosunku do WOS lub La	j)*
27	Beschäftigte im gesperrten Gleis Pracownicy na zamkniętym torze	20 km/h und auf Sicht 20 km/h i na widoczność
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau Podjęzienie uszkodzenia nawierzchni	25 km/h und auf Sicht 25 km/h i na widoczność
29	Mängel am Oberbau Zły stan nawierzchni	j)*
30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) Podjęzienie uszkodzenia sieci trakcyjnej (również na torze sąsiednim)	auf Sicht na widoczność
31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdbeben, Sturmschäden usw.) Podjęzienie uszkodzeń na skutek zwich warunków atmosferycznych (usuwisko, wywroty itp.)	auf Sicht na widoczność
32		
33	PZB-Streckeneinrichtungen gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung) Torowe urządzenia PZB uszkodzone (nie ma zastosowania przy pociągach prowadzone na wskaz. kabinowych)	50 km/h
34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen Brak zależności semaforów od zwrotnic	50 km/h

302.2000V01

gültig ab 14.12.2025
ważne od 14.12.2025

31	☐	Rangieren über Ra 10 / W5 oder Einfahrweiche Zerwolenie na manewry poza sygnał Ra 10 / W 5 lub poza ostatni rozjazd auf Einfahrgleis aus Richtung auf Einfahrgleis aus Richtung na torze wjazdowym z kierunku darf im może manewrować w	31.10	31.11 Bahnhoff / 31.12 Bahnhofsstell stacji über poza	☐ Signal Ra 10 / W5 [oder] Signal Ra 10 / W 5 [lub]	☐ Einfahrweiche ostatni rozjazd	31.15
		31.13 Zugmeldestelle Postenruek zapowiadawczy		hinaus bis do	31.14	31.15	31.15
31.16		31.16 W Einfahrweiche Tr ostatniego rozjazdu					
32	☐	Anhalten Zatrzymać pociąg					31.17 Urzuek poz
	☐	muss anhalten vor zatrzymać pociąg przed					
32.10							
33	☐	Gestörte ETCS-Bk uszkodzony odstęp ETCS					
	☐	muss bis zur gestörten dojechać do uszkodzonego					
33.10		angegebenen Geschwindigkeit fahren und dort auch bei ETCS-Fahrerlaubnis anhalten. i musi się tam zatrzymać, pomimo zasygnalizowanego „Zerwolenia Na Jazde” (MA).					
33.12		33.12 ETCS-Bk odstęp ETCS					
95	☐	Zusätzliche Anweisungen Dodatkowe instrukcje					
	☐	muss bis zur Langsamfahrlstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit fahren und niedrigerer Geschwindigkeit gemäÙ Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale beachten” jeñacz z predkoœciã niê wiêkszã niê dozwolona w rozkãdzie jazdy aż do odrinku wolnej predkoœci i przeuszegã niszczãcy predkoœci zgodynie z wyswiêlaczem w kabinie maszynisty i wskazywkã predkoœci na szlaku.					
95.20		muss bei Annäherung an den BU / RU Signal Zp 1 geben und BU / RU schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte / RU-Mitte erreicht hat. Podczas zbliwania siê do przejazdu kolejowo-drogowego podawać sygnał „baczoœæ”. Po minieciu szerokoœci przejazdu (szerokoœci drogi kolejowej)/szerokoœci przejœcia dla podró¿nych przez czło piewszego pociãgu jak nãszybciej zwolniã przejazd kol.-drog./przejœcie dla podró¿nych. muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1 / Rp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen. Osãczec osoby znajdujãce siê przy i na torze kolejowym sygnałem Zp 1 / Rp 1, zatrzymać pociãg, jezeeli osoby nie opuszczã toru.					
95.30							
	☐	muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 / Rp 1 geben.					
95.40		Przy zbliwaniu siê do peronu podać sygnał Zp 1 / Rp 1.					
	☐	PZB / SHP in / am Urzãdzenie w / przy PZB / SHP					
95.50		95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle Signal, Postenruek zapowiadawczy					
	☐	muss folgende Anweisungen beachten musi przestrzegã nastêpujãcych poleceñ					
95.95							

V Name Treibfahrzeugführer Identifikator maszynisty	B Datum Data	Y Umrzeit Godzina
N Name Anweisender Identifikator nadawcy	Z Eindeutige Kennung Niepowtarzalny identyfikator	

gültig ab 14.12.2025
važne od 14.12.2025

Befehl 21 - 95
Rozkaz 21 - 95

A Zugnummer numer pociągu		von		Z		C Standort des Zuges Lokalizacja pociągu		D Standort des Anweisenden Lokalizacja nadawcy	
E Anzahl der Vordrucke ilość druków		Einfahrt		/ Weiterfahrt					
		Wjazd		/ kontynuować jazdy					
21	☐	☐	darf in/nauf der	☐	ma zezwolenie na	21.11	Zugmeldestelle Postenunek zapowiadawczy	☐	einfahren
			[code]	☐	wetterfahren				21.12
			[lub]	☐	do kontynuacji jazdy	21.13			wyjazdu
22	☐	☐	Ausfahrt aus dem Bahnhof / Bahnhofsteil						
		☐	Wylazd ze stacji / część stacji						
		☐	darf aus dem			22.10	Bahnhof / 22.12 Bahnhofsteil		
			ma zezwolenie do wyjazdu z				stacji		ausfahren
23	☐	☐	Fahren auf dem Gegengleis Jazdy po torze lewym						
		☐	fahrt auf dem Gegengleis von			23.11	Zugmeldestelle /		bis
			jechać po torze lewym od				Postenunek zapowiadawczy		do
						23.12			23.12 Zugmeldestelle /
									Postenunek zapowiadawczy
24	☐	☐	Zurückkehrende Fahrten Jazdy z powrotem						
		☐	fahrt [oder] schiebt nach von			24.11			in Richtung
			jazda [lub] popychanie od						w kierunku
						24.12			24.13 Zugmeldestelle Postenunek zapowiadawczy
									und kehrt zurück
									i jazda z powrotem
						24.14	Zugmeldestelle Postenunek zapowiadawczy		
						24.15	km		24.16 Signal signal
									Po torze prawym, a powrót po torze lewym
						24.20			Po torze prawym, a powrót po torze lewym
									Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelleis
						24.30			Po torze lewym a powrót po torze prawym
28	☐	☐	Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart						
		☐	Zmiana poziomu ETCS / Zmiana trybu systemu ETCS						
		☐	muss ETCS-Level			28.10			wählen
			wybrać poziom ETCS						
									28.11 ETCS-Level poziom ETCS
									wählen
						28.20			28.21 ETCS-Betriebsart tryb ETCS
29	☐	☐	Weiterfahrt signalgeführt / Weiterfahrt mit höchstens 40 km/h						
			Jazda zgodnie ze wskazaniem semaforów / kontynuacja maksymalną prędkością 40 km/h						
		☐	darf signalgeführt weiterfahren			29.10			zezwalam jechać dalej zgodnie ze wskazaniem semaforów
									muss 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren
						29.20			jechać 2000 m z maksymalną prędkością 40 km/h
									muss bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren
						29.30			jechać do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalną prędkością 40 km/h

Gemeinsamer Anhang zu den ÖGV und ÖVED, Vordruck gemeinsame Befehle 21-95 d/pl
 Wspólny załącznik do MPG a MPTU, wspólny formularz rozkazów 21-95 pl/d

302.2000V02

10.1.3 Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 d/pl (Rückseite)

☐	W6	☐ Das Einfahrsignal Semafor vjazdowy W6 10 ☐ Das Blocksinal odstepowy W6 13 ☐ des Bahnhofs stacji W6 31	☐ Das Ausfahrsignal wyjazdowy W6 11 ☐ der Abzw. podg W6 32	☐ Das Zwischensignal drogowskazowy W6 12 ☐ der Üst podg W6 33	zeigt ein zweifelhaftes Signabild pokazuje sygnał wątpliwy na semaforze.
☐	W7	Beim Anfahren nachschieben bis Popychanie przy ruszaniu z miejsca			
☐	W8	Übersicht La, Strecke Nr. Wykaz La, nr linii ☐ ist gültig, ist gültig, W6 10 ☐ ist ungültig, nie ważny, W6 11	Eintrag lfd. Nr. nr bieżący ☐ ist ungültig, nie ważny, W6 11	Zugmeldestelle Postenrek zapowiadawczy W7 11	
☐	W9	Unwirksamkeitstaste (UT) für Bahnübergang bedienen in Obsługa urządzanie uniemożliwiająca (UT) dla włączania zabezpieczenia przejazdu w			
☐	W10	Bauarbeiten in Roboty w km Signal W7 „Arbeitsstellensignal“ aufgestellt Ustawiony „Wskaźnik robót torowych“ W7.			
☐	W11	☐ Weiterfahren nach Vorbefahrt in W11 10 Zezwoleńie na kontynuowanie jazdy po przejechaniu w km ☐ Weiterfahren nach Vorbefahrt an W11 20 Zezwoleńie na kontynuowanie jazdy po przejechaniu km Signal Sygnal			
V Name Tiefkraftzeugführer Identyfikator maszynisty B Datum Data Y Uhrzeit Godzina					
W Name Anzeigender Identyfikator nadawcy Z Eindeutige Kennung Niepowtarzalny identyfikator					

Wortaufbeiblatt zum Auftrag 95.95
Zalacznik jazykowy do polecenia 95.95

.....
A Zugnummer | numer podlugi von
.....
E Anzahl der Vordrucke | liscie drukow Z.

.....
C Standort des Zuges | Lokalizacja podlugi
.....
D Standort des Anweisenden | Lokalizacja nadawcy
.....

☐	W1	Sie fahren Jechać	☐	wegen liegenden Zug Nr. z powodu ukladu wagonow w	☐	Zugnummer numer podlugi	bis do	km
	und oraz	☐ weiter dalej	☐ weiter zurück dalej	☐ a pozwolam	☐ nach do			
		W1.11	W1.12					
		Bahnhof stacja Bahnhof stacja Höchstgeschwindigkeit Maksymalna predkosć km/h Bremsstellung polozenie hamulca Mindestbremsleistung minimalny procent masy hamulcowej Buchfahrplan Nr. Rozklad jazdy Nr Seite Nummer der Spalte oder Linie Kolumna						

☐ **W2** Sie müssen zwischen und
 Miedzy pzap a
 Zugmeldestelle /
 Posturenek zapowiadawczy
 an Engstellen auf Weisung der Fachkraft fahren.
 przest miejsca zwzone jechać według polecenia specjalisty/konwojenta.
 Zum Erreichen der Weisungen fährt die Fachkraft auf dem Führerstand des Triebfahrzeugs mit.
 Znajdujacego się w kabine maszynisty pojazdu trakcyjnego, celem wydawania polecen.

☐	W3	Sie dürfen zurücksetzen bis Zgoda na cofanie	☐	W3.10 km W3.11 W3.12	Signal sygnal, Bahnhofsstelle posturenek ruchu
--------------------------	-----------	---	--------------------------	--	--

☐	W4	Das Einfahrsignal Semafor wjazdowy	☐	Das Ausfahrsignal wyjazdowy	W4.11 W4.12 W4.13 W4.21 W4.22 W4.31 W4.32	Das Zwischenignal drogowyskazowy
		Das Blocksignal odstepowy Das Lichtvorsignal Tarcza ostrzegawcza swietlna des Einfahrsignals semafora wjazdowego des Bahnhofs stacji		des Ausfahrsignals semafora wyjazdowego der Abzw. podg. W4.24 W4.33 W4.34 W4.35 W4.36 W4.37 W4.38 W4.39 W4.40 W4.41 W4.42 W4.43 W4.44 W4.45 W4.46 W4.47 W4.48 W4.49 W4.50 W4.51 W4.52 W4.53 W4.54 W4.55 W4.56 W4.57 W4.58 W4.59 W4.60 W4.61 W4.62 W4.63 W4.64 W4.65 W4.66 W4.67 W4.68 W4.69 W4.70 W4.71 W4.72 W4.73 W4.74 W4.75 W4.76 W4.77 W4.78 W4.79 W4.80 W4.81 W4.82 W4.83 W4.84 W4.85 W4.86 W4.87 W4.88 W4.89 W4.90 W4.91 W4.92 W4.93 W4.94 W4.95 W4.96 W4.97 W4.98 W4.99 W5.00 W5.01 W5.02 W5.03 W5.04 W5.05 W5.06 W5.07 W5.08 W5.09 W5.10 W5.11 W5.12 W5.13 W5.14 W5.15 W5.16 W5.17 W5.18 W5.19 W5.20 W5.21 W5.22 W5.23 W5.24 W5.25 W5.26 W5.27 W5.28 W5.29 W5.30 W5.31 W5.32 W5.33 W5.34 W5.35 W5.36 W5.37 W5.38 W5.39 W5.40 W5.41 W5.42 W5.43 W5.44 W5.45 W5.46 W5.47 W5.48 W5.49 W5.50 W5.51 W5.52 W5.53 W5.54 W5.55 W5.56 W5.57 W5.58 W5.59 W5.60 W5.61 W5.62 W5.63 W5.64 W5.65 W5.66 W5.67 W5.68 W5.69 W5.70 W5.71 W5.72 W5.73 W5.74 W5.75 W5.76 W5.77 W5.78 W5.79 W5.80 W5.81 W5.82 W5.83 W5.84 W5.85 W5.86 W5.87 W5.88 W5.89 W5.90 W5.91 W5.92 W5.93 W5.94 W5.95 W5.96 W5.97 W5.98 W5.99 W6.00 W6.01 W6.02 W6.03 W6.04 W6.05 W6.06 W6.07 W6.08 W6.09 W6.10 W6.11 W6.12 W6.13 W6.14 W6.15 W6.16 W6.17 W6.18 W6.19 W6.20 W6.21 W6.22 W6.23 W6.24 W6.25 W6.26 W6.27 W6.28 W6.29 W6.30 W6.31 W6.32 W6.33 W6.34 W6.35 W6.36 W6.37 W6.38 W6.39 W6.40 W6.41 W6.42 W6.43 W6.44 W6.45 W6.46 W6.47 W6.48 W6.49 W6.50 W6.51 W6.52 W6.53 W6.54 W6.55 W6.56 W6.57 W6.58		