

DB InfraGO AG | V.IW-SO-N-DRE-BP
Schweizer Str. 3b | 01069 Dresden

Anwender des Auszugs für
Eisenbahnverkehrsunternehmen für die
Örtliche Grenzvereinbarung für die
Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf -
Węliniec, Ril 302.2207Z01

DB InfraGO AG
Fahrweg Netz Dresden
Planung Betrieb
Schweizer Str. 3b
01069 Dresden

Lutz Böhler
Lutz.Boehler@deutschebahn.com

+49 1523 2190896

Zeichen: V.IW-SO-N-DRE-BP

10.08.2026

**Neuherausgabe der Örtlichen Grenzvereinbarung für die Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf -
Węliniec – Auszug für die Eisenbahnverkehrsunternehmen – 302.2207Z01**

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie den Entwurf für die Neuherausgabe der ÖGV Horka Gbf - Węliniec.

Die ÖGV Horka Gbf – Węliniec wurde redaktionell überarbeitet. Zudem wurde die Organisationsstruktur der DB InfraGO AG angepasst.

Für Züge des Netzfahrplanes zu Baufahrplänen bei Baumaßnahmen im Nachbarland wurden Hinweise aufgenommen.

Darüber hinaus wurden Regelungen eingeführt, um die Bestimmungen der Richtlinie 408.0412 zur Ausfertigung digitaler Befehle bei der DB InfraGO AG an die besonderen Anforderungen des Grenzverkehrs anzupassen.

Es wurden Regelungen geschaffen, um Unterschiede im Verhalten bei eingehenden Notrufen zwischen dem deutschen und dem polnischen GSM-R-Netz auszugleichen.

Die Neuherausgabe der ÖGV Horka Gbf - Węliniec soll am 13.12.2026 in Kraft treten.

Mit freundlichen Grüßen
DB InfraGO AG



Ril 302.2207Z01

Miejscowe porozumienie graniczne
(zwane dalej MPG)

Örtliche Grenzvereinbarung
(nachfolgend ÖGV genannt)

zawarte pomiędzy

DB InfraGO AG
Fahrweg Südost

oraz

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

zwischen der

DB InfraGO AG
Fahrweg Südost

und der

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

dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

für die Grenzbetriebsstrecke

Węgliniec - Horka Gbf

Horka Gbf – Węgliniec

Wyciąg dla przewoźników kolejowych

Auszug für die Eisenbahnverkehrsunternehmen

Nowe wydanie
Obowiązuje od 13.12.2026

Neuherausgabe
Gültig ab 13.12.2026

Strony porozumienia

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

(...)

Vertragspartner

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

(...)

DB InfraGO AG
Fahrweg 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

DB InfraGO AG
Fahrweg 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

<u>Do użytku na stanowisku pracy</u>	<u>Anwender</u>
(...)	(...)
Należy udostępnić MPG Węgliniec – Horka Gbf:	Die ÖGV Horka Gbf - Węgliniec ist zugänglich zu machen den:
- 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, - (...)	- 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.
--	--

		Seite strona
	<u>Spis treści</u>	<u>Inhaltsverzeichnis</u>
	Wykaz skrótów	Abkürzungsverzeichnis
	Zmiany i uzupełnienia	Nachweis der Aktualisierungen
1	Zasady	Grundsätze
1.1	Podstawa prawna	Rechtsgrundlagen
1.2	Postanowienia ogólne	Allgemeine Bestimmungen
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	Rozkład jazdy	Fahrpläne
3.2.1.	Warunki ogólne	Allgemeine Bedingungen
3.2.2.	Wniosek o przydzielenie trasy	Trassenanmeldung
3.3	Kryteria stosowania zamówienia tras transgranicznych	Grenzüberschreitende Trassenanmeldungskriterien
3.3.1	Specyfikacja korzystania ze stacji zmiany systemu Horka Gbf	Nutzungsvorgaben des Systemwechselbahnhofs Horka Gbf
3.3.2	Numery pociągów	Zugnummer
3.3.3	Koordinacja rozkładów jazdy między zarządzami infrastruktury	Fahrplantechnische Abstimmungen der EIU
(...)	(...)	(...)
3.5	Sieciowy (roczny) rozkład jazdy	Netzfahrplan
3.6	Indywidualny rozkład jazdy	Gelegenheitsverkehr
3.7	Zastępczy rozkład jazdy	Baufahrplan
3.8	Przewóz przesyłek nadzwyczajnych	Außergewöhnliche Sendungen
3.9	Postanowienia eksploatacyjne dla kolejowych przesyłek nadzwyczajnych w PKP PLK S.A.	Betriebliche Regelungen für außergewöhnliche Sendungen bei der PKP PLK S.A.
	Załącznik nr 1 do rozdziału 3.9 Oświadczenie	Anlage 1 zum Abschnitt 3.9 - Erklärung
(...)	(...)	(...)
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
5.3	Posterunki ruchu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym	Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke
5.3.1.	Stacja Węgliniec	Bahnhof Węgliniec
5.3.2.	Podg. Bielawa Dolna	Abzweig Bielawa Dolna
5.3.3.	Stacja Horka Gbf	Bahnhof Horka Gbf
(...)	(...)	(...)
6	Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej	Angaben zum Netzzugang

		Seite strona
6.1	Dokumente, 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 w system zabezpieczenia ruchu pojazdów kolejowych	Vorgaben der Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen
6.2.2	Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności	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 der PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen
(...)	(...)	(...)
7.2.	Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania	Betriebliche Vorgaben zur Transition
7.2.1	Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów	Transition der Zugsicherungssysteme
7.2.2	Przełączanie radiołączności pociągowej	Transition der Zugfunksysteme
7.2.3	Przełączanie systemów zasilania trakcji elektrycznej	Transition der Oberleitungssysteme
8	Utrzymanie obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej	Instandhaltung von Anlagen der Eisenbahninfrastruktur
(...)	(...)	(...)
8.5	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	Załączniki	Anhänge
10.1	Dwujęzyczny rozkaz 1-9, dwujęzyczny rozkaz 21-95 i załącznik językowy do polecenia 95.95	Zweisprachiger Befehl 1-9, Zweisprachiger Befehl 21-95 und Wortlautbeiblatt zum Auftrag 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 Befehle 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 polecenia 95.95 pl/d (strona tylna)	Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95 d/pl (Rückseite)
(...)	(...)	(...)

Wykaz skrótów		Abkürzungsverzeichnis	
Termin w języku polskim	skrót	Termin w języku niemieckim	skrót
Begriff polnisch	Abkürzung polnisch	Begriff deutsch	Abkürzung deutsch
Dyżurny ruchu	dr	Fahrdienstleiter	Fdl
Indywidualny rozkład jazdy	IRJ	Fahrplan für Gelegenheitsverkehr	-
Zarządca infrastruktury	KPI	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	EIU
Przewoźnik kolejowy	KPP	Eisenbahnverkehrsunternehmen	EVU
Maszynista	masz.	Triebfahrzeugführer	Tf
Miejscowe Porozumienia Graniczne	MPG	Örtliche Grenzvereinbarungen	ÖGV
Przejazd kolejowo-drogowy	pk	Bahnübergang	BÜ
Polski numer zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	PNZ	Polnische Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr	PNZ
Numer procesowy studium wykonalności przewozu przesyłki nadzwyczajnej w DB InfraGO AG.	Bza	Bearbeitungsnummer der Machbarkeitsstudie aT der DB InfraGO AG	Bza
Pociąg	poc.	Zug	Z
Posterunek zapowiadawczy	pzap.	Zugmeldestelle	Zmst
Punktowe urządzenia oddziaływania pociągu	PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung	PZB
Samoczynne hamowanie pociągu	SHP	System der selbsttätigen Zugbremsung	SHP
Rozjazd	R	Weiche	W
Semafor drogowskazowy	Sdr.	Zwischensignal	Zsig
Semafor wjazdowy	Swj.	Einfahrsignal	Esig
Semafor wyjazdowy	Swy.	Ausfahrsignal	Asig
Stacja		Bahnhof	Bf
Stacja towarowa		Güterbahnhof	Gbf
Sygnały zamknięcia torów	Z	Sperrsignal	Sperrsig
Sygnał zastępczy	Sz	Ersatzsignal	-
Wagon	wag.	Wagen	Wg
Wykaz Ostrzeżeń Stałych (WOS)	Dod. 2	Verzeichnis der ständigen Warnungen (WOS)	Dod. 2
Plan Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia	BIOZ	Sicherungsplan	-
Wykaz tymczasowych ograniczeń prędkości i innych szczególności	La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten	La
Wykolejnica	Wk	Gleissperre	Gs
Regulamin sieci DB InfraGO AG	INB	Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG	INB
Linia Potrzeb Nietrakcyjnych	LPN	Energieanlagen 50 Hz	
Szafa aparatuowo-zasilająca	SAZ	Gerät und Stromversorgungsschrank	
Sterowanie ruchem kolejowym	srk	Leit- und Sicherungstechnik	LST
Detekcja Stanów Awaryjnych Taboru	DSAT	Ortungsanlagen für kritische Zustände an Fahrzeugen	HOA FBOA

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	Nowe wydanie Neuherausgabe	13.12.2026		

1 Zasady 1.1 Podstawa prawna (...) 1.2 Postanowienia ogólne W kolejowym ruchu transgranicznym obowiązują między Umawiającymi się Stronami przepisy prawne państwa, na terytorium którego znajduje się infrastruktura kolejowa i zbiór przepisów Umawiającej się Strony, której infrastruktura jest użytkowana. Uwzględniając powyższe, MPG może dopuszczać odstępstwa oraz uzupełnienia na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym. (...) Również w niniejszym MPG KPI uzgadniają sposoby postępowania w celu planowania i realizacji ruchu kolejowego na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym. Zakres obowiązywania 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. 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. 1.3 Określenie pojęć W niniejszym MPG, użyto określeń o następującym znaczeniu: <u>Stacja zmiany systemu</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. Stacjami zmiany systemu są dla PKP PLK S.A. stacja Węgliniec a dla DB InfraGO AG stacja Horka Gbf. <u>Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym</u> 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.	1 Grundsätze 1.1 Rechtsgrundlage (...) 1.2 Allgemeine Bestimmungen Für den grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb zwischen den Vertragspartnern gelten die Rechtsvorschriften des jeweiligen Staates, auf dessen Hoheitsgebiet sich die Eisenbahninfrastruktur befindet und das Regelwerk des Vertragspartners dessen Infrastruktur genutzt wird. Darauf aufbauend kann die ÖGV für die Grenzbetriebsstrecken Abweichungen und Ergänzungen zulassen. (...) Weiterhin vereinbaren die EIU in der ÖGV die Abläufe zur Planung und Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf der Grenzbetriebsstrecke. Geltungsbereich Diese ÖGV gilt für die Durchführung des Eisenbahnbetriebs und den Übergang der Eisenbahninfrastruktur zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. auf der Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węgliniec. 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 Begriffsbestimmungen In dieser ÖGV werden Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet: <u>Systemwechselbahnhof</u> 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. Die Systemwechselbahnhöfe sind bei der DB InfraGO AG der Bahnhof Horka Gbf und bei der PKP PLK S.A. der Bahnhof Węgliniec. <u>Grenzbetriebsstrecke</u> 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.
--	--

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 (DB) po niemieckiej stronie.

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.

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 in km 13,600 (DB).

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.

(...)

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.

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 urzędzeniami 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.

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, Verloader, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs. Zugangsberechtigte werden in dieser ÖGV unter EVU subsumiert.

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.

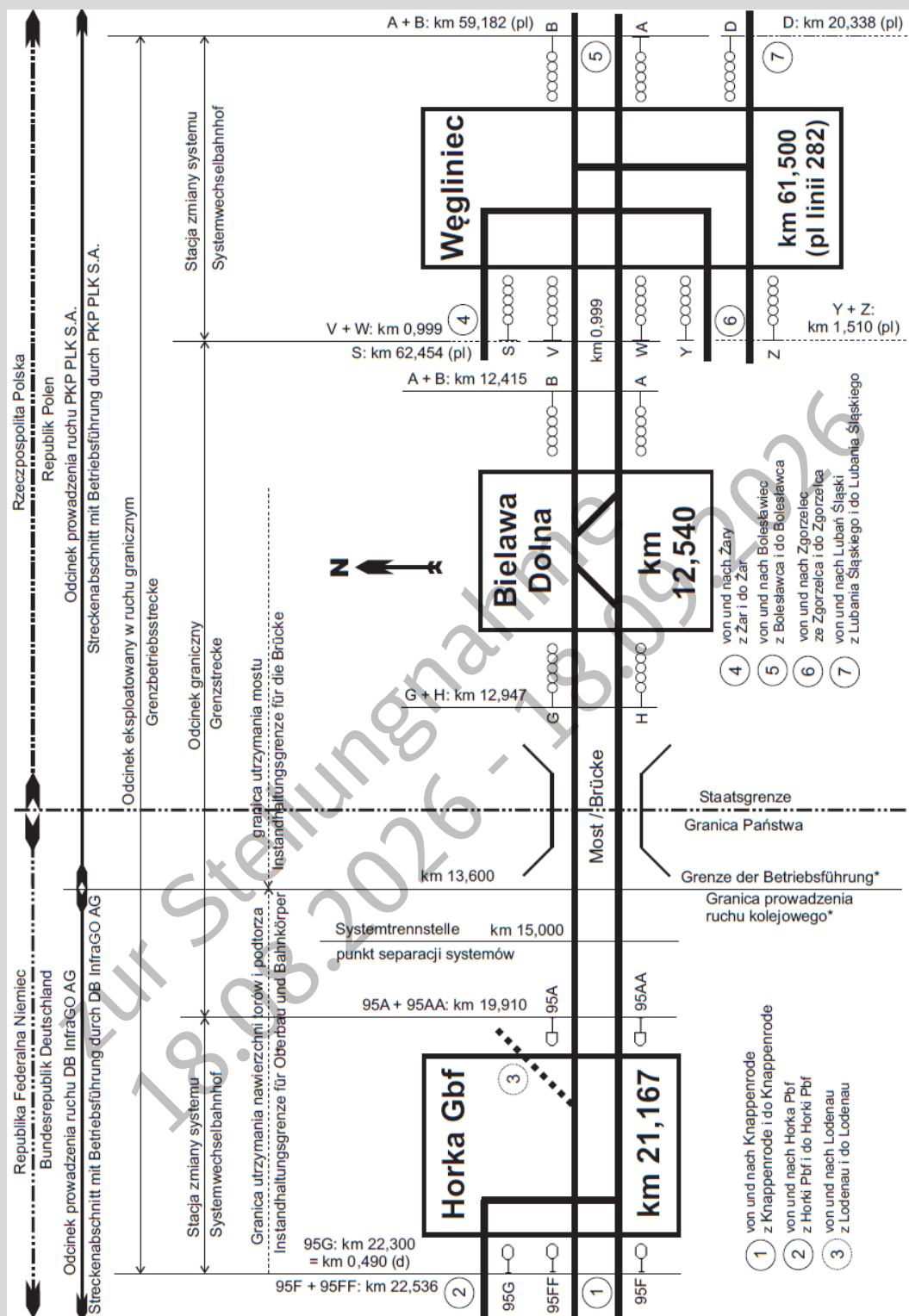
Bei der DB InfraGO AG wird ein Hauptsignal, an dem die Ausrüstung mit ETCS-Level 2 endet, als Ausstiegssignal bezeichnet.

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	3 Infrastrukturdaten und Fahrpläne
(…)	(…)
3.2 Rozkład jazdy	3.2 Fahrpläne
(…)	(…)
a) Konieczność korzystania z rozkładu jazdy na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Każdy pociąg, który przejeżdża przez odcinek eksploatowany w ruchu granicznym musi posiadać obowiązujący rozkład jazdy. 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. 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.	a) Notwendigkeit eines Fahrplans auf der Grenzbetriebsstrecke 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) 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.
3.2.2 Wniosek o przydzielenie trasy	3.2.2 Trassenanmeldung
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.	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.

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.
- 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

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.
- 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.
dodatkowo zaznaczyć w zamówieniu trasy wymagane postoje techniczne. Jeżeli konieczne będzie odstępstwo od zgłoszonego we wniosku sposobu zmiany systemu, należy złożyć nowy wniosek.	
3.3 Kryteria stosowania zamówienia tras transgranicznych	3.3 Grenzüberschreitende Trassenanmeldungskriterien
3.3.1 Spezifikation korzystania ze stacji zmiany systemu Horka Gbf	3.3.1 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.	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) Czas postoju	a) Haltezeiten
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.	Die Aufenthaltszeiten im Bf Horka Gbf sind auf ein betrieblich notwendiges Maß zu begrenzen und eine unverzügliche Weiterfahrt des Zuges ist anzustreben.
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.	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) Ograniczenie długości pociągów wraz z czynnymi lokomotywami	b) Betriebliche Beschränkung der Gesamtzuglängen
Całkowita długość pociągów z czynnymi lokomotywami na zamówionych trasach pociągu może wynosić do 740 m.	Die Gesamtzuglängen der angemeldeten Zugtrassen darf bis zu 740 m betragen.
c) Ogledziny techniczne wagonów	c) Wagentechnische Untersuchungen
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 użytecznej 325 m.	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.
3.3.2 Numery pociągów	3.3.2 Zugnummer
a) Stosowanie międzynarodowych numerów pociągów	a) Verwendung einer internationalen Zugnummer
Pociągi na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym mogą kursować tylko z jednym niezmiennym 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.	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.
Przewoźnicy muszą osiągnąć wiążące porozumienie w sprawie korzystania z numeru pociągu. W przypadku anulowania trasy pociągu z numerem pociągu u jednego zarządcy infrastruktury, przewoźnik musi anulować trasę z numerem pociągu również u drugiego zarządcy infrastruktury.	Die EVU stimmen sich über die Verwendung der Zugnummer untereinander verbindlich ab. Bei der Stornierung einer Trasse mit Zugnummer bei einem EIU, muss das EVU diese Trasse mit Zugnummer auch bei dem benachbarten EIU stornieren.

(...) 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. 3.3.3 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 przyznanie trasy pociągu zostaną uznane za nieprawidłowe i odrzucone. Na etapie procesu tworzenia rocznego rozkładu jazdy wnioski o przyznanie 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.	(...) 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. 3.3.3 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.
(...) 3.5 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.	(...) 3.5 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.

3.6 Indywidualny rozkład jazdy (1) Przewoźnicy wnioskuje o trasę pociągu w indywidualnym rozkładzie jazdy zgodnie z warunkami określonymi w Regulaminie Sieci PKP PLK S.A. oraz INB DB InfraGO AG. (...)	3.6 Gelegenheitsverkehr (1) Die EVU beantragen ihre Trassen zum Gelegenheitsverkehr gemäß den Anforderungen der INB der DB InfraGO AG und der „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A. (...)
3.7 Zastępczy rozkład jazdy (...) Przeprojektowanie tras przez DB InfraGO AG z przyczyn związanych z siecią linii kolejowych może nastąpić wyłącznie wtedy, gdy przyczyna leży w sieci DB InfraGO AG. Jeśli przyczyna (np. prace budowlane) ma miejsce w sąsiednim kraju, odpowiednie zmiany nie mogą być realizowane przez DB InfraGO AG jako zmiany spowodowane czynnikami sieciowymi. W takich przypadkach niezbędne zlecenie zmiany musi zostać złożone przez przewoźnika, który złożył zamówienie na trasę.	3.7 Baufahrplan (...) Eine netzausgelöste Neukonstruktion von Trassen durch die DB InfraGO AG kann nur erfolgen, wenn der auslösende Anlass im Netz der DB InfraGO AG liegt. Liegt der Anlass (z. B. eine Baumaßnahme) im Nachbarland, können entsprechende Änderungen nicht als netzausgelöste Änderung durch die DB InfraGO AG bearbeitet werden. Die erforderliche Änderungsbestellung ist in diesen Fällen durch das trassenbestellende EVU auszulösen.
3.8 Przewóz przesyłek nadzwyczajnych (1) Przewóz przesyłek nadzwyczajnych odbywa się na podstawie karty UIC IRS 50502 oraz IRS 50596-6 dla transportu kombinowanego i 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	3.8 Außergewöhnliche Sendungen (1) Der Transport erfolgt auf der Grundlage der IRS 50502 und IRS 50596-6 für den Kombinierten Ladungsverkehr, 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

przesyłką nadzwyczajną, nawet wówczas, gdy takiej przesyłki nie przewożą. (...)	Sendungen behandelt, auch wenn sie keine außergewöhnliche Sendung befördern. (...)
(5) Przewóz przesyłek nadzwyczajnych może być prowadzony tylko w uzgodnionych pociągach w uzgodnione dni. Jeśli przewóz przesyłki nadzwyczajnej, która była przewidziana jako przewóz jednorazowy, nie nastąpił w uzgodnionym rozkładzie jazdy pociągami, należy złożyć wniosek o nowy rozkład jazdy pociągów.	(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.

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

3.9 Postanowienia eksploatacyjne dla kolejowych przesyłek nadzwyczajnych w PKP PLK S.A.

- (1) 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.
- (2) Oświadczenie
Jeżeli jest brak możliwości przekazania do Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. protokołu ze sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej w celu wydania zarządzenia przewozu przed wjazdem pociągu na sieci PKP PLK S.A., przewoźnik zamawiający tras przy PKP PLK S.A. przekazuje do Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. oświadczenie (wg wzoru załącznika nr 1 do rozdziału 3) i przejazd przez odcinek graniczny odbywa się na podstawie wydanej zgody do stacji granicznej PKP PLK gdzie będzie sporządzony protokół celem wydania zarządzenia przewozu na dalszy przejazd.

Po prawej stronie znajduje się tłumaczenie treści oświadczenia załącznika nr 1 do rozdziału 3) na język niemiecki.

3.9 Betriebliche Regelungen für außergewöhnliche Sendungen bei der PKP PLK S.A.

- (1) 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.
- (2) Erklärung
Wenn es nicht möglich ist, den Bericht über die Überprüfung der außergewöhnlichen Sendung bei der Netzleitzentrale der Außenstelle der PKP PLK S.A. einzureichen, um eine Beförderungsanordnung vor der Einfahrt des Zuges auf das Netz der PKP PLK S.A. zu erteilen, reicht das bei der PKP PLK S.A. trassenbestellende EVU eine Erklärung (nach Muster Anlage 1 zum Abschnitt 3) bei der Netzleitzentrale der Außenstelle der PKP PLK S.A. ein und die Fahrt über die Grenzbetriebsstrecke erfolgt auf der Grundlage der erteilten Zustimmung von der Außenstelle der PKP PLK S.A. bis zum Systemwechselbahnhof der PKP PLK S.A. wo ein Protokoll erstellt wird, um einen Beförderungsanordnung für die Weiterfahrt zu erteilen.
Die Übersetzung der Erklärung lautet:
Das EVU erklärt, dass die Sendung(en) mit überschrittenem Lademaß* / Fahrzeugmaß* / überschrittener Achslast* / überschrittener Meterlast* verladen auf Wagen*.....(Stück) mit den Nummern ab Nr. bis Nr. mit der Genehmigung PNZ.....in der Relation vom Bf bis Bf die Parameter gemäß der oben genannten Genehmigung aufweist/aufweisen.
Zur Bestätigung wird auf dem Bahnhof die Richtigkeit der Parameter überprüft und ein Protokoll über die durch die Kommission durchgeführte Überprüfung der außergewöhnlichen Sendung erstellt.

OŚWIADCZENIE

Przewoźnik oświadcza, iż przesyłka/i o przekroczonej skrajni
ładunkowej* / skrajni taboru* / przekroczonym nacisku osiowym* / przekroczonym nacisku
liniowym* załadowana na wagonie/ach* (sztuk) od nr
do nr jadąca do zgody PNZ.....
w relacji od stacji do stacjima/mają
parametry zgodne z powyższą zgodą.
Celem potwierdzenia na stacji zostanie sprawdzona pod względem
poprawności parametrów i sporządzony zostanie protokół komisijnego sprawdzenia przesyłki
nadzwyczajnej.

.....
*Podpis i pieczęćka uprawnionego
pracownika przewoźnika*

*niepotrzebne skreślić

(...) (...)

(...) (...)

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. (3) (...) Tor prawy Bielawa Dolna – Horka Gbf to tor szlakowy numer 1, a tor prawy Horka Gbf – Bielawa Dolna to tor szlakowy numer 2. (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) Na odcinku od stacji Węgliniec do Granicy Państwa miarodajne wzniesienie wynosi: - 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‰.	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 Fdl 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. (3) (...) 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. (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) Auf dem Abschnitt vom Bahnhof Węgliniec - Staatsgrenze wird die maßgebende Neigung angegeben: - 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 ‰.
---	---

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 ‰. (6) Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka DB InfraGO AG, ujęta jest w wykazie maksymalnej prędkości VzG. Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka PKP PLK S.A. podana jest w wykazie maksymalnych prędkości w Regulaminie sieci, dostępnym na stronie internetowej Spółki PKP PLK S.A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/ na obowiązujący rozkład jazdy pociągów dla linii kolejowej 295 ujęty w załączniku 2.1. (7) Klasa linii, maksymalne naciski oraz nacisk liniowy dla odcinka DB InfraGO AG, ujęta jest w rejestrze infrastruktury dostępnym na stronie internetowej DB InfraGO Infrastrukturregister dla linii kolejowej DB 6207. Dopuszczalna klasa linii, maksymalne naciski oraz nacisk liniowy (w obu kierunkach) dla odcinka PKP PLK S.A. podana jest w Regulaminie sieci, dostępnym na stronie internetowej Spółki PKP PLK S.A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/ na obowiązujący rozkład jazdy pociągów dla linii kolejowej 295, ujęty w załączniku 2.2 oraz 2.4. (8) Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym obowiązuje skrajnia taboru G2 (UIC). (9) Odcinek prowadzenia ruchu przez PKP PLK S.A. wyposażony jest w cyfrową radiolączność pociągową GSM-R (PL). 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). (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).	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 Einfahrsignal Horka Gbf km 19,910 mit 6,000 ‰. (6) Die zulässige Streckengeschwindigkeit (in beiden Richtungen) für die Streckenabschnitte der DB InfraGO AG sind im VzG vorgegeben. Die zulässige Streckengeschwindigkeit (in beiden Richtungen) für die Streckenabschnitte der PKP PLK S.A. sind im Verzeichnis der maximal zulässigen Geschwindigkeiten im „Regulamin Sieci“ auf der Internet-Seite der PKP PLK S.A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/ für die jeweilige Fahrplanperiode im Anhang 2.1 für die Strecke 295 angegeben. (7) Die zulässige Streckenklasse, Last (Radsatzbelastung) und Meterlast (Richtung und Gegenrichtung) für den Streckenabschnitt der DB InfraGO AG sind im Infrastrukturregister für die Strecke 6207 vorgegeben. Die zulässige Streckenklasse, Last (Radsatzbelastung) und Meterlast (Richtung und Gegenrichtung) für den Streckenabschnitt der PKP PLK S.A. sind im „Regulamin Sieci“ auf der Internet-Seite der PKP PLK S.A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/ für die jeweilige Fahrplanperiode im Anhang 2.2 und 2.4 für die Strecke 295 angegeben. (8) Für die Grenzbetriebsstrecke gilt die Fahrzeugumgrenzungslinie G2 (UIC). (9) Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. ist mit GSM-R (PL) Zugfunk ausgerüstet. 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 (D) Zugfunk ausgerüstet. (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.
--	---

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.

(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) Kierunek Horka Gbf - Węgliniec:

Wyjazd z obszaru ETCS zostanie zrealizowany przy semaforach wyjściowych (granica obszaru ETCS) na semaforach wyjazdowych 95P3-95P8 stacji Horka Gbf.

c) Kierunek Węgliniec – Horka Gbf:

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.

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 Vorseignale 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) Der Streckenabschnitt der DB InfraGO AG zwischen Horka Gbf und Knappenrode ist mit ETCS Level 2 – Baseline 3 ausgerüstet.

b) Fahrtrichtung Horka Gbf - Węgliniec:

Als Ausstiegssignale aus der ETCS Level 2 werden die Ausfahrtsignale 95P3-95P8 des Bahnhofs Horka Gbf definiert.

c) Fahrtrichtung Węgliniec – Horka Gbf:

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.

(12) Przejazdy kolejowo drogowe i przejścia

Położenie	Rodzaj zabezpieczenia	Lage [km]	Art der Sicherung
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 FdI 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

(12) Bahnübergänge und Übergänge für Reisende

(13) Szczególne lokalizacje urządzeń sygnałowych

- 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 po obu torach. Przez PKP PLK S.A. w kierunku jazdy z Niemiec do Polski został ustawiony wskaźnik sieci GSM-R W 33 w km 14,257 po obu stronach toru. W km 13,247 ustawiony jest wskaźnik W28 (kanał nr 1).
- c) Tablice hektometrowe PKP PLK S.A. znajdują się z obu stron na słupie trakcyjnym w lokacji 13-29 ustawionym przy torze szlakowym nr 1 (tor w kierunku zasadniczym Bielawa Dolna – Horka Gbf).
- 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.

(13) Besondere Signalstandorte

- 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 Signalvorschriften 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 Signalvorschriften 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. In der Fahrtrichtung von Deutschland nach Polen sind an jedem Gleis Hinweiszeichen W 33 „Anzeiger Netz GSM-R“ in km 14,257 durch die PKP PLK S.A. aufgestellt. In km 13,247 befindet sich das Hinweiszeichen W28 (Kanal Nr. 1).
- 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) 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 jednodostępowa 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.
(15) 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.	(15) 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.
(16) 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.	(16) 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.
5.3 Posterunki ruchu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym	5.3 Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke
5.3.1 Stacja Węgliniec (PLC: PL -5180) Stacja Węgliniec jest obsługiwana przez dyżurnego ruchu nastawni „Wg” w Węglincu. Stacja jest zelektryfikowana napięciem 3 kV prądu stałego. Stacja przystosowana jest dla ruchu pasażerskiego i towarowego. Miarodajne pochylenie wynosi 0,5‰. Stacja wyposażona jest w sygnalizatory świetlne. Dyżurny ruchu Węgliniec jest osiągalny w systemie GSM-R pod numerem CT-7: Połączenie z niemieckiej sieci GSM-R	5.3.1 Bahnhof Węgliniec (PLC: PL -5180) Der Bahnhof Węgliniec wird vom zuständigen FdI des Stellwerks „Wg“ Węgliniec bedient. Der Bahnhof ist elektrifiziert (3 kV-Gleichstrom). Der Bahnhof ist ausgelegt für den Personen- und Güterverkehr. Die maßgebende Neigung beträgt 0,5‰. Der Bahnhof besitzt Lichtsignale. Der Fahrdienstleiter ist über GSM-R erreichbar, unter: 7282 1201 Aus dem Ausland (z.B. vom Bahnhof Horka aus): 900 048 7282 1201
(...)	(...)

5.3.2 Podg. Bielawa Dolna (PLC: PL -5198)

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. Dyżurny ruchu odpowiedzialny dla podg. Bielawa Dolna jest osiągalny w systemie GSM-R pod numerem CT-7 :

5.3.2 Abzweig Bielawa Dolna (PLC: PL -5198)

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.

Der zuständige Fahrdienstleiter für die Üst. Bielawa Dolna ist erreichbar unter GSM-R:

7295 0201

(...)

(...)

5.3.3 Stacja Horka Gbf (PLC: DE -15094)

- (1) Stacja Horka Gbf jest sterowana przez dyżurnego ruchu z LCS ESTW „Hoyerswerda” z Betriebsmanagement Südost Leipzig.
- (2) Stacja Horka Gbf służy wyłącznie do obsługi ruchu towarowego do i z Polski. Dla pociągów paażerskich on nie posiada perony i inne infrastruktur usługowe.
- (3) Stacja Horka Gbf wyposażona jest w sieć trakcyjną (15 kV 16,7 Hz - jednofazowy prąd przemienny DB InfraGO AG).Tory 1 i 2 nie są wyposażone w sieć trakcyjną.
- (4) Dyżurny ruchu Horka Gbf jest osiągalny w systemie GSM-R pod numerem CT-7 :

Numer skrócony

Połączenie z polskiej sieci GSM-R (n.p. ze stacji Węgliniec)

5.3.3 Bahnhof Horka Gbf (PLC: DE -15094)

- (1) Der Bahnhof Horka Gbf wird vom örtlich zuständigen Fdl ESTW „Hoyerswerda“ aus dem Betriebsmanagement Südost in Leipzig heraus gesteuert.
- (2) Der Bahnhof Horka Gbf dient ausschließlich zur Abfertigung des Güterverkehrs von und nach Polen. Für Reisezüge gibt es keine Verkehrsanlagen.
- (3) Der Bahnhof Horka Gbf ist mit elektrischer Oberleitung (15kV-Einphasen-Wechselstrom der DB InfraGO AG) überspannt. Die Gleise 1 und 2 sind nicht mit Oberleitung überspannt.
- (4) Der Fahrdienstleiter ist über GSM-R erreichbar, unter:

7403 7302

„Fdl-Taste“ oder Kurzwahl

1350



aus dem Ausland (z.Bsp. vom Bahnhof Węgliniec aus):

900 049 7403 7302

(...)

(...)

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 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 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.	6.1 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 Wymogi dotyczące taboru kolejowego	6.2 Anforderungen an Fahrzeuge
6.2.1 Wymagania w zakresie wyposażenia pojazdów w system zabezpieczenia ruchu pojazdów kolejowych (1) Pojazdy kolejowe z napędem na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym muszą posiadać system PZB 90 i SHP. (2) Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Węgliniec - Horka Gbf znajdują się balisy Class B umożliwiające zmianę systemów PZB i SHP podczas jazdy. 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. (3) Istnieje również możliwość przełączenia systemów bezpieczący jazdy PZB/SHP podczas postoju.	6.2.1 Vorgaben der Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen (1) Triebfahrzeuge, auf der Grenzbetriebsstrecke sind mit den Systemen PZB 90 und SHP auszurüsten. (2) Auf der Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węgliniec sind Balisen für die fahrende Class B-Transition zwischen PZB und SHP vorhanden. 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) Es besteht auch die Möglichkeit der Umschaltung der Zugbeeinflussungssysteme im Stand.

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.		Für Fahrzeuge mit elektrischer Traktion muss die technische Möglichkeit bestehen, das Stromsystem (15 kV, 16,7 Hz Wechelspannung/3 kV Gleichspannung) während der Fahrt und bei eingeschaltetem Zugbeeinflussungssystem PZB zu wechseln.	
6.2.2 Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności	6.2.2 Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk		
(1) Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym pojazdy trakcyjne muszą być wyposażone w radio pokładowe GSM-R zainstalowane na stałe lub przenośne.	(1) Für den Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke müssen führende Fahrzeuge mit einem fest eingebauten oder tragbaren GSM-R Zugfunk-Fahrzeuggerät ausgerüstet sein.		
(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.	(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 alfabetu 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	International
Litera	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	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	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	Do Ir-1 § 23 ust. 7, 8 i 9	Polecenia i informacje – Oznaczenie pociągów W poleceniach i telefonogramach zapowiadawczych pociągi określone są przy użyciu języka niemieckiego słowem „Zug” i numerem pociągu. W przypadku jazdy pociągów po torze zamkniętych słowa „Zug” należy zastępować przez wyraz „Sperrfahrt”. W poleceniach i telefonogramach zapowiadawczych pociągi określone są przy użyciu języka polskiego słowem „Pociąg” i numerem pociągu. W przypadku jazdy pociągów po torze zamkniętych po słowie „Pociąg” dodaje się wyrazy „po torze zamkniętym”.	Aufträge und Meldungen – Bezeichnen der Züge Züge sind in Aufträgen und Meldungen bei Nutzung der deutschen Sprache mit dem Wort „Zug“ und der Zugnummer zu bezeichnen. Das Wort „Zug“ ist bei Sperrfahrten durch das Wort „Sperrfahrt“ zu ersetzen. Züge sind in Aufträgen und Meldungen bei Nutzung der polnischen Sprache mit dem Wort „Pociąg“ und der Zugnummer zu bezeichnen. Das Wort „Pociąg“ ist bei Sperrfahrten durch die Worte „po torze zamkniętym“ zu ergänzen.	Zu 408.0056 Abschn. 2.4
4	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.	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.	

		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.	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		Dodatkové informace 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. 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 (ldde6.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.	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. 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 (ldde6.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.	
		(...)	(...)	

- jeżeli zmieniły się parametry pociągu określone w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, - jeżeli zostały wykonane oględziny techniczne, - jeżeli została wykonana próba hamulca. Na stacji Węgliniec zgłaszanie gotowości wykonuje się według postanowień Instrukcji Ir-1 § 14 ust.6. Na stacji Horka Gbf maszynista zgłasza dyżurnemu stacji Horka Gbf gotowość pociągów do odjazdu w kierunku stacji Węgliniec dopiero wtedy, gdy pociąg spełni warunki do wjazdu na sieć PKP PLK S.A. Obejmuje to m.in. zaplanowanie pociągu w systemie SEPE. Na stacji Horka Gbf zgłoszenie, że pociąg jest przygotowany do jazdy, należy przekazywać z wykorzystaniem łączności radiowej GSM-R. W tym celu należy przesłać zgłoszenie gotowości, wybierając numer telefonu 9990 10004 na terminalu GSM-R przy poprawnym zalogowaniu użytkownika w sieci GSM-R. Wiadomość zgłoszenia gotowości zostanie automatycznie	- jeżeli ich charakterystik ändert (z.B. Änderung der Zuglänge, Mindestbremsleistung oder Traktionsart), - wenn eine wagentechnische Untersuchung durchgeführt wurde - soweit erforderlich - eine Bremsprobe durchgeführt wurde. Auf dem Bahnhof Węgliniec ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, gemäß den Bestimmungen der polnischen Fahrdienstvorschrift Ir-1 § 14 (6) abzugeben. Im Bahnhof Horka Gbf meldet der Tf dem FdL Horka Gbf die Vorbereitung des Zuges in Richtung Wegliniec erst dann, wenn alle Voraussetzungen für die Einfahrt in das Netz der PKP PLK S.A. erfüllt sind. Dazu gehört unter anderem die Einplanung des Zuges im SEPE-System. Auf dem Bahnhof Horka Gbf ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, über Zugfunk GSM-R abzugeben. Die Meldung an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist, ist durch einen Anruf der Rufnummer 999010004 mit einem im GSM-R-Zugfunk funktional registrierten (angemeldeten) GSM-R-Gerät, abzugeben und wird zur Auswertung an den Fahrdienstleiter
---	---

		- planowana zmiana lokomotywy, - planowana zmiana maszynisty, - przegląd techniczny wagonów oraz inne czynności, - szczególne okoliczności. W przypadku zmiany maszynisty pojazdu trakcyjnego, przyjmujący maszynista pojazd trakcyjny powinien skontaktować się telefonicznie z dyspozytorem RFC, podając planowaną godzinę przybycia lub faktyczny czas przybycia na miejsce. Dane kontaktowe dyspozytora RFC: Telefon: +49 341 968 6899 E-Mail: LPZ.BZ-RFC@deutschebahn.com	- geplante Triebfahrzeugwechsel, - geplante Triebfahrzeugführerwechsel, - wagentechnische Untersuchung sowie andere Behandlungen, - Besonderheiten. Bei einem Triebfahrzeugführerwechsel hat sich der übernehmende Triebfahrzeugführer zeitnah telefonisch beim RFC-Disponenten mit seiner geplanten Ankunftszeit bzw. tatsächlichen Ankunft vor Ort anzumelden. Kontaktaten RFC-Disponent: Telefon: +49 341 968 6899 E-Mail: LPZ.BZ-RFC@deutschebahn.com	
11	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
12	Do Ir-1 § 58	Rozkazy pisemne – Dwujęzyczne druki rozkazów 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. 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. Druki rozkazów 1-9 d/pl oraz rozkazów 21-95 d/pl mogą być wypełnione tylko z jednej strony.	Schriftliche Befehle – Zweisprachige Befehlsvordrucke 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. 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. Die Vordrucke Befehle 1-9 d/pl und Befehle 21-95 d/pl dürfen nur einseitig beschrieben werden.	Zu 408.0411 Zu 408.2411 Zu 408.0411 Zu 408.2411 Abschn. 2.8

		Użycie pola opisowego nie jest zalecane. W celu uzyskania dodatkowych poleceń należy używać rozkazy 21-95. W poleceniu 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 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.	
13	Do Ir-1 § 58	Przekazywanie dwujęzycznego rozkazu Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dwujęzyczne rozkazy pisemne są z reguły dyktowane przez radiotelefon. Na niemieckim część odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym w odstępstwie od Ril 408.0412, rozkazy są zawsze dyktowane lub doręczone zgodnie z 408.0411. Na stacji Horka Gbf maszyniści, którzy prowadzą pociągi na infrastrukturze DB InfraGO AG poza odcinkiem eksploatowanym w ruchu granicznym i zostali przeszkoleni w zakresie korzystania z rozkazów cyfrowych zgodnie z 408.0412 mogą otrzymywać w drodze odstępstwa, rozkazy cyfrowe, jeśli uzgodnią to z dyżurnym ruchu Horka Gbf, a powód wydania rozkazu leży w zakresie zarządzania eksploatacyjnego DB InfraGO AG.	Zweisprachigen Befehl übermitteln Auf der Grenzbetriebsstrecke werden zweisprachige Befehle an Züge in der Regel fernmündlich diktiert. Auf dem deutschen Teil der Grenzbetriebsstrecke gilt abweichend von Ril 408.0412, dass Befehle stets gemäß 408.0411 diktiert oder ausgehändigt werden. Abweichend gilt für den Bahnhof Horka Gbf, dass jene Triebfahrzeugführer, die über die Grenzstrecke hinaus auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG eingesetzt werden und hierüber im Umgang mit dem digitalen Befehl gemäß 408.0412 geschult sind, auch digitale Befehle empfangen dürfen, wenn sie dies mit dem Fdl vereinbaren und der Grund für die Befehlserteilung im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG liegt.	Zu 408.0411Abschn.2 Zu 408.2411 Abschn. 2 Zu 408.0412
		(...)	(...)	
15	Do Ir-1 § 51 ust. 1 pkt 1 Ir-11 § 28	Powiadomienie o danych rozkładu jazdy przez dyżurnego ruchu Dyżurny ruchu może podać dane o rozkładzie jazdy z dwujęzycznym poleceniem 95.95 wraz z załącznikiem językowym W 1.	Bekanntgabe von Fahrplanangaben durch den Fdl Fahrplanangaben dürfen durch den Fdl mit dem zweisprachigen Auftrag 95.95 und Wortlautbeiblatt W1 bekannt gegeben werden.	Zu 408.0431 Abschnitt 1 Abs. 2 c)
16	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.	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.	Zu 408.2341 Abschn. 2

		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, 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.	
		(...)	(...)	
19	Do Ir-1 § 58 ust. 7 pkt 1 lit. c i do le-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 „Bacność” 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.	
		(...)	(...)	
21	Do Ir-1 § 14 ust. 10 oraz § 58 ust. 7 pkt 1 lit. c) 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
22		Przeprowadzanie przesyłek z przekroczoną skrajnią przez miejsce zwężone (z ograniczoną skrajnią budowli)	Vorbeileiten von Lü-Sendungen an Engstellen	
		(...)	(...)	
	Do Ir-1 § 14 ust. 10 oraz § 58 ust. 3 pkt 1 lit. d) Ir-10 § 21, 22, 23	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.	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.	Zu 408.0435 Abschn. 3 Abs. 6

23	Do Ir-1 § 66	Szczególne uregulowania przy popychaniu Stosowanie lokomotyw popychających przekraczający granicy jest zabronione.	Besondere Regeln für das Nachschieben Grenzüberschreitende Züge dürfen nicht nachgeschoben werden.	Zu 408.0441 Zu 408.2441
24	Do Ir-1 § 67	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
25	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. Jeżeli zezwolenie na odjazd lub przejazd wydane rozkazem musi zostać anulowane, należy wydać nowy rozkaz 4.	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. Ist eine durch Befehl gegebene Zustimmung zur Ab- oder Durchfahrt zu widerrufen, so ist der Befehl 4 zu erteilen.	Zu 408.0411 Abschn. 2.7 408.2411 Abschn. 2.6
		(...)	(...)	
27	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, może on udzielić maszyniście polecenia 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 Zu 408.2463 Abschn. 1
		(...)	(...)	
45	Do Ir-1 § 55 ust. 10, 10a, 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 pługu odśnieżnego.	Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt - für gezogene Sperrfahrten 50 km/h, - für geschobene Sperrfahrten 30 km/h, jedoch bei Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung 20 km/h, - die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt richtet sich nach der Bedienungsanweisung des Schneeräumfahrzeugs.	Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481 Abschn. 7

46	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 wyprawił pociąg, w sprawie jazdy powrotnej lub kontynuacji jazdy. Dyżurny ruchu musi natychmiast powiadomić uczestników jazdy o jeździe powrotnej lub kontynuacji jazdy oraz wydać zgodę na jazdę powrotną lub kontynuację jazdy.	Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt Bei Halt einer Sperrfahrt auf 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
47	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
		(...)	(...)	
50	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 (światłnej) – która pokazuje sygnał Ra 12; f) nagłego hamowania z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy tarczy zaporowej (światłnej) – która pokazuje „światło unieważniające”; g) niedopuszczalne przejechanie obok miejsca z „Stój” z systemu ETCS; h) zmian do trybu „TR” w systemie ETCS;	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,	Zu 408.0531 Abschn. 1 Zu 408.2531

		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.	i) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel”; j) Zwangsbremung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt, k) Zwangsbremung 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.	
51	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
		(...)	(...)	
54	Do Ir-1 § 14 ust (1), pkt 2)	Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych - Oznaczenie czoła pociągu Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym należącym do DB InfraGO AG i na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. pomiędzy granicą prowadzenia ruchu a podg. Bielawa Dolna 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”.	Signale an Zügen – Spitzensignal Auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB InfraGO AG und auf dem Abschnitt der Betriebsführung der PKP PLK S.A. zwischen der Grenze der Betriebsführung und der Üst. Bielawa Dolna wird das „Spitzensignal eines Zuges, welcher entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung auf einem Gleis einer zwei- und mehrgleisigen Strecke fährt“ - Pc-2 - nicht geführt.	Zu 301.1101 Abschn. 2
55	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
		(...)	(...)	

58		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.	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.	Zu 408.0561 und 408.2561 Abschn. 2 Abs. 2
		(...)	(...)	
		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.	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.	
59		Nieplanowe zatrzymanie pociągu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym (np. uszkodzenie pojazdu trakcyjnego) (1) Jeżeli na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dojdzie do nieplanowego zatrzymania pociągu np.. z powodu uszkodzonego pojazdu trakcyjnego, maszynista musi zawiadomić niezwłocznie dyżurnego ruchu. (2) O nieplanowym zatrzymaniu pociągu dyżurni ruchu informują się wzajemnie. (3) Jeżeli zatrzymany pociąg może jechać dalej, maszynista jest zobowiązany zawiadomić dyżurnego ruchu tego posterunku, którego poinformował o zatrzymaniu. Maszynista może jechać dalej tylko za zgodą dyżurnego ruchu posterunku zapowiadawczego przyległego do szlaku, na którym pociąg się znajduje. Jeśli maszynista pojazdu hybrydowego może kontynuować jazdę pociągu, to po zmianie rodzaju trakcji, musi poinformować o tym dyżurnego ruchu.	Halt aus unvorhergesehenem Anlass (z.B. Triebfahrzeugschaden auf der Grenzbetriebsstrecke) (1) Wenn auf der Grenzbetriebsstrecke ein Zug aus unvorhergesehenem Anlass, z.B. wegen eines schadhaften Fahrzeuges, hält, hat der Triebfahrzeugführer unverzüglich den Fahrdienstleiter zu verständigen. (2) Über das unvorhergesehene Halten auf der Strecke informieren sich die Fdl gegenseitig. (3) Wenn ein Zug nach Halt aus unvorhergesehenem Anlass weiterfahren kann, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter, dem er das Halten mitgeteilt hat, von der beabsichtigten Weiterfahrt verständigen. Der Triebfahrzeugführer darf nur weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt hat. Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt seines Zuges fortsetzen kann, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren. (...) (4) Kann die Verständigung nicht herbeigeführt werden, muss der Triebfahrzeugführer bis zur Stelle, wo die Verständigung herbeigeführt werden kann, auf Sicht fahren.	Zu 408.0571 Abschn. 5 bis 7 Zu 408.2571 Abschn. 5 bis 7 408.0571 Abschn. 4 (2)
		(...)	(...)	
		(4) W przypadku, gdy nie można zawiadomić dyżurnego ruchu o możliwości kontynuowania jazdy po nieplanowanym zatrzymaniu na szlaku, maszynista może prowadzić pociąg na zasadach „jazdy na widoczność” do miejsca, gdzie można nawiązać łączność z dyżurnym ruchem.	(4) Kann die Verständigung nicht herbeigeführt werden, muss der Triebfahrzeugführer bis zur Stelle, wo die Verständigung herbeigeführt werden kann, auf Sicht fahren.	

		(5) W przypadku uszkodzenia pojazdu trakcyjnego, który nie jest zdolny do dalszej jazdy, dyżurny ruchu informuje właściwego dyspozytora o konieczności zadysponowania pojazdu trakcyjnego w celu zwolnienia szlaku granicznego. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Wrocławiu wraz z Betriebsmanagement Südost Leipzig wspólnie ustalają, z której stacji oraz w którym kierunku należy wysłać pojazd zastępczy w celu zwolnienia szlaku granicznego.	(5) Ist das schadhafte Triebfahrzeug nicht fahrtüchtig, informiert der FdI die zuständige Betriebsleitung über die Notwendigkeit der Stellung eines Ersatztriebfahrzeuges. Die Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym in Wrocław entscheidet gemeinsam mit dem Betriebsmanagement Südost Leipzig, von welcher Seite ein Ersatztriebfahrzeug an den schadhafte Zug heranzuführen ist, und in welcher Richtung die Grenzbetriebsstrecke zu räumen ist.	
		(...)	(...)	
60	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, pisemnym 95.95 i załącznikiem językowym przyczyna nr W3. Dla pociągów przekraczających granicę cofanie pociągu bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu jest zabronione.	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.	Zu 408.0572 Abschn. 3-6
		(...)	(...)	
		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 zjechanie pociągu w całości.	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 408.2572 Abschn. 2
61	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69; i Ir-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 Zu 408.0581 Abschn. 3
		(...)	(...)	

62	Ir- 5a § 15 Abs. 10	Alarm / Kolejowe połączenie alarmowe REC Jeśli terminal pojazdu kolejowego znajduje się w polskiej sieci GSM-R i zostanie odebrane połączenie alarmowe REC, maszynista musi natychmiast zatrzymać swój pojazd i poczekać na informacje weryfikujące przyczynę nadania połączenia REC. Jeśli terminal pojazdu kolejowego znajduje się w trybie GSM-R (D) i zostanie odebrane połączenie alarmowego REC, maszynista musi natychmiast zmniejszyć prędkość swojego pociągu do maksymalnie 40 km/h. Jeśli po odebraniu połączenia alarmowego REC nie następuje polecenie zatrzymania awaryjnego lub inne zapowiedź, maszynista musi kontynuować jazdę zgodnie z zasadami "jazdy na widoczność" do czasu, aż z kolejnego komunikatu będzie wynikać, że Alarm nie dotyczy jego pociągu lub on wyjaśni z dyżurnym ruchu przyczynę połączenia alarmowego REC. Jeśli w kierunku jazdy do Polski z kolejnego komunikatu nie wynika jednoznacznie, że jego pociąg nie jest zagrożony lub nie udało się wyjaśnić przyczyny połączenia alarmowego REC z dyżurnym ruchu, pociąg musi zostać zatrzymany najpóźniej na granicy prowadzenia ruchu.	Notruf / Alarmsignal Befindet sich das Zugfunkgerät im polnischen GSM-R-Funk und ein „Radio Emergency Call“ (Funknotruf) wird auf dem Endgerät des Eisenbahnfahrzeuges signalisiert, muss der Triebfahrzeugführer sein Fahrzeug sofort anhalten und gemeinsam mit dem Fdl die Ursache des „Radio Emergency Call“ klären. Ist das Zugfunkgerät im GSM-R (D)-Netz gewählt muss der Tf bei Eingang eines Notrufes, die Geschwindigkeit seines Zuges sofort auf höchstens 40 km/h verringern. Folgt dem Notruf kein Nothaltauftrag oder keine Durchsage, muss er so lange auf Sicht weiterfahren, bis sich aus der anschließenden Meldung ergibt, dass er nicht betroffen ist oder er die Ursache des Notrufs mit dem Fdl geklärt hat. Wenn sich in Fahrtrichtung Polen bis zur Grenze der Betriebsführung aus der anschließenden Meldung nicht ergibt, dass er nicht betroffen ist oder die Ursache des Notrufs mit dem Fdl nicht geklärt werden konnte, ist der Zug spätestens an der Grenze der Betriebsführung anzuhalten.	Zu 408.0581 Abschn. 3 Zu 408.2581 Abschn. 3
63	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
		(...)	(...)	

76		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 Zu 408.2653
77		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 FdI 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
		(...)	(...)	
79	Do Ir-1 oraz Ir-9	Postanowienia dotyczące jazd manewrowych na stacjach zmiany systemu Na stacjach zmiany systemu DB InfraGO AG obowiązują reguły ujęte w instrukcji 408.48. Na stacji zmiany systemu PKP PLK S.A. obowiązują postanowienia instrukcji Ir-1 oraz instrukcji Ir-9.	Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten auf den Systemwechselbahnhöfen Auf den Systemwechselbahnhöfen der DB InfraGO AG gelten die Regeln der Ril 408.48. Auf den Systemwechselbahnhöfen der PKP PLK S.A. gelten die Regeln der Fahrdienstvorschrift Ir-1 und der Rangiervorschrift Ir-9.	Zu 408.48
80	Do Ir-1 § 63 ust. 28 i Ir 9 §14	Zabezpieczanie pojazdów przed zbiegnięciem (na stacjach) Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na stacjach odpowiadają pracownicy przewoźników kolejowych. Dane o profilu stacji podane są w punkcie 5.3.	Festlegen von Fahrzeugen im Bahnhof Für das Sichern der Fahrzeuge in den Bahnhöfen sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Neigungen der Bahnhöfe sind im Abschnitt 5.3 angegeben.	Zu 408.4831 Abschn. 2
		(...)	(...)	

82	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
83	Do Ir-5a § 25 ust. 2	Nieprawidłowości przy przekraczaniu granicy do Polski – brak sieci GSM-R (PL) W przypadku zbliżania się pociągu do posterunku podg. Bielawa Dolna należy zatrzymać pociąg przed semaforem wyjazdowym. Pociąg nie może kontynuować jazdy nawet jeśli na semaforze podany jest sygnał zezwalający. Kontynuacja jazdy pociągu możliwa jest tylko po uzyskaniu zezwolenia od dyżurnego ruchu stacji Węgliniec. Dyżurny ruchu jeśli nie ma innych przeszkód wydaje rozkaz pisemny, w którym zezwala na kontynuację jazdy w systemie łączności analogowej sieci VHF do stacji Węgliniec. Numery kanałów radiowych są nadal zawarte w opracowanych rozkładach jazdy. Nadal jest utrzymany obowiązek wyposażenia pojazdów trakcyjnych w polską łączność analogową.	Unregelmäßigkeiten beim Überfahren der Staatsgrenze nach Polen – kein GSM-R (PL)-Netz Wenn ein Zug sich der Üst. Bielawa Dolna nähert, muss der Zug vor dem Hauptsignal angehalten werden. Der Zug darf nicht weiterfahren, auch wenn das Hauptsignal Fahrtbegriff zeigt. Die Weiterfahrt des Zuges darf nur nach Zustimmung des Fahrdienstleiters Węgliniec erfolgen. Der Fahrdienstleiter kann daraufhin einen Befehl erteilen, in welchem der Tf aufgefordert wird, das analoge VHF- Netz bis zum Bahnhof Węgliniec zu nutzen. Die Funkkanäle sind weiterhin in den Fahrplänen für die Grenzbetriebsstrecke enthalten. Die Ausrüstungspflicht der Tzf mit analogem polnischem Zugfunk ist nicht aufgehoben worden.	
		(...)	(...)	

7.2 Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania

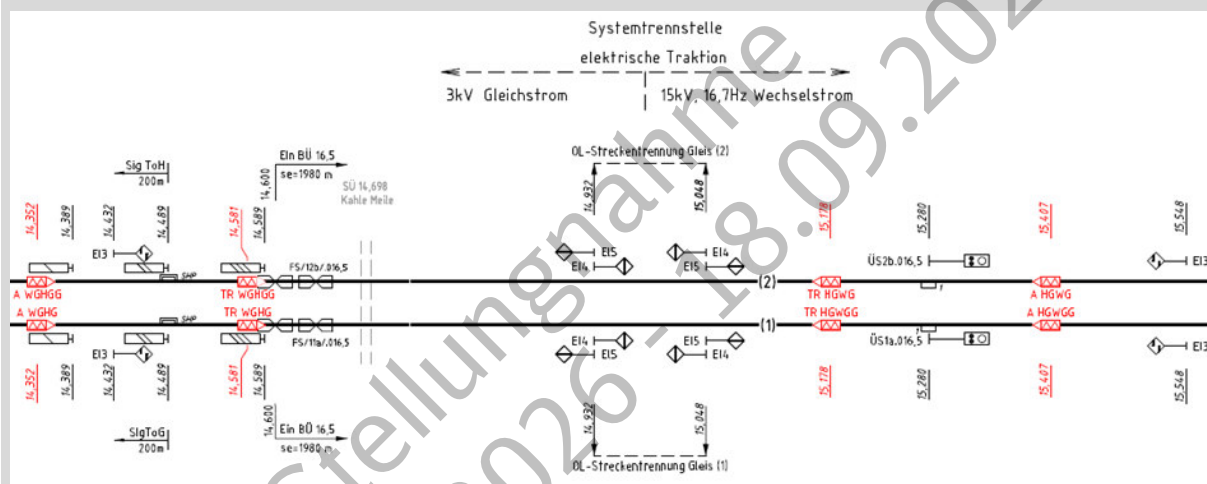
7.2.1 Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów

7.2.1.1 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:



7.2 Betriebliche Vorgaben zur Transition

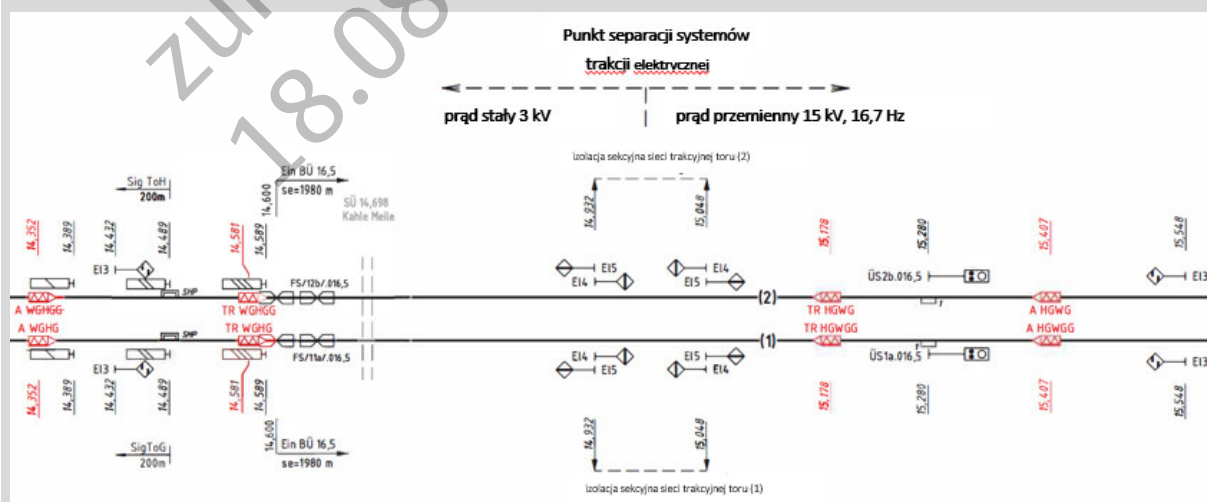
7.2.1 Transition der Zugsicherungssysteme

7.2.1.1 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:



(2) Kierunek jazdy Węgliniec - Horka Gbf

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.

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)].

(2) Fahrtrichtung Węgliniec - Horka Gbf

Das führende Fahrzeug passiert die Ankündigungsbalise 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

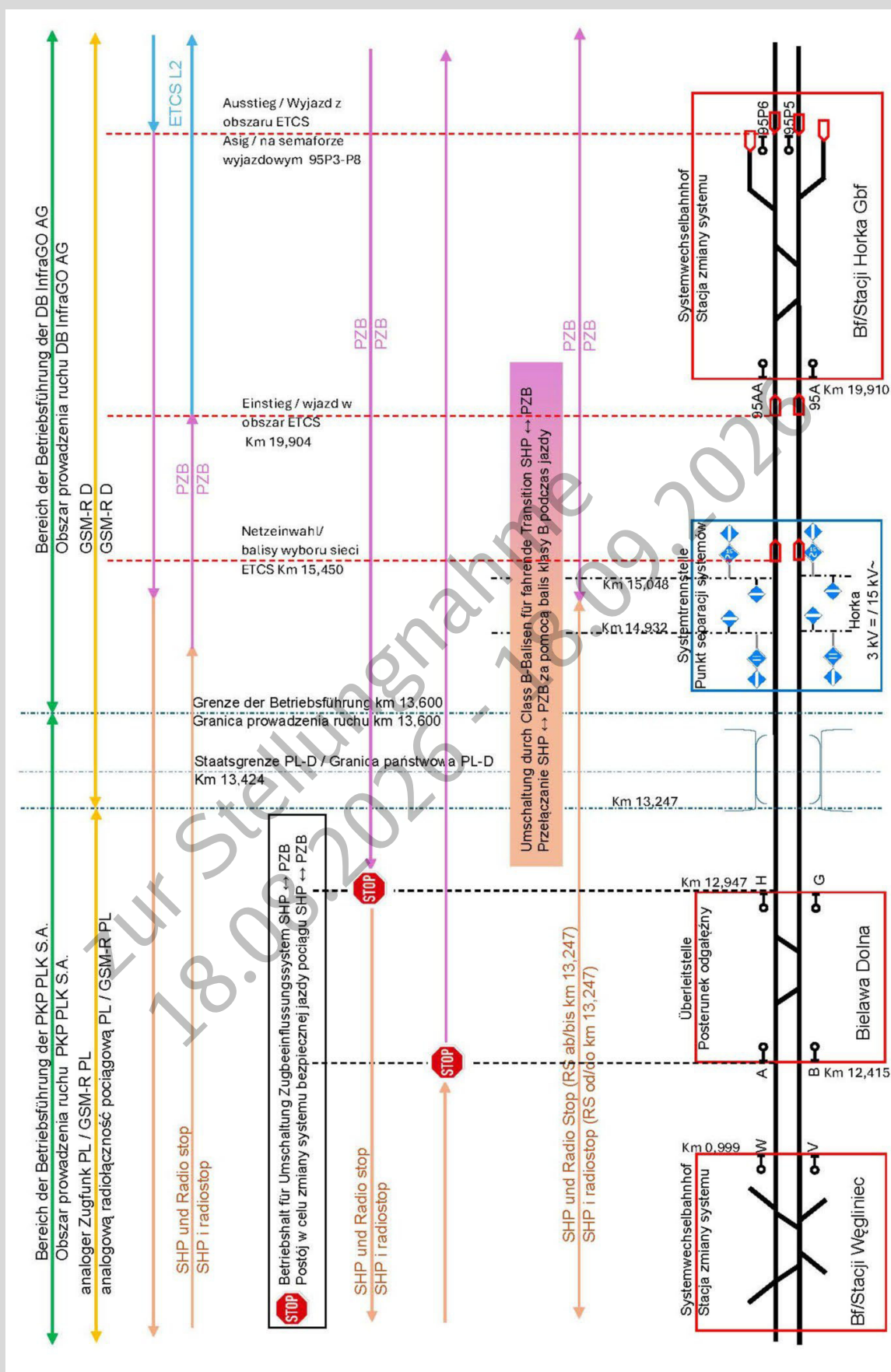
Der Ausstieg aus dem System ETCS-Level 2 wird an den Ausstiegssignalen 95P3-95P8 (Ausfahrtsignale des Bahnhofes Horka Gbf) realisiert. Die Weiterfahrt erfolgt im Level NTC Betriebsart PZB.

Das führende Fahrzeug passiert die Ankündigungsbalise 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)].

(4) Schemat lokalizacji balis:

Lageplan Balisen:



**7.2.1.2 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.

Jeżeli maszynista zgłosi że nie może włączyć urządzenia PZB, musi otrzymać dwujęzyczny rozkaz 5, powód nr 80 ograniczenie jazdy z prędkością 50 km/h do stacji Horka Gbf. Dopiero po wydaniu rozkazu dyżurny ruchu odpowiedzialny za prowadzenie ruchu na podg. Bielawa Dolna może zezwolić na jazdę pociągu.

(3) Kierunek jazdy Horka Gbf – Węgliniec

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.

7.2.2 Przełączanie radiołączności pociągowej

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

Przełączenia urządzeń na polską łączność pociągową GSM-R należy dokonać przy wskaźniku W33 „GSM-R – PL” ustawionym w km 14,257.

**7.2.1.2 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 Überleitstelle 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.

Meldet der Tf, dass er PZB nicht einschalten konnte, ist er mit einem zweisprachiger Befehl 5 mit Auftrag x.95, Grund Nr. 80 zur Fahrt mit 50 km/h bis Horka Gbf zu beauftragen. Erst nach Erteilung des Befehls darf der für die Üst Bielawa Dolna zuständigen Fdl die Zustimmung zur Fahrt erteilen.

(3) Fahrtrichtung Horka Gbf - Węgliniec

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.

7.2.2 Transition der Zugfunksysteme

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

Die Umschaltung in das polnische GSM-R-Netz erfolgt an der GSM-R Funknetztafel W 33 „GSM-R PL” – aufgestellt in km 14,257.

7.2.3 Przelączanie systemów zasilania trakcji elektrycznej W przypadku pojazdów prowadzonych trakcją elektryczną zmiana systemu zasilania (15kV, 16,7Hz prąd zmienny / 3kV prąd stały) dokonywana jest przez maszynistę ręcznie podczas jazdy zgodnie z ustawionymi wskaźnikami. Przelączanie systemów zasilania odbywa się zgodnie z osygnalizowaniem wskaźnikami. Przejazd przez miejsce separacji systemów musi odbywać się przy opuszczonym pantografie. Miejsce jest osygnalizowane wskaźnikami EI 3, EI 4 oraz EI 5. Zgodnie z przepisami sygnalizacyjnymi DB RiL 301.	7.2.3 Transition der Oberleitungssysteme Für Fahrzeuge mit elektrischer Traktion erfolgt der Wechsel des Stromsystems (15 kV, 16,7 Hz Wechselfspannung/3 kV Gleichspannung) während der Fahrt manuell durch den Tf gemäß Streckensignalisierung. Das Umschalten des Stromsystems erfolgt gemäß der Signalisierung. Die Systemtrennstelle muss mit gesenktem Stromabnehmer durchfahren werden. Die Stelle ist durch die Signale EI 3, EI 4 und EI 5 gekennzeichnet. EI-Signale nach RiL 301 sind aufgestellt.
---	---

8 Utrzymanie obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej (...)	8 Instandhaltung von Anlagen der Eisenbahninfrastruktur (...)
8.5 Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej (1) Sieć trakcyjna na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym jest po napięciem. (...)	8.5 Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion (1) Die Oberleitungsanlage über der Grenzbetriebsstrecke steht unter Spannung. (...)

9 Postanowienia końcowe	9 Schlussbestimmungen
9.1 Postanowienia ogólne	9.1 Allgemeine Regelungen
(1) MPG dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Węgliniec - Horka Gbf, sporządzone zostało w dwóch dwujęzycznych oryginałach, zarówno w języku polskim jak i niemieckim, przy czym obydwa teksty są na równie wiążące.	(1) Die ÖGV für die Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węgliniec wird in elektronischer Form – zweisprachig in deutscher als auch in polnischer Sprache – ausgefertigt und digital unterzeichnet, wobei beide Wortlaute gleichermaßen verbindlich sind.
(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.	(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.
(...)	(...)
9.2 Nadanie mocy prawnej	9.2 Inkraftsetzung
Nowe wydanie do obowiązującego „Miejscowego porozumienia granicznego między DB InfraGO AG, Fahrweg 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 13.12.2026 r.	Die Neuherausgabe der gültigen „Örtlichen Grenzvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG, Fahrweg Südost und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu für die Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf – Węgliniec“ tritt am 13.12.2026 in Kraft.
za/für die PKP PLK S.A.	za/für die DB InfraGO AG
Wrocław	Leipzig
podp. Adam Siudziński Zastępca Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych we Wrocławiu ds. Eksploatacyjnych	ppa. Jan Haußner Leiter Fahrweg Südost
Wrocław	
podp. Daniel Dygudaj Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych we Wrocławiu	



10	Załączniki	10	Anhänge
10.1	Dwujęzyczny rozkaz 1-9, dwujęzyczny rozkaz 21-95 i załącznik językowy do polecenia 95.95	10.1	Zweisprachiger Befehl 1-9, Zweisprachiger Befehl 21-95 und Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95
	Dwujęzyczne pisemne rozkazy		Zweisprachige schriftliche Befehle
	[Format A4, druk dwustronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V01)]		[Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V01)]
	publikowany na stronie internetowej DB InfraGO INB w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod.		werden in den INB der DB InfraGO AG bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks veröffentlicht.
	www.dbinfra.go.com/bt-rw		www.dbinfra.go.com/bt-rw
	<u>Dwujęzyczne rozkazy 21-95 i załącznik językowy do polecenia 95.95</u>		<u>Zweisprachige Befehle 21-95 und Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95</u>
	[Format A4, druk dwustronny, (dla DB InfraGO AG jako druk 302.2000V02)]		[Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V02)]
	publikowany na stronie internetowej DB InfraGO INB w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod.		werden in den INB der DB InfraGO AG bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks veröffentlicht.

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

10.1.1 Rozkazy 1-9 pl/d
(strona przednia)

10.1.1 Befehle 1-9 d/pl
(Vorderseite)

6	☐ Fahren auf Sicht Polecenie jazdy na widoczność ☐ Fahren auf Sicht und ☐ Geschwindigkeitsbeschränkung 6.40 Jazda na widoczność a x.41 Nie przekraczać prędkości x.42 km/h zwischen / in między / w x.43 Zugmeldestelle Postenurzek zapowiadawczy a x.44 Zugmeldestelle Postenurzek zapowiadawczy von bis od do x.47.1 km / x.47.2 Signal Sygnal x.48.1 km / x.48.2 Signal Sygnal ☐ Strecke aus folgendem Grund prüfen Ergebnis melden an x.90 Zbadać stan linii z powodu x.91 [Freitext] przekazać ustalenia do dowolny tekst] ☐ Zusätzliche Anweisungen x.95 dodatekowe instrukcje x.96 [Freitext] dowolny tekst] ☐ Starten in SR nach Vorbereiten einer Fahrt ☐ Zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR darf in SR starten ☐ darf vorbeifahren am EOA 7.10 zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR 7.20 zezwolenie na przejechanie EOA 7.21 Signal Sygnal Zugmeldestelle Postenurzek zapowiadawczy ☐ ist vom Fahren auf Sicht befreit jest zwolniony z jazdy na widoczność x.25 ☐ BÜ sichern Zabezpieczyć przejazd kolejowo-drogowy ☐ Information über einen oder mehrere defekte Bahnübergänge 8.40 Powiadomienie o uszkodzonym przejeździe kolejowo-drogowym ☐ Höchstgeschwindigkeit x.41 nie przekraczać prędkości x.42 km/h ☐ muss halten vor BÜ und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist ☐ musi zatrzymać się przed przejazdem kolejowo-drogowym dalsza jazda po zabezpieczeniu przejazdu 8.50 zwischen / in und między / w a in und w a x.51.1 km a x.52.1 km a x.53.1 km a x.54.1 km a x.55.1 km a x.56.1 km ☐ Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung ☐ Jazda z ograniczonym zasileniem energią 9.40 Eingeschränkte Fahrstromversorgung Ograniczone zasilanie energią zwischen / in und między / w a von bis od do x.43 Zugmeldestelle Postenurzek zapowiadawczy a x.44 Zugmeldestelle Postenurzek zapowiadawczy x.45 Zugmeldestelle Postenurzek zapowiadawczy x.46.1 km / x.47.2 Signal Sygnal x.47.1 km / x.47.2 Signal Sygnal ☐ Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert ☐ Ja [oder] ☐ Nein Ograniczenia zasilania energią osygnalizowane 9.67 tak [lub] nie 9.68 ☐ Fahren mit gesenktem Stromabnehmer ☐ Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter 9.70 Jechać z opuszczonym pantografami 9.75 Jechać w wyłączonym wyłączniku szypkiem V Name Triebfahrzeugführer Identyfikator maszynisty B Datum Data Y Uhrzeit Godzina W Name Anweisender Identyfikator nadawcy Z Eindeutige Kennung Niepowtarzalny identyfikator gültig ab 14.12.2025 ważne od 14.12.2025
---	---

Befehl 1 - 9
Rozkazy 1 - 9

A Zugnummer numer pociągu von z E Anzahl der Vordrucke ilość druków C Standort des Zuges Lokalizacja pociągu D Standort des Anweisenden Lokalizacja nadawcy
1 ☐ Vorbeifahrt am EOA / Vorbieżenie nad EOA ☐ Zezwolenie na przejechanie EOA / Zezwolenie na przejechanie miejsc semafora 1.10 darf vorbeifahren am EOA / Signal Ma zezwolenie na przejechanie EOA / semafora 1.11.1 km / 1.11.2 Signal Zugmeldestelle 1.12.1 km / 1.12.2 Signal Zugmeldestelle und a 1.13.1 km / 1.13.2 Signal Zugmeldestelle und a 1.13.1 km / 1.13.2 Signal Zugmeldestelle und a ☐ ist vom Fahren auf Sicht befreit ☐ jest zwolniony z jazdy na widoczność x.95 [Freitext] dowolny tekst] ☐ Zusätzliche Anweisungen x.95 dodatekowe instrukcje ☐ Weiterfahren nach TR / Wydawanie jazdy po zatrzymaniu przez system w wyniku hamowania nagłego 2.10 darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrterlaubnis empfangen wurde 2.10 Jezeli nie otrzymano żadnego MA, można kontynuować w trybie SR ☐ ist vom Fahren auf Sicht befreit ☐ jest zwolniony z jazdy na widoczność x.25 ☐ Zusätzliche Anweisungen x.95 dodatekowe instrukcje x.96 [Freitext, Wortlautblatt dowolny tekst, Załącznik listkowy] ☐ Verbleiben im Stillstand Polecenie pozostania na postoju 3.10 Verbleiben im Stillstand ☐ "Fahrt beenden" durchführen 3.15 Pozostać na postoju w obecnej lokalizacji 3.15 Przeprowadzić procedurę zakończenia jazdy Vorhandene ETCS-Fahrterlaubnis löschen Usunąć dostępne MA 3.20 ☐ Widerruf eines Befehls Cofnięcie rozkazu 4.10 Befehl wird widerrufen rozkaz zostaje cofnięty 4.11 eindeutige Kennung niepowtarzalny identyfikator ☐ Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung Polecenie jazdy z ograniczoną prędkością x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung x.42.1 km/h zwischen / in między / w und a x.43 Zugmeldestelle Postenurzek zapowiadawczy von bis od do x.47.1 km / x.47.2 Signal Sygnal x.48.1 km / x.48.2 Signal Sygnal ☐ Zusätzliche Anweisungen x.95 dodatekowe instrukcje x.96 [Freitext, Grund Nr. dowolny tekst, Przyczyna nr]

Gemeinsamer Anhang zu den ÖGV und ÖVED. Vordruck gemeinsame Befehle 1-9 d/pl
Wspólny załącznik do MFG a MPTU, wspólny formularz rozkazów 1-9 pl/d

302.2000V01

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

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

Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczyna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkości
10	Gleis kann besetzt sein Tor może być zajęty	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 kołami oporowymi na obszarze DB InfraGO AG	30 km/h
15	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis Wjazd na tor częściowo zajęty lub na tor, który jest tylko częściowo przejezdny lub na tor, który zakończony kołami oporowymi	20 km/h
16	Kein Durchrutschweg 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	Reiszug muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren Pociąg pasażerski musi wyjątkowo przejeżdżać przez tory towarowe	40 km/h
19	Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert Przejścia kol.-drog. niedostatecznie zabezpieczone	20 km/h
20	Spurnillen 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 Überleitungsstörungen (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 złych 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 prowadzonych na wskazaniach kabinowych)	50 km/h
34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen Brak zależności semaforów od zwrotnic	50 km/h

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 prędkości
35	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert Zwrotnica zabezpieczona zamkiem HV 73 bez blokady	5 km/h
36		
37	Warten von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Ostrzeżenie podróżnych na peronie jest niemożliwe	j)*
38	Brak informacji o zmianie peronu	auf Sicht na widoczność
39	Engstelle für LU-Sendungen Miejsce zwężone dla przesyłki z przekrozoną skrajnią	10 km/h
40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen Ograniczona nośność budowli inżynierskich dla przesyłek nadwycieczajnych	j)*
41	Spitzensignal unvollständig Sygnały czóło pociągu są niekompletne	40 km/h
42	Windwarnung Ostrzeżenie przed silnymi wiatrami	80 km/h
43	Schwingfahrabschnitt Jazda pociągu odbywa się z opuszczonym pantografem lub bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci trakcyjnej.	140 km/h
	Besonderheiten auf Grenzbetriebsstrecken Przypadki szczególne na odcinku eksploatacji w ruchu granicznym	
80	angeordnete Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nakaz zmniejszenia dopuszczalnej maksymalnej prędkości	j)*
81	fehlende Bremsleistung Brak wymaganej hamulcowości	j)*
82	Bauart der Fahrzeuge Typ pojazdów	j)*
83	fährt ab dem Hauptsignal im anschließenden Weichenbereich mit herabgesetzter Geschwindigkeit, wenn das Hauptsignal Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigt Zmniejszona prędkość w okolicy zwrotnicowym za semaforem, jeżeli semafor zezwala na jazdę z ograniczoną prędkością.	j)*
84	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der PKP PLK S.A. Wjazd na tor zakończony kołami oporowymi na obszarze PKP PLK S.A.	20 km/h j)*
	j)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben j)* = Różne wskazania dotyczące prędkości	
	Übersetzungshilfe: Signal, Hauptsignal Weiche Gleis Regelgleis Gegengleis	Tłumaczenie: Signal, Semafor rozjazd tor po torze prawym po torze lewy

302.2000V01

gültig ab 14.12.2025
ważne od 14.12.2025

10.1.2 Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d (strona przednia)

10.1.2 Zweisprachige Befehle 21 – 95 d/pl (Vorderseite)

31	☐	Rangieren über Ra 10 / W5 oder Einfahrtheiwehe Zerwolenie na manewry poza sygnal Ra 10 / W 5 lub poza ostatni rozjazd darf im ☐ moze manewrowac w 31.10 31.11 Bahnhof / 31.12 Bahnhofsbl stacji über ☐ Signal Ra 10 / W5 [oder] ☐ Einfahrtheiwehe poza 31.14 sygnal Ra 10 / W 5 [lub] 31.15 ostatni rozjazd 31.13 Zugmeldestelle Posturensk zapowiadawczy rangingen 31.16 Nr. Einfahrtheiwehe Nr. ostatniego rozjazdu 31.17 Urzadz. i goze
32	☐	Anhalten Zatrzymac pociag ☐ muss anhalten vor 32.10 zatrzymac pociag przed 32.11 Stelle vor der anzuhalten ist Miejsce przed ktorym nalezy siq zatrzymac
33	☐	Gestörte ETCS-Bk uszkodzony odstep ETCS ☐ muss bei gestörten 33.10 djechac do uszkodzonego 33.12 ETCS-Bk odstep ETCS angegebenen Geschwindigkeit fahren und dort auch bei ETCS-Fahrtaubnis anhalten. i muss sie tam zatrzymac, pomimo zasysgnalizowanego „Zerwolenia Na Jazde“ (MA).
95	☐	Zusätzliche Anweisungen Dodatkowe instrukcje ☐ muss bis zur Langsamfahrsstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit fahren 95.10 und niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignal beachten. jehac z predkoscia nie wieksza niz dozwolona w rozkladzie jazdy az do odcinka wolnej predkosc i przeznaczac nieszq predkosc i zgodnie z wyswietlaczem w kabinie maszynisty i wskaznikami predkosc na szlaku. ☐ muss bei Annäherung an den BU / RU Signal Zp 1 geben und BU / RU schnellstens räumen, wenn 95.20 erstes Fahrzeug Straßennette / RU-Mitte erreicht hat. Podczas zbliżania sie do przejazdu kolejowo-drogowego podawac sygnal „becznosc“. Po minieciu szerokosci przejazdu (szerokosci drogi kolejowej) / szerokosci przejazdu dla podroznych przez czolo pienw szego polozdu jak nalezylbyel zwolnic przejazd kol.-drog zejście dla podroznych. ☐ muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1 / Rpt 1 warnen und anhalten, wenn Personen das 95.30 Gleis nicht verlassen. Ostrzeż osoby znajdujace sie przy i na torze kolejowym sygnalem Zp 1 / Rpt 1, zatrzymac pociag, jezeli osoby nie opuszczaja toru. ☐ muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 / Rpt 1 geben. 95.40 Przy zbliżaniu sie do peronu podac sygnal Zp 1 / Rpt 1. ☐ PZB / SHP in / am ☐ ständig wirksam 95.50 Urzadzene w / przy ☐ stale aktywne 95.51 PZB / SHP 95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle 95.53 Signal, Posturensk zapowiadawczy
	☐	muss folgende Anweisungen beachten 95.95 muss przestrzegac nastepujacych polecen

V	B	Y
Name Triebfahrzeugführer Identifikator männlich	Datum Data	Uhrzeit Godzina
W	Z	
Name Anweisender Identifikator nadawcy	Eindeutige Kennung Niepowtarzalny identyfikator	

gültig ab 14.12.2025
wazne od 14.12.2025

Befehl 21 – 95 Rozkazy 21 - 95		A Zugnummer numer pociągu von Zug E Anzahl der Vordrucke ilość druków		C Standort des Zuges Lokalizacja pociągu Standort der Rangierabteilung Lokalizacja jazdy manewrowej D Standort des Anweisenden Lokalizacja nadawcy	
21	☐ Einfahrt Wjazd	/ Weiterfahrt / kontynuować jazdę			
	☐ darf in/ auf der ma zezwolenie na			☐ einfahren wjazd	
	21.10 [oder] [lub]	☐ weiterfahren do kontynuacji jazdy		21.12	
22	☐ Ausfahrt aus dem Bahnhof / Bahnhofsteil Wyjazd ze stacji / część stacji				
	☐ darf aus dem ma zezwolenie do wyjazdu z				
	22.10	22.11 Bahnhof / 22.12 Bahnhofsteil stacji / część stacji			
23	☐ Fahren auf dem Gegengleis Jazda po torze lewym				
	☐ fährt auf dem Gegengleis von jechać po torze lewym od			bis do	
	23.10	23.11 Zugmeldestelle / Posteunek zapowiadający		23.12 Zugmeldestelle / Posteunek zapowiadający	
24	☐ Zurückkehrende Fahren Jazda z powrotem				
	☐ fährt [oder] ☐ schiebt nach von jazda [lub] popychanie od			In Richtung w kierunku und kehrt zurück i jazda z powrotem	
	24.11	24.12			
	24.14 Zugmeldestelle Posteunek zapowiadający	24.15 km		24.16 Signal sygnal	
	24.20	Po torze prawym, a powrót po torze lewym			
	24.20	Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis			
	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 wybrać poziom ETCS			wählen	
	28.10	28.11 ETCS-Level poziom ETCS			
	☐ muss ETCS-Betriebsart wybrać tryb 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 zezwalać jechać dalej zgodnie ze wskazaniem semaforów				
	29.10	29.11			
	☐ muss 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren jechać 2000 m z maksymalną prędkością 40 km/h				
	29.20	29.20			
	29.20	muss bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren jechać do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalną prędkością 40 km/h			

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

10.1.3 Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95 d/pl (Rückseite)

[illegible]