



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

DB NETZE

Uregulowania w zakresie prowadzenia ruchu przez granicę państwową, część B

MIEJSCOWE POROZUMIENIE GRANICZNE

między

DB Netz AG

Regionalbereich Ost

Produktionsdurchführung Cottbus

i

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A)

Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze

Dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

Rzepin – Frankfurt (Oder)

Ważne od 01.04.2014.

	za DB AG	za PKP S.A.
Jednostka prowadząca	DB Netz AG Regionalbereich Ost Betriebszentrale-Regionale Betriebsplanung Granitzstraße 55-56 13189 Berlin	PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze Ul. Traugutta 10 65-025 Zielona Góra
Telefon poczt.	+49 – 30-297-41655	+48 - 68 – 419 23 78
Fax poczt.	+49 – 30-297-41524	+48 - 68 – 419 25 27
E-Mail	Heribert.Uller@deutschebahn.com	andrzej.pawelski@plk-sa.pl
Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury	DB Netz AG Regionalbereich Ost Produktiondurchführung Cottbus Netzbezirk Frankfurt (Oder) Briesener Straße 6 15230 Frankfurt (Oder)	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze Sekcja Eksploatacji Zbąszynek ul. PCK 9. 66- 210 Zbąszynek
Telefon poczt.	+49 – 335-564-2304	+48 68-419 -15 -86
Fax poczt.	+49 – 335-564-2361	+48 68-419 -14-18
E-Mail	Wolf-gang.Brunotte@deutschebahn.com	jerzy.przadka@plk-sa.pl

Udostępnić:

Dyżurnym ruchu na posterunkach, dyspozytorom, zarządzającym w sytuacjach kryzysowych i innym pracownikom biorącym udział w prowadzeniu ruchu kolejowego. Pracownikom sporządzającym miejscowe wytyczne, rozkłady jazdy, regulaminy tymczasowe prowadzenia ruchu pociągów (Beta), Pracownikom Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, Centrum Rozkładów Jazdy, kontrolerom i instruktorom ruchu, maszynistom, kierownikom pociągu.

Wykaz zmian

Ip. Nr	Krótka treść	Ważne od	Poprawka opracowana	
			dnia	Przez
1	Dostosowanie zapisów MPG do zmian w niemieckich przepisach ruchu Ril 408 oraz zmian organizacyjnych w PKP PLK S.A.	13.12.2015	22.05.2015	IZ Zielona Góra

Spis treści

	Uwagi wstępne.....	6
1.	Zakres obowiązywania	7
2.	Określenie pojęć	8
3.	Jazda pociągów	9
3.1.	Czas pracy odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	9
3.2.	Postanowienia eksploatacyjne dla kolejowych przesyłek nadzwyczajnych.....	9
4.	Opis instalacji i urządzeń kolejowych	12
4.1.	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	12
4.2.	Stacje zmiany systemu.....	13
5.	Prowadzenie ruchu kolejowego.....	15
5.1.	Stosowane przepisy i wytyczne	15
5.2.	Wymiana przepisów	15
5.3.	Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktur	15
5.4.	Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi.....	15
5.5.	Zasady prowadzenia ruchu podczas zamknięć torowych	19
6.	Miejscowe uregulowania do przepisów ruchu i sygnalizacji PKP PLK S.A. i DB Netz A.G., oraz wytycznych i umów międzynarodowych w tym zakresie.	23
6.1.	Przepisy ruchu	23
6.2.	Szczegółowe miejscowe uregulowania dla pracowników określonych KPP uczestniczących w kolejowym ruchu granicznym	33
6.2.1	Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia SHP-PZB.....	33
6.2.2	Eksploatacyjne regulacje przełączania urządzeń	33
6.2.3	Wykonanie przełączenia za pomocą urządzeń technicznych infrastruktury.....	35
6.2.4	Ustalenia dla kierujących pojazdami kolejowymi z napędem podczas przejazdów odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.....	36
7.	Utrzymanie obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej.....	37
7.1.	Obiekty i urządzenia kolejowe.....	37
7.1.1.	Kompetencje.....	37
7.1.2.	Granica utrzymania.....	37
7.2.	Urządzenia telekomunikacyjne.....	37
7.2.1.	Kompetencje	37
7.2.2.	Granica utrzymania	37

7.3.	Urządzenia wysokiego napięcia (nietrakcyjne)	38
7.3.1.	Kompetencje	38
7.3.2.	Granica utrzymania	38
8.	Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej.....	39
9.	Nadanie mocy prawnej.....	43
10.	Dodatki.....	44
10.1.	Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym	44
10.2.	Plany schematyczne odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.....	49
10.3.	Sposób postępowania Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w sprawie wydarzeń nadzwyczajnych, które mają wpływ na prowadzenie ruchu.....	50
10.4.	Uregulowania w zakresie powiadamiania o robotach, zwolnieniach i zdarzeniach nadzwyczajnych, które mają wpływ na prowadzenie ruchu.....	50
10.5.	Wykaz numerów telefonów służbowych i postanowienia dotyczące telekomunikacji.....	56
10.6 .	Wykaz pojazdów trakcyjnych dopuszczonych do ruchu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym.....	61

Uwagi wstępne

Zasadniczo obowiązują w kolejowym ruchu transgranicznym przepisy prawne państwa i instrukcje (Richtlinien) oraz polecenia dotyczące prowadzenia ruchu kolejowego, jak również przepisy w zakresie bezpieczeństwa ruchu Kolejowego Przedsiębiorstwa Infrastruktury (KPI) którego infrastruktura jest użytkowana.

Uwzględniając powyższe, „Uregulowania w zakresie prowadzenia ruchu przez granice państwową”, Część A i B oraz „Warunki użytkowania odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym dla Kolejowych Przedsiębiorstw Przewozowych (KPP)” mogą dopuszczać odstępstwa oraz uzupełnienia.:

Oprócz tego KPI ustalają między sobą w „Uregulowaniach w zakresie prowadzenia ruchu przez granice państwową”, Część A i B, opis punktów styku i szczegóły eksploatacji infrastruktury kolejowej.

Dodatkowo, KPI określają w powyższych uregulowaniach organizację prac dla przygotowania i prowadzenia ruchu kolejowego na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym.

Pełna wersja PRG/RfBS Części A. i B. opublikowana zostanie tylko dla użytku wewnętrznego w KPI.

Dla KPP oraz dla innych upoważnionych podmiotów (ZB) w Niemczech uczestniczących w ruchu kolejowym na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym, zostaną opracowywane warunki użytkowania (WU), zawierające wyciągi z PRG/RfBS Część A i B.

Oznaczone pola (tekst) kolorem szarym stanowiąc będą równocześnie postanowienia „Warunków użytkowania (WU) odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym” dla KPP.

W WU zamiast pojęcia „Uregulowania w zakresie prowadzenia ruchu przez granicę państwową (PRG) Część A OPG względnie Część B MPG” stosowane jest pojęcie „Warunki użytkowania odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym dla przewoźników kolejowych Część A Postanowienia ogólne względnie Część B Postanowienia miejscowe”.

Do tekstów niezawartych w dokumencie nie ma odnośników. Z reguły nie jest zachowana kolejność numeracji dokumentu.

Jeżeli w tym MPG stosowane są językowo uproszczone określenia np: „pracownik“, „dyżurny ruchu“, „maszynista“, „konduktor“, itp. odnoszą się one w równym stopniu do kobiet i mężczyzn .

1. Zakres obowiązywania

Uregulowania w zakresie prowadzenia ruchu przez granicę państwową część B, Miejscowe Porozumienie Graniczne MPG do Umowy pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i DB Netz AG, obowiązuje dla kolejowego ruchu granicznego między DB Netz AG a PKP PLK S.A. dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Rzepin – Frankfurt (Oder) na stacjach, szlakach granicznych i stacjach zmiany systemu wymienionych w punkcie 2 niniejszego porozumienia.

DB Netz AG, Regionalbereich Ost, PD Cottbus i PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze otrzymują po jednym egzemplarzu Miejscowego Porozumienia Granicznego w języku polskim i niemieckim.

Zmian lub uzupełnień w MPG wolno dokonywać tylko w porozumieniu między PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze a DB Netz AG, Regionalbereich Ost, PD Cottbus. Zmiany i uzupełnienia są sporządzane w obu językach i podpisane przez obie strony. Będą one obowiązywać od terminu uzgodnionego przez obie strony.

2. Określenie pojęć

W niniejszym MPG stosuje się pojęcia standardowe o następującym znaczeniu:

Stacje zmiany systemu

Po stronie niemieckiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego jest stacja Frankfurt (Oder) a dla ruchu towarowego jest stacja Oderbrücke .

Po stronie polskiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest stacja Rzepin.

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym

Odcinkiem eksploatowanym w ruchu granicznym dla ruchu pasażerskiego jest odcinek Rzepin - Frankfurt (Oder) Pbf, a dla ruchu towarowego jest odcinek Rzepin - Oderbrücke

Granica państwa znajduje się w km 478,098 (PKP) / km 3,942 (DB)

Granica prowadzenia ruchu

Granicą prowadzenia ruchu są semafony wjazdowe stacji Oderbrücke usytuowane w km 477,814 na terenie Polski.

3. Jazda pociągów.

3.1 Czas pracy kolejowego przejścia granicznego.

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Rzepin - Frankfurt (Oder) dopuszczony jest do wszystkich rodzajów ruchu i otwarty całodobowo. W razie potrzeby DB Netz AG oraz PKP PLK S.A mogą porozumieć się w sprawie przerw w czasie otwarcia posterunków na stacjach zmiany systemu.

3.2 Postanowienia eksploatacyjne dla kolejowych przesyłek nadzwyczajnych.

Postanowienia dla relacji Rzepin – Oderbrücke.

Po otrzymaniu zgłoszenia od dyżurnego ruchu stacji Rzepin o przybyciu przesyłki nadzwyczajnej i dokumentacji warunków przewozu dla odcinka przygranicznego Granica Państwa - Oderbrücke, dyżurny ruchu stacji Oderbrücke udziela zgody dyżurnemu ruchowi stacji Rzepin na wyprawienie pociągu do stacji Oderbrücke .

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

- o przewozie przesyłki nadzwyczajnej ze zmniejszoną prędkością dyżurny ruchu stacji Rzepin informuje maszynistę pociągu rozkazem „G”.
- przewidziane jest konwojowanie przesyłki nadzwyczajnej na infrastrukturze DB Netz AG, konwojent niemiecki zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchowi stacji Rzepin.

Dopiero po stwierdzeniu, że maszyniście wręczono rozkaz „G”, i w przypadku konwojowania przesyłki, konwojent jest w pociągu, dyżurny ruchu stacji Rzepin może zgłosić pociąg dyżurnemu ruchowi Oderbrücke .

Postanowienia dla relacji Oderbrücke - Rzepin

Po otrzymaniu zgłoszenia od dyżurnego ruchu stacji Oderbrücke o przybyciu przesyłki nadzwyczajnej i dokumentacji warunków przewozu dla odcinka przygranicznego Granica Państwa - Rzepin, dyżurny ruchu Rzepin udziela zgody dyżurnemu ruchowi stacji Oderbrücke na wyprawienie pociągu do stacji Rzepin.

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

- o przewozie przesyłki nadzwyczajnej ze zmniejszoną prędkością dyżurny ruchu stacji Oderbrücke informuje maszynistę pociągu rozkazem „G”.
- przewidziane jest konwojowanie przesyłki nadzwyczajnej na infrastrukturze PKP PLK S.A., konwojent polski zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchowi stacji Oderbrücke.

Dopiero po stwierdzeniu, że maszyniście wręczono rozkaz „G”, i w przypadku konwojowania przesyłki, konwojent jest w pociągu, dyżurny ruchu stacji Oderbrücke może zgłosić pociąg dyżurnemu ruchowi stacji Rzepin.

Załącznik 1 (Anlage 1) do pkt. 3.2.**Telefax**

Bitte sofort weiterleiten

Telefax

proszę natychmiast przekazać

Datum: _____

Data:

Absender: Gelegenheitsverkehr
Nadawca: Regionalbereich Ost. Berlin
e-mail: ta-ost@deutschebahn.com

Fax: +49-30-297-40916

Empfänger: IDDE Poznań
Odbiorca: Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu
e-mail: idde7.koordinator@plk-sa.pl Fax: +48-61-63 32 401

Übergeben folgende außergewöhnliche Sendungen:

Przekazujemy następujące przesyłki nadzwyczajne:

1. Datum: _____ 2. Zug: _____
Data: _____ Pociąg: _____
3. Zustimmungen (Bza): _____
Zgody (PNZ): _____
4. Anzahl und Wagengattung: _____
Ilość i rodzaj wagonów: _____
5. Versandbahnhof: _____
Stacja nadania: _____
6. Bestimmungsbahnhof: _____
Stacja przeznaczenia: _____

Załącznik 2 (Anlage 2) do pkt. 3.2

Telefax

Bitte sofort weiterleiten

Telefax

proszę natychmiast przekazać

Datum: _____

Data:

Absender: IDDE PoznańNadawca: Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniue-mail: idde7.koordinator@plk-sa.pl Fax: + 48 61 63 32 401Empfänger: FahrplanOdbiorca: Regionalbereich Ost Berline-mail: ta-ost@deutschebahn.com Fax: +49-30-297-40916Übergeben folgende außergewöhnliche Sendungen:

Przekazujemy następujące przesyłki nadzwyczajne:

1. Datum: _____ 2. Zug: _____
Data: Pociąg:3. Zustimmungen (Bza): _____
Zgody (PNZ):4. Anzahl und Wagengattung _____
Ilość i rodzaj wagonów:5. Versandbahnhof: _____
Stacja nadania:6. Bestimmungsbahnhof: _____
Stacja przeznaczenia:

4. Opis instalacji i urządzeń kolejowych.

4.1 Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym jest zelektryfikowaną linią dwutorową, i jest częścią TEN (Transeuropejskiej Sieci).

Stacja Oderbrücke jest stacją zmiany systemu dla różnych systemów prądu.

Miarodajne największe pochylenie dla poszczególnych odcinków wynosi:

Frankfurt (Oder) Pbf – Oderbrücke	10,38 ‰
Oderbrücke – Kunowice	5 ‰
Kunowice – Rzepin	5,90 ‰

Droga hamowania na obu torach (w kierunku zasadniczym i przeciwnym do zasadniczego) wynosi 1000 m po stronie niemieckiej a 1300 m po stronie polskiej.

Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach)

Frankfurt (Oder) Pbf – Oderbrücke – Granica Państwa	80/100 km/h
Granica Państwa – Kunowice – Rzepin	140/160 km/h

Na odcinku prowadzenia ruchu:

- po stronie niemieckiej obowiązuje skrajnia G-2 (UIC),
- po stronie polskiej obowiązuje skrajnia A PN-69/K-02057.

Semafory wjazdowe i odnoszące się do nich tarcze ostrzegawcze (Ks-Signale) stacji Oderbrücke z kierunku Rzepina znajdują się na terytorium Polskiej infrastruktury:

Tarcza ostrzegawcza Vf wzgl. Vff	w km 5,217/476,789
Sygnal powtarzający VWf wzgl. VWff	w km 4,305/477,700
Semafor wjazdowy F wzgl. FF	w km 4,192/477,814

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Rzepin – (Kunowice) – Oderbrücke – Frankfurt (Oder) Pbf do jazdy po torze lewym na stałe wyposażony jest we wskaźniki W 24 względnie sygnały Zs 6.

Każdy z torów szlakowych pomiędzy posterunkami ruchu Oderbrücke i podg. Kunowice wyposażony jest w pólсамoczną dwukierunkową blokadę liniową z blokiem pozwolenia. Natomiast szlaki Rzepin – podg. Kunowice i Oderbrücke – Frankfurt (Oder) Pbf są wyposażone w samoczną dwukierunkową blokadę liniową po obu torach.

Po polskiej stronie jest radiolączność pociągowa analogowa, a po stronie niemieckiej jako radiolączność pociągowa GSM-R.

Urządzenia oddziaływania na pociąg DB Netz AG i PKP PLK S.A. eksploatowane są w różnych systemach.

Szlak graniczny od tarczy ostrzegawczej Vf lub Vff od stacji Oderbrücke do stacji Frankfurt (Oder) Pbf wyposażony jest w urządzenia punktowego oddziaływania na pociąg (PZB 90).

Szlak od Granicy Państwa do Rzepina wyposażony jest w urządzenia SHP.

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym zaszeregowany jest zgodnie z RIV, Zał. II w odniesieniu do obciążenia na oś i mb do klasy linii D 4. Zarówno na niemieckiej jak również na polskiej infrastrukturze.

Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dopuszczalne są obciążenia:

Osi na tor = 22,5 t (207 kN)

Na mb = 8,0 t/m (78,4 kN/m)

Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym znajdują się następujące przejazdy kolejowe:

Odcinek Oderbrücke – Granica Państwa – Rzepin		
Położenie (km)	Rodzaj zabezpieczenia	Uwagi
476,067	Rogatki elektryczne, sygnalizacja świetlna, ToP	kat. A – dróżnik przejazdowy (Kunowice – Oderbrücke)
472,998	Samoczynna sygnalizacja przejazdowa, półrogatki, ToP,	kat. B (Kunowice – Oderbrücke)
471,787	Samoczynna sygnalizacja przejazdowa, półrogatki, ToP,	kat. B (Rzepin – Kunowice)
469,451	Samoczynna sygnalizacja przejazdowa, półrogatki, ToP,	kat. B (Rzepin – Kunowice)
468,384	Samoczynna sygnalizacja przejazdowa, półrogatki, ToP,	kat. B (Rzepin – Kunowice)
465,693	Samoczynna sygnalizacja przejazdowa, półrogatki, ToP,	kat. B (Rzepin – Kunowice)
464,174	Samoczynna sygnalizacja przejazdowa, półrogatki, ToP,	kat. B (Rzepin – Kunowice)

4.2 Stacje zmiany systemu (trakcji)

Stacje zmiany

Układy stacyjne (szkice sytuacyjne) stacji Frankfurt (Oder) Pbf, Oderbrücke, posterunku odgałęźnego Kunowice i i stacji Rzepin podane są w pkt. 10.1.

Stacja Oderbrücke.

Stacja Oderbrücke obsadzona jest dyżurnym ruchu. Nastawnia elektroniczna (ESTW-Z Siemens) znajduje się w km 3,240 we wschodniej części stacji. Stacja wyposażona jest w sygnalizatory świetlne Ks-Signale.

Stacja Oderbrücke wyposażona jest w sieć trakcyjną. Jest ona stacją zmiany systemu.

W Oderbrücke jest podstacja zmiany systemu prądu dla różnych systemów prądu (15kV-jednofazowy prąd zmienny DB Netz AG i 3kV prąd stały PKP PLK S.A.). Tory nr 16 i 23 nie są zelektryfikowane.

Tor 26 wyposażony jest w sieć trakcyjną o zasilaniu 3 kV.

Stacja Oderbrücke jest wyposażona w cyfrową radiołączność manewrową bez selektywnego wywoływania (RoR) wykorzystująca sieć P-GSM D (Krajowy Roaming)

Miarodajne pochylenia

- w kierunku Frankfurt (Oder) Pbf	10,0‰
- z kierunku Frankfurt (Oder) Pbf	12,0‰
- w stacji Oderbrücke	3,3‰
- do i od Kunowic	8,0‰

Stacja Frankfurt (Oder) Pbf

Stacja Frankfurt (Oder) Pbf obsadzona jest dyżurnym ruchu. Nastawnia znajduje się na zachodniej stronie stacji.

Stacja Frankfurt (Oder) Pbf wyposażona jest w cyfrową sieć radiołączności manewrowej.

Stacja wyposażona jest w sygnalizatory świetlne.

Stacja jest zelektryfikowana. Posiada niemiecki system zasilania – 15 kV jednofazowy prąd zmienny.

Stacja posiada urządzenia dla ruchu pasażerskiego z odpowiednimi możliwościami zapowiadawczymi i dostęp do terminala towarowego transportu kombinowanego (KV).

Tor do bocznic terminala nie jest zelektryfikowany.

Miarodajne pochylenie w stacji wynosi 6,0‰

Stacja Rzepin

Stacja Rzepin podzielona jest na dwa niezależne posterunki zapowiadawcze: RzA i RzB. Posterunkiem zapowiadawczym dla ruchu granicznego jest nastawnia RzA.

Nastawnia dysponująca RzA obsadzona jest dwoma dyżurnymi ruchu. Nastawnia usytuowana jest we wschodniej części stacji.

Nastawnia wyposażona jest w urządzenia elektroniczne Ebillock 850.

Stacja wyposażona jest w sygnalizatory świetlne.

Stacja jest zelektryfikowana napięciem 3 kV prądu stałego.

Stacja przystosowana jest dla ruchu pasażerskiego i towarowego.

Miarodajne pochylenie w stacji Rzepin wynosi 6,0‰

Miarodajne pochylenie w kierunku Boczowa wynosi 7,3‰

Miarodajne pochylenie w kierunku p.odg Kunowice wynosi 9,3‰

5. Prowadzenie ruchu kolejowego.

5.1. Stosowane przepisy i wytyczne.

Dodatkowo do uregulowań odpowiednich KPI obowiązują na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym, Uregulowania w zakresie prowadzenia ruchu przez granicę państwową (PRG), część A. Ogólne porozumienie graniczne (OPG) i część B, Miejscowego Porozumienia Granicznego (MPG).

5.2. Wymiana przepisów

DB Netz AG, Regionalbereich Ost i PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze udostępniają sobie wzajemnie do dyspozycji dwa egzemplarze Miejscowego Porozumienia Granicznego dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Frankfurt (Oder) - Rzepin.

DB Netz AG, Regionalbereich Ost, Koordination Betrieb/Bau przekazuje do dyspozycji PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu cotygodniowo w formie elektronicznej jeden egzemplarz La – obszar wschód.

PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu przekazuje w formie elektronicznej DB Netz AG, Regionalbereich Ost, Koordination Betrieb/Bau na bieżąco jeden egzemplarz swojego „Wykazu ostrzeżeń stałych” (Dodatek 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy) oraz wprowadzane w nim zmiany.

Podstawowe przepisy i wytyczne dotyczące prowadzenia ruchu kolejowego udostępnia się drugiemu KPI zawsze w aktualnej wersji elektronicznej bez specjalnego żądania.

5.3. Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury.

DB Netz AG, Regionalbereich Ost i PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze ściśle współpracują w zakresie organizacji i prowadzenia kolejowego ruchu granicznego, celem utrzymania na wysokim poziomie bezpieczeństwa i jakości kolejowego ruchu granicznego w interesie klientów.

O zmianach i uzupełnieniach w przepisach względnie wytycznych do prowadzenia ruchu kolejowego, mających wpływ na uregulowania kolejowego ruchu granicznego i wymagających zmian względnie uzupełnień w Miejscowym Porozumieniu Granicznym odpowiednio wcześniej należy poinformować inne KPI. MPG/ÖGV należy niezwłocznie dostosować do nowych przepisów i wytycznych.

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

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

5.4 Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi.

(1) Postanowienia ogólne

Kierującymi ruchem kolejowym na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Rzepin - Frankfurt (Oder) są:

- ze strony DB Netz AG
Centrala Ruchu Berlin, Regionalbereichs Ost
- ze strony PKP PLK S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym – Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu.

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

(Załącznik 1 i 2 do punktu 5.4.)

Dyspozytury obu KPI powiadamiają niezwłocznie właściwych dyżurnych ruchu o podjętych decyzjach.

(2) Planowanie kursowania pociągów.

Właściwe dyspozytury obu KPI planują ruch pociągów w uzgodnieniu z dyspozyturami KPP i informują się wzajemnie o przewidywanej ilości pociągów do przekazania.

Planowanie pociągów towarowych między właściwymi dyspozyturami następuje na podstawie specjalnych formularzy względnie elektronicznie.

(3) Ogłaszanie odstępstw:

- a) O odwołaniu pociągów należy możliwie wcześniej poinformować dyspozyturę drugiego KPI.
- b) Dyspozytury informują się wzajemnie o opóźnieniach i ich zmianach:
 - pociągów pasażerskich powyżej 5 minut,
 - pociągów towarowych powyżej 30 minut.
- c) w przypadku zmiany trasy pociągu,
- d) Informacje o krótkotrwałych nieprawidłowościach i zmianach danych o pociągach (patrz poniżej załączniki nr 1 i 2)

Załącznik 1 do punktu. 5.4

PKP PLK S.A.
IDDE Poznan

☎ +48 61 633 1835
 📠 +48 61 633 2401
idde7.koordinator@plk-sa.pl

DB Netz AG
Betriebszentrale Berlin

Zugkoordinator Netzdisposition
 ☎ +49 30 297 41541
 📠 +49 30 297 40904
BLN.XXBZBDN1@deutschebahn.com

Information über Unregelmäßigkeiten bei einem Reisezug über 30 min
Informacja o zakłóceniach w ruchu pasażerskim powyżej 30 min

Tag	Zugnummer	Data	Pociąg nr
Zuglauf		Relacji	
Von	Nach	Z	Do
ca.	Minuten Verspätung	<input type="checkbox"/> ok.	minut spóźnienia
	Ausfall	<input type="checkbox"/>	Odwołanie pociągu
Umleitung über		<input type="checkbox"/>	Przekierowanie przez
Ursache		Przyczyna	
	Bahnbetriebsunfall	<input type="checkbox"/>	Wypadek pociągowy
	Personenunfall	<input type="checkbox"/>	Potrącenie osoby
	Oberleitungsstörung	<input type="checkbox"/>	Usterka sieci trakcyjnej
	Störung an Stellwerksanlagen	<input type="checkbox"/>	Usterka urządzeń srk
	Verzögerungen bei Bauarbeiten	<input type="checkbox"/>	Wydłużone zamknięcia torowe
	Triebfahrzeugschaden	<input type="checkbox"/>	Usterka pojazdu trakcyjnego
	Wagenschaden	<input type="checkbox"/>	Usterka wagonu
	Warten auf Anschlussreisende	<input type="checkbox"/>	Skomunikowanie
	Witterungsbedingte Streckensperrungen	<input type="checkbox"/>	Utrudnienia ze względu na warunki atmosferyczne
	Sonstige Ursachen	<input type="checkbox"/>	Inne przyczyny
	Änderung der Traktion	<input type="checkbox"/>	Zmiana trakcji
	Ein-/Aussetzen von Fahrzeugen	<input type="checkbox"/>	Późne zgłoszenie pociągu
	Zutreffendes bitte ankreuzen	<input checked="" type="checkbox"/>	Odpowiednie należy zakreślić

Załącznik 2 do punktu. 5.4

**PKP PLK S.A.
IDDE Poznan**

☎ +48 61 633 1835

☎ +48 61 633 2401

idde7.koordinator@plk-sa.pl**DB Netz AG
Betriebszentrale Berlin****Zugkoordinator Netzdisposition**

☎ +49 30 297 41541

☎ +49 30 297 40904

BLN.XXBZBDN1@deutschebahn.com**Information über Abruf stehende Züge DB Netz AG – PKP PLK- DB Netz AG**

Informacja o stojących pociągach DB Netz AG – PKP PLK- DB Netz AG

Tag
Data**Uhrzeit**
Godzina h

- **Für den Grenzübergang Oderbrücke – Rzepin stehen derzeit auf dem Bahnhof Oderbrücke / Rzepin folgende Züge (Zusatzverspätung durch Abruf derzeit):**

Na przejściu granicznym Oderbrücke – Rzepin stoją następujące pociągi stacja Oderbrücke / Rzepin (Oczekujące od dnia / godziny):

Zugnummer Pociąg nr	Zusatzverspätung durch Abruf derzeit Oczekujące od dnia / godziny

Weitere Züge stehen auf folgenden Bahnhöfen: Pociągi oczekujące na dalszych stacjach:

Bahnhof Stacja	Zugnummer Pociąg nr	Zusatzverspätung durch Abruf derzeit Oczekujące od dnia / godziny

Zugkoordinator Netzdisposition
Dyspozytor

5.5. Zasady prowadzenia ruchu w czasie zamknięcia toru Oderbrücke - Kunowice lub Kunowice- Oderbrücke na szlaku granicznym

Postanowienia ogólne

Ruchu pociągów należy prowadzić jak na szlaku linii dwutorowej podczas zamknięcia jednego z torów.

Szczegółowe zasady prowadzenia ruchu na czas robót należy określić w Regulaminie tymczasowym / Betrze opracowanym i uzgodnionym przez Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze oraz Produktionsdurchführung Cottbus.

Prowadzenie nieplanowych jazd pociągów roboczych wymagających krótkoterminowych zamknięć torowych, pomiędzy semaforami wjazdowymi 74F względnie 74FF, a granicą utrzymania w km 4,098/ 477,907 należy prowadzić po torze zamkniętym.

O nieplanowanych, krótkoterminowych pracach należy powiadomić zgodnie z punktem 10.4 drukiem z załącznika nr 1, odpowiedniego zarządcę infrastruktury oraz odpowiednie służby (np. nawierzchniowe, energetyczne itp.)

Tor szlakowy Kunowice – Oderbrücke

Jeśli wymagane jest jazda po torze zamkniętym do granicy utrzymania, wówczas dyżurny ruchu Rzepin (RzA) zamyka tor Kunowice – Oderbrücke. Jeśli jazda po torze zamkniętym ma się odbyć poza semafor wjazdowy 74F stacji Oderbrücke aż do granicy utrzymania, wówczas dyżurny ruchu stacji Rzepin żąda dodatkowo u dyżurnego ruchu Oderbrücke zamknięcia toru stacyjnego pomiędzy semaforem wjazdowym 74F a Sygnałem Ra 10/W 5.

Po zamknięciu toru stacyjnego dyżurny ruchu stacji Oderbrücke odpowiada za wystawienia sygnału Sh 2/D1 na wysokości sygnału Ra 10/W5 w km 3,822 względnie ustawia go sam.

Następnie dyżurny ruchu stacji Oderbrücke potwierdza dyżurnemu ruchu w Rzepinie (RzA) zamknięcie toru stacyjnego pomiędzy semaforem wjazdowym 74F a sygnałem Ra 10/W5.

Następnie zostaje uzgodniona jazda po torze zamkniętym pomiędzy dyżurnym ruchu stacji Rzepin i dyżurnym ruchu stacji Oderbrücke. Dyżurny ruchu stacji Oderbrücke udziela dyżurnemu ruchu stacji Rzepin pozwolenia na przejazd obok semafora wjazdowego 74F stacji Oderbrücke do granicy utrzymania w km 4,098/ km. 477,907. Zezwolenie na jazdę do granicy utrzymania zostaje wpisane przez dyżurnego ruchu stacji Rzepin (RzA) i Oderbrücke do dziennika ruchu.

Dyżurny ruchu stacji Rzepin wystawia rozkaz pisemny „G” na pominięcie sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym 74F stacji Oderbrücke do granicy utrzymania w km 4,098/ km. 477,907.

Po zakończeniu prac pociąg roboczy wraca po torze zamkniętym do Rzepina. Po przejeździe przez podg Kunowice kierownik pociągu roboczego (kierownik robót) zgłasza fakt minięcia Kunowic dyżurnemu ruchu stacji Rzepin (RzA), który zgłasza dyżurnemu ruchu stacji Oderbrücke, że wszystkie pojazdy uczestniczące w jeździe po torze zamkniętym minęły semafor wjazdowy D1.

„Tor stacyjny stacji Oderbrücke pomiędzy semaforem wjazdowym 74F, a sygnałem Ra10/W5 jest wolny i przejezdny“. „Bahnhofsgleis des Bahnhofs Oderbrücke zwischen dem Einfahrsignal 74F und dem Signal Ra 10/W 5 frei und befahrbar“.

Fakt ten odnotowują dyżurny ruchu stacji Rzepin w dzienniku ruchu a dyżurny ruchu Oderbrücke w dzienniku ruchu i dzienniku telefonicznym.

Tor stacyjny stacji Oderbrücke pozostaje nadal zamknięty.

Po otrzymaniu zgłoszenia od dyżurnego ruchu stacji Rzepin, że „Tor stacyjny stacji Oderbrücke pomiędzy semaforem wjazdowym 74F, a sygnałem Ra10/W5 jest wolny i przejezdny“, dyżurny ruchu stacji Oderbrücke usuwa lub poleca usunąć sygnał Sh 2/ D1 na wysokości sygnału Ra 10/ W5 w km 3,822.

Następnie dyżurny ruchu stacji Oderbrücke dokonuje otwarcia toru stacyjnego stacji Oderbrücke i informuje o tym dyżurnego ruchu stacji Rzepin. Dopiero teraz dyżurny ruchu stacji Rzepin otwiera tor szlakowy p.odg Kunowice – Oderbrücke a po przyjeździe pociągu do stacji Rzepin otwiera szlak Rzepin – podg Kunowice.

Tor szlakowy Oderbrücke - Kunowice

Na wniosek dyżurnego ruchu Rzepin (RzA) dyżurny ruchu stacji Oderbrücke zamyka tor Oderbrücke – Kunowice.

Jeśli jazda po torze zamkniętym ma odbyć się poza semafor wjazdowy 74FF stacji Oderbrücke aż do granicy utrzymania, wówczas dyżurny ruchu stacji Rzepin żąda dodatkowo u dyżurnego ruchu stacji Oderbrücke zamknięcia toru stacyjnego pomiędzy semaforem wjazdowym 74FF a sygnałem Ra 10 / W 5.

Po zamknięciu toru stacyjnego pomiędzy semaforem wjazdowym 74FF i sygnałem Ra 10 / W 5 dyżurny ruchu stacji Oderbrücke wystawia sygnał Sh 2/ D 1 na wysokości sygnału Ra 10 / W 5 w km 3,822 względnie poleca go ustawić.

Następnie dyżurny ruchu stacji Oderbrücke potwierdza dyżurnemu ruchowi stacji Rzepin (RzA) zamknięcie toru stacyjnego pomiędzy semaforem wjazdowym 74FF a sygnałem Ra 10/W5.

Następnie uzgodniona zostaje pomiędzy dyżurnym ruchem stacji Rzepin (RzA) i dyżurnym ruchem stacji Oderbrücke jazda po torze zamkniętym. Dyżurny ruchu stacji Oderbrücke udziela dyżurnemu ruchowi stacji Rzepin pozwolenia na jazdę po torze zamkniętym obok semafora wjazdowego 74FF do granicy utrzymania w km 4,098/ km 477,907. Zezwolenie na jazdę do granicy utrzymania zostaje wpisane przez dyżurnego ruchu stacji Rzepin (RzA) do dziennika ruchu.

Dyżurny ruchu stacji Rzepin wystawia rozkaz pisemny „G” na pominięcie sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym 74FF stacji Oderbrücke do granicy utrzymania w km 4,098/ km. 477,907.

Po zakończeniu prac pociąg roboczy wraca po torze zamkniętym do Rzepina. Po przejeździe przez podg Kunowice kierownik pociągu roboczego (kierownik robót) zgłasza fakt minięcia Kunowic dyżurnemu ruchowi stacji Rzepin (RzA), który zgłasza dyżurnemu ruchowi stacji Oderbrücke, że wszystkie pojazdy uczestniczące w jeździe po torze zamkniętym minęły semafor wjazdowy G2.

Następnie dyżurny ruchu stacji Rzepin zgłasza dyżurnemu ruchu stacji Oderbrücke, że: „Tor stacyjny stacji Oderbrücke pomiędzy semaforem wjazdowym 74FF, a sygnałem Ra10 / W 5 jak również tor Oderbücke – Kunowice jest wolny i przejezdny“. „Bahnhofsgleis des Bahnhofs Oderbrücke zwischen dem Einfahrsignal 74FF und dem Signal Ra 10/W 5 sowie das Streckengleis Oderbücke – Kunowice frei und befahrbar“.

Fakt ten odnotowują dyżurny ruchu stacji Rzepin w dzienniku ruchu a dyżurny ruchu Oderbrücke w dzienniku ruchu i dzienniku telefonicznym.

Tor stacyjny stacji Oderbrücke pozostaje nadal zamknięty.

Po otrzymaniu zgłoszenia od dyżurnego ruchu stacji Rzepin „Tor stacyjny stacji Oderbrücke pomiędzy semaforem wjazdowym 74FF, a sygnałem Ra 10 / W 5 jak również tor Oderbücke – Kunowice jest wolny i przejezdny” dyżurny ruchu stacji Oderbrücke usuwa lub poleca usunąć najpierw sygnał Sh 2/ D1 na wysokości sygnału Ra 10/ W5 w km 3,822.

Następnie dyżurny ruchu stacji Oderbrücke dokonuje otwarcia toru stacyjnego stacji Oderbrücke i otwarcia toru Oderbücke – Kunowice.

Prowadzenie planowych prac i jazd pomiędzy Kunowicami a Oderbrücke i na stacji Oderbrücke do granicy utrzymania w km. 4,098 / 477,907

Prowadzenie prac względnie jazd pociągów roboczych ustalają wstępnie pomiędzy sobą: Produktionsdurchführung Cottbus i Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze.

Przynajmniej na 4 tygodnie przed planowanymi robotami lub jazdami technologicznymi Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze składa wniosek drukiem 1 pkt. 10.4 MPG do Produktionsdurchführung Cottbus o opracowanie regulaminu Betra (Aneks do Betry), który zawiera informacje o zamknięciu toru stacyjnego pomiędzy semaforem wjazdowym 74F a sygnałem Ra 10/ W5, względnie pomiędzy semaforem wjazdowym 74FF a sygnałem Ra 10/ W5.

Produktionsdurchführung Cottbus może przez uprawnionych pracowników technicznych wystawić, zgodnie z niemieckimi przepisami, sygnały Sh 2/D 1 przy semaforze 74F lub 74FF i sygnale Ra 10 / W 5.

Przed rozpoczęciem robót lub jazd uprawniony pracownik techniczny wnioskuję u dyżurnego ruchu Oderbrücke o wyłączenie z ruchu toru, na którym prowadzone będą roboty. Po wyłączeniu przez dyżurnego ruchu stacji Oderbrücke toru, na którym prowadzone są roboty, uprawniony pracownik techniczny może, po usunięciu sygnału Sh 2 / D 1 przy semaforze 74F lub 74FF, wpuścić pojazdy robocze jako jazdę manewrową na tor wyłączony (budowlany). Po wjeździe na tor budowlany sygnał Sh 2 / D 1 jest z powrotem ustawiany. Jeśli prace budowlane zostaną zakończone, to po usunięciu sygnału Sh 2 / D 1 przy semaforze 74F lub 74FF pojazdy robocze mogą opuścić tor budowlany. Kierownik budowy PKP zgłasza uprawnionemu pracownikowi technicznemu wyznaczonemu w regulaminie Betra przejezdność odcinka budowlanego pomiędzy semaforem wjazdowym 74F lub 74FF i sygnałem Ra 10 / W 5. Jeżeli tor wyłączony (budow-

lany) jest wolny od pojazdów to pracownik techniczny usuwa wystawione sygnały Sh 2/ D 1 i melduje o tym dyżurnemu ruchu stacji Oderbrücke, że odcinek toru jest wolny i przejezdny.

W Regulaminie Betra semafor wjazdowy 74F lub 74FF może zostać unieważniony.

Pomiędzy kierownikiem budowy PKP PLK S. A. a uprawnionym pracownikiem technicznym po stronie niemieckiej musi istnieć ciągła łączność.

O postanowieniach Regulaminu Tymczasowego PKP PLK S.A. dla prowadzenia prac budowlanych, kierownik budowy i wszyscy zainteresowani pracownicy muszą być poinformowany o sposobie postępowania.

Przy wystawieniu Regulaminu Betra DB Netz AG względnie Regulaminu Tymczasowego PKP PLK S.A. należy przestrzegać postanowień PRG Część A OPG rozdział 3, Lp 122 do 125 o „Czasowym wyłączenie z eksploatacji toru szlakowego”

6. Miejscowe uregulowania do przepisów/instrukcji ruchu i sygnalizacji PKP PLK S.A. i DB Netz A.G, oraz wytycznych i umów międzynarodowych w tym zakresie.

6.1. Przepisy ruchu.

Lp. DB (PKP)	Według Ril 408	Postanowienia, różniące się od przepisów kolei sąsiednich i ewentualne, specjalne uregulowania w kolejowym ruchu granicznym	Według instrukcji Ir-1 (R-1)PKP SA																	
1	Do 408.0111 rozdz. 7	Przerwa w pracy posterunku ruchu Obecnie posterunki ruchu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Frankfurt(Oder) – Rzepin są czynne całodobowo.	Do § 56																	
2	Do 408.0111 rozdz. 9	Porównanie czasu Jeżeli nie ma przerwy w czasie pracy, porównanie czasu dokonują dyżurni ruchu stacji Oderbrücke i Rzepin się między godz. 8.00 a 9.00.	Do § 6 ust 6																	
3	Do 408.0202 rozdz. 1	Oznaczanie pociągów W poleceniach lub meldunkach pociągi oznacza się wyrazem „pociąg“ i numerem uzgodnionym między DB Netz AG i PKP PLK S.A. W radiołączności GSM-R należy stosować numer pociągu ustalony przez DB Netz AG.	Do § 9																	
4	Do 408.0212	Uzupełnienie oznaczenia torów szlakowych Nie stosuje się numerowania torów szlakowych <table border="1" data-bbox="496 1487 1233 1798"> <thead> <tr> <th colspan="2">Tor</th> <th rowspan="2">Tor szlakowy nr</th> </tr> <tr> <th>od</th> <th>do</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Kunowice</td> <td>Oderbrücke</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Oderbrücke</td> <td>Kunowice</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Oderbrücke</td> <td>Frankfurt (Oder) Pbf</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Frankfurt (Oder) Pbf</td> <td>Oderbrücke</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Tor		Tor szlakowy nr	od	do	Kunowice	Oderbrücke		Oderbrücke	Kunowice		Oderbrücke	Frankfurt (Oder) Pbf		Frankfurt (Oder) Pbf	Oderbrücke		Do § 5 ust. 4
Tor		Tor szlakowy nr																		
od	do																			
Kunowice	Oderbrücke																			
Oderbrücke	Kunowice																			
Oderbrücke	Frankfurt (Oder) Pbf																			
Frankfurt (Oder) Pbf	Oderbrücke																			
5	Do 408.0321 i 408 2321 rozdz. 2.	Zgłoszenie dyżurnemu ruchu gotowości pociągu Dla pojazdów trakcyjnych które dla wykonania przełączenia systemu wymagają postoju obowiązuje: 1)Jeśli zostały spełnione wszystkie warunki umożliwiające zgłoszenie gotowości pociągu do odjazdu za wyjątkiem przełączenia urządzeń oddziaływania po-	Do § 14 ust 6																	

Lp. DB (PKP)	Według Ril 408	Postanowienia, różniące się od przepisów kolei sąsiednich i ewentualne, specjalne uregulowania w kolejowym ruchu granicznym	Według in- strukcji Ir-1 (R-1)PKP SA
		<p>ciągu z PZB 90 na SHP takie zgłoszenie może nastąpić.</p> <p>2) Po podaniu sygnału zezwalającego na wyjazd lub otrzymaniu rozkazu pisemnego należy przełączyć urządzenie PZB90 na SHP.</p> <p>3) Jeżeli z powodów technicznych uwarunkowań nie można niezależnie od siebie zmieniać systemów zasilania i oddziaływania urządzeń z PZB90 na SHP przewoźnik powinien we własnym zakresie podjąć odpowiednie działania zapewniające minimalizację ryzyka.</p> <p><u>Pociągi towarowe</u></p> <p>Na stacji Oderbrücke i stacji Rzepin zgłoszenie podawane jest przez maszynistę a w wyjątkowych przypadkach należy podać gotowość pociągu dyżurnemu ruchu przez kompetentnego pracownika przyjmującego KPP.</p> <p><u>Pociągi pasażerskie w ruchu dalekobieżnym</u></p> <p>Dla pociągów pasażerskich kursujących w kierunku Rzepina, kierownik pociągu zgłasza dyżurnemu ruchu stacji Frankfurt (Oder) Pbf gotowość pociągu do odjazdu.</p> <p>Zgłoszenie może być podane dyżurnemu ruchu dopiero po uzyskaniu zgody wszystkich zainteresowanych pociągiem,</p> <p><u>Pociągi regionalne</u></p> <p>Dla pociągów regionalnych, kursujących w kierunku Rzepina, kierujący pojazdem trakcyjnym zgłasza dyżurnemu ruchu stacji Frankfurt (Oder) Pbf gotowość pociągu do odjazdu.</p> <p>Zgłoszenie może być podane dyżurnemu ruchu dopiero po uzyskaniu zgody wszystkich zainteresowanych pociągiem,</p> <p><u>Pociągi pasażerskie w kierunku Frankfurt (Oder)</u></p> <p>Dla pociągów pasażerskich, kursujących w kierunku Frankfurt (Oder) Pbf, kierownik pociągu zgłasza dyżurnemu ruchu stacji Rzepin gotowość pociągu do odjazdu.</p> <p>Zgłoszenie może być podane dyżurnemu ruchu dopiero po uzyskaniu zgody wszystkich zainteresowanych pociągiem,</p>	

Lp. DB (PKP)	Według Ril 408	Postanowienia, różniące się od przepisów kolei sąsiednich i ewentualne, specjalne uregulowania w kolejowym ruchu granicznym	Według instrukcji Ir-1 (R-1)PKP SA
6	Do 408.2341 rozdział 2	<p>Dopuszczalna prędkość</p> <p>Przy doraźnych ograniczeniach prędkości na szlaku eksploatowanym w ruchu granicznym i odcinkach współużytkowanych, należy powiadomić właściwą dyspozyturę.</p> <p>O ostrzeżeniach doraźnych należy informować drużyny pociągowe przy pomocy dwujęzycznych rozkazów pisemnych G.</p> <p>Ograniczenia stałe znajdujące się po stronie niemieckiej podawane są w „La Bereich Ost“ natomiast usytuowane po stronie polskiej w „Wykazie Ostrzeżeń Stałych WOS“ dla Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze.</p>	Do § 59
7	Do 408.2351	<p>Zabezpieczanie pojazdów kolejowych na szlaku</p> <p>Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na szlaku odpowiadają pracownicy przewoźników.</p> <p>Dane o profilu odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym podane są w rozdziale 4.1.</p>	Do § 69 ust 3, 8 i § 70
8	Do 408.0411 rozdział 2 i 12. I Do 408.2411	<p>Przekazywanie rozkazów Frankfurt (Oder) Pbf</p> <p><u>Do pociągów dalekobieżnych DB Fernverkehr AG</u> Dyżurny ruchu Frankfurt (Oder) Pbf. informuje kierownika pociągu telefonicznie o konieczności podania pisemnego rozkazu G w ruchu granicznym z PKP PLK S.A.</p> <p>Kierownik pociągu zgłasza się po przybyciu we Frankfurcie (Oder) Pbf do dyżurnego ruchu, sporządza pod dyktando dyżurnego ruchu dwujęzyczny pisemny rozkaz w ruchu granicznym z PKP PLK S.A. Kierownik pociągu przekazuje go maszyniście, który prowadzi pociąg od Frankfurtu (Oder) Pbf w kierunku Rzepina. Kierownik pociągu żąda pokwitowania przez maszynistę przekazania rozkazu i telefonicznie potwierdza przekazanie dyżurnemu ruchowi.</p> <p>Podczas przyjęcia pociągu przez polską obsługę należy przekazać rozkaz „G” wraz z pozostałą dokumentacją pociągu.</p> <p>Rozkazy przetrzymuje się w pojemniku otwieranym kwadratem, przymocowanym do ściany budynku celnego na peronie - tory 9/10 i tory 11/12.</p>	Do § 57

Lp. DB (PKP)	Według Ril 408	Postanowienia, różniące się od przepisów kolei sąsiednich i ewentualne, specjalne uregulowania w kolejowym ruchu granicznym	Według in- strukcji Ir-1 (R-1)PKP SA
		<p>Dla komunikacji z dyżurnym ruchu Frankfurt (Oder)Pbf używać należy telefonu komórkowego.</p> <p><u>Do pociągów innych KPP</u></p> <p>Dyżurny ruchu lub wyznaczony przez niego pracownik doręcza drużynie pociągowej rozkaz G.</p> <p>Oderbrücke / Rzepin</p> <p>Dyżurny ruchu lub upoważniony przez niego pracownik doręcza sporządzony rozkaz G drużynie pociągowej.</p>	
9	Do408.0431 rozdział 1 ust. 3	<p>Uruchomienie pociągów ratunkowych</p> <p>W wyjątkowych przypadkach dopuszcza się świadczenie pomocy na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym i stacjach zmiany systemu pociągami ratunkowymi, materiałami i personelem drugiego KPI.</p> <p>Świadczenie pomocy tego rodzaju zarządzają:</p> <p>przy wypadkach na sieci DB Netz AG manager'owie kryzysowi przy Betriebszentrale Berlin DB Netz AG, Regionalbereich Ost, przy wypadkach na sieci PKP PLK S.A. uprawnieni pracownicy Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze</p> <p>Żądanie pomocy przez sąsiednie KPI odbywa się przez centralę ruchu w Berlinie względnie Ekspozyturę Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu.</p> <p>Ciężki sprzęt odśnieżny może kursować tylko do granicy utrzymania.</p>	Do § 35
10	Do 408.0451 rozdz. 1 i Do 408.2451	<p>Ograniczenie prędkości na torze wjazdowym</p> <p>Na stacji Frankfurt (Oder) Pbf na sygnalizatorach B 605 i B 615 dla wjazdów na tory 452 i 456 sygnał Zs13 (wskaźnik wcześniejszego zatrzymania sygnalizuje, że jest tu do dyspozycji krótsza droga hamowania.</p> <p>Na stacji Oderbrücke lokomotywy luzem z Frankfurtu (Oder) Pbf mogą wjeżdżać od semaforów wjazdowych w połączeniu z sygnałem Zs 13 do semafora drogowo-wskazowego 74ZR5.</p>	Do § 37 ust 9 i 10
11	Do 408.0463 i Do 408.2463	<p>Uregulowania dla jazdy po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego</p> <p>Jazdy po torze lewym, jak i wjazd z toru lewego na poszczególne stacje odbywa się jak następuje:</p> <p><u>Frankfurt (Oder) – Oderbrücke</u></p> <p>Na tym szlaku można prowadzić ruch dwukierunkowy po obu torach.</p>	Do § 52

Lp. DB (PKP)	Według Ril 408	Postanowienia, różniące się od przepisów kolei sąsiednich i ewentualne, specjalne uregulowania w kolejowym ruchu granicznym	Według in- strukcji Ir-1 (R-1)PKP SA
		<p><u>Oderbrücke – Frankfurt (Oder)</u> Na tym szlaku można prowadzić ruch dwukierunkowy po obu torach.</p> <p><u>Oderbrücke – Kunowice - Rzepin</u> Wyjazd ze stacji Oderbrücke odbywa się na sygnał zezwalający na semaforze w połączeniu z sygnałem Zs6, a przejazd przez posterunek odgałęźny Kunowice na tor lewy na sygnał zezwalający na semaforze D ze wskaźnikiem W 24.</p> <p><u>Oderbrücke – Kunowice</u> Wyjazd ze stacji Oderbrücke odbywa się na sygnał zezwalający na semaforze w połączeniu z sygnałem Zs6, a przejazd przez posterunek odgałęźny Kunowice na sygnał zezwalający na semaforze D.</p> <p><u>Kunowice – Oderbrücke</u> Wyjazd z Kunowic następuje na sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym B ze wskaźnikiem W 24. Wjazd z toru lewego w stację Oderbrücke następuje po otrzymaniu sygnału zezwalającego na semaforze 74FF.</p> <p><u>Rzepin – Kunowice – Oderbrücke</u> Wyjazd z Rzepina na tor lewy następuje na sygnał zezwalający na semaforach wyjazdowych ze wskaźnikiem W 24. Przejazd przez podg Kunowice na tor lewy do Oderbrücke na sygnał zezwalający na semaforze A ze wskaźnikiem W24. Wjazd z toru lewego w stację Oderbrücke następuje po otrzymaniu sygnału zezwalającego na semaforze 74FF.</p>	
12	Do 408.0471 rozdział.1 ust. 1	<p>Kompetentny do zamknięcia toru szlakowego</p> <p>Kompetentnym do zamknięcia toru szlakowego Oderbrücke – Kunowice jest dyżurny ruchu stacji Oderbrücke .</p> <p>Kompetentnym do zamknięcia toru szlakowego Kunowice - Oderbrücke jest dyżurny ruchu stacji Rzepin RZA</p> <p>W przypadku robót można od tego odstąpić przez Betrę / Regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót).</p>	Do § 51 ust. 3
13	Do 408.0571 rozdz. 5 do 7 i Do 408.2571 rozdział 5-8	<p>Uszkodzenie pojazdu trakcyjnego na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym</p> <p>Jeżeli na szlaku eksploatowanym w ruchu granicznym został uszkodzony pojazd trakcyjny KPP należy poinformować niezwłocznie sąsiedniego dyżurnego ruchu.</p> <p>Jeżeli uszkodzony pojazd trakcyjny jest zdolny do jazdy, może być w tym pociągu przewożony dalej przy</p>	Do § 63

Lp. DB (PKP)	Według Ril 408	Postanowienia, różniące się od przepisów kolei sąsiednich i ewentualne, specjalne uregulowania w kolejowym ruchu granicznym	Według in- strukcji Ir-1 (R-1)PKP SA
		<p>zachowaniu prędkości dopuszczalnej dla tego pociągu.</p> <p>Jeżeli uszkodzony pojazd trakcyjny znajduje się na terenie polskiej infrastruktury i nie jest zdolny do dalszej jazdy, dla zwolnienia szlaku dyżurny ruchu stacji Rzepin używa dostępnych pojazdów trakcyjnych po uzgodnieniu z Ekspozyturą Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu.</p> <p>Jeżeli uszkodzony pojazd trakcyjny znajduje się na terenie niemieckiej infrastruktury i nie jest zdolny do dalszej jazdy, maszynista pojazdu trakcyjnego zgłasza potrzebę zastępczego pojazdu trakcyjnego.</p>	
14	Do 408.0625 rozd. 1 i do 408.0261 ust. 5	<p>Usterki w obwodach torowych.</p> <p>Jeżeli na stacji Frankfurt (Oder) Pbf obwody niezajętości toru są uszkodzone, konieczne jest sprawdzanie na gruncie niezajętości toru do czasu usunięcia usterki.</p> <p>Podczas prowadzenia jazd pociągowych i manewrowych pojazdami niewłaściwie oddziałującymi na urządzenia kontroli niezajętości toru, należy postępować następująco:</p> <p>Kierujący pojazdem trakcyjnym po każdej jeździe manewrowej musi zgłosić dyżurnemu ruchu zakończenie jazdy całym składem.</p> <p>Po wjeździe lub wyjeździe pociągu na lub ze stacji Frankfurt (Oder) Pbf, z lub w kierunku Oderbrücke na wysokości semaforów wjazdowych należy zgłosić dyżurnemu ruchu (przyjazd/odjazd) pociągu w całości.</p> <p>Zgłoszenie dyżurnemu ruchu stacji Frankfurt Oder Pbf należy podać słowami:</p> <p>Pociąg nr .../jazda manewrowa... przybył w całości / Zug(nr..) / Rangierfahrt.. vollständig hier</p>	Do § 45 ust 7 le-10 § 21 ust.4 pkt 1
15	Do 408.2711	<p>Przekroczenie długości pociągów</p> <p>Przekroczenie długości pociągu na stacji Oderbrücke jest niedozwolone ze względu na użyteczną długość torów stacyjnych.</p>	Do § 19 ust 6
16	Do 408.4813 rozd.3 ust.1.ppkt d	<p>Podawanie sygnałów manewrowych na stacjach:</p> <p>Udzielenie zgody na jazdę manewrową na stacjach Frankfurt (Oder) Pbf i Oderbrücke odbywa się zasadniczo na sygnał Ra12 a na stacji Rzepin na sygnał</p>	Do Ir-9 § 10 ust 15

Lp. DB (PKP)	Według Ril 408	Postanowienia, różniące się od przepisów kolei sąsiednich i ewentualne, specjalne uregulowania w kolejowym ruchu granicznym	Według instrukcji Ir-1 (R-1)PKP SA
		Ms2. Pozostałe postanowienia znajdują się w załączniku 1 tego rozdziału.	
17	Do 408.4814 rozdz. 3	Prędkość manewrowa Na stacjach Frankfurt (Oder) Pbf , Oderbrücke i Rzepin maszynista pojazdu trakcyjnego luzem może jechać z prędkością do 25 km/h. Inne prędkości dla jazd manewrowych wynikające z rodzaju manewrów i ładunku, podawane są przez kierownika manewrów (manewrowego).	Do Ir-9 § 10 ust 27
18	Do 408.4831 rozdz. 2	Zabezpieczenie pojazdów przed zbiegnięciem (na stacjach) Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na stacjach odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu stacji podane są w ust. 4.2	§ 63 ust. 30 i Ir 9 §14

Załącznik 1.

Do Ril 408.4813 i Ir-9 § 10 ust. 27.

Postanowienia dla prowadzenia jazd manewrowych pojazdów trakcyjnych luzem bez pilotowania przez dyżurnego ruchu manewrowego lub manewrowego na stacji Frankfurt (Oder) Pbf

Postanowienia ogólne

Na stacji Frankfurt (Oder) Pbf mogą być przeprowadzone pojazdy trakcyjne luzem – także dwa sprzężone względnie próżne wagony motorowe KPP, jako jazda manewrowa bez konwoju dyżurnego manewrowego (manewrowego).

Pojazdy te manewrują po wjeździe, z torów przyjazdowych w rejonie nastawni West (zachód) po torach 113, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 414, 415 względnie 416/456 lub 417/456 do torów odjazdowych w rejonie nastawni Ost (wschód).

Jeśli wymagany jest postój pojazdu trakcyjnego na stacji miejsce jego odstawiania zostanie wskazane przez dyżurnego ruchu. Te pojazdy trakcyjne mogą być tymczasowo odstawione na tory 451 i 452. Dyżurny ruchu informuje o miejscu odstawienia pojazdu. Po odstawieniu w tym obrębie maszynista może oddalić się tylko na krótki czas dla rozpoznania zadań ruchowych, nie może opuścić rejonu stacji.

Po odstawieniu drużyny trakcyjne powinny zwracać uwagę, aby silniki motorowe pojazdów trakcyjnych nie pracowały dłużej niż potrzeba.

Spuszczanie oleju silnikowego w torach jest zabronione. Oliwienie urządzeń wózka w zakresie niezbędnie koniecznym dla prawidłowego utrzymania zdolności jazdy należy ograniczyć do utrzymania sprawności pojazdu trakcyjnego.

Drogi przebiegu pojazdów trakcyjnych

Dla jazd pojazdów trakcyjnych dopuszczone są następujące drogi przebiegu:

Z torów wjazdowych 403 do 415 w rejonie nastawni West (zachód) poza sygnały manewrowe (Ra 11a/12) R 309, R 311, R 312, R 313 i R 316.

Od sygnałów manewrowych (Ra 11a/12) w rejonie nastawni West do semaforów A 416 lub 417.

Od sygnałów manewrowych (Ra 11a/12) w rejonie nastawni West (zachód) przez tory jazd pociągowych 403 do 415 do sygnałów wyjazdowych A 403 do A 415 w rejonie nastawni Ost (wschód).

Do semafora A 416 przez sygnalizator manewrowy (Ra 11a/12) R 436 za sygnał B 456 i od semafora A 417 przez sygnalizator manewrowy (Ra 11a/12) R 436 za sygnał B 456.

Od semaforów wyjazdowych A 403 do 415 i A 456 za sygnały manewrowe (Ra 11a/12) L 553, L 555, L 559, L 561, L 565 lub L 573.

Od sygnałów manewrowych (Ra 11a/12) L 553, L 555, L 559, L 561, L 565 lub L 573 - do pociągu na tory wyjazdowe od 403 do 415 i 456 - do toru odstawczego 451 i 452 i stamtąd do pociągu na tor wyjazdowy 403 do 415 i 456.

Jazdy manewrowe na stacji Frankfurt (Oder) Pbf należy wykonywać szczególnie ostrożnie. Wynika to z tego, że tory mogą być zajęte pojazdami lub jazdami manewrowymi.

Doczepianie i odczepianie pojazdów trakcyjnych do pociągów wykonuje sama drużyna pociągowa .

Maszyniści , wykonujący świadczenia pociągowe, odbiegające od technologii regulaminowej wzgl. gdy chcą wracać pojazdem trakcyjnym luzem, zgłaszają się u dyżurnego ruchu nastawni B-1 i podają tam przewidywane świadczenie powrotne.

Postanowienia dla prowadzenia jazd manewrowych pojazdów trakcyjnych luzem bez pilotowania przez dyżurnego ruchu manewrowego lub manewrowego na stacji Oderbrücke

Postanowienia ogólne

Na stacji Oderbrücke mogą być przeprowadzone jazdy manewrowe pojazdów trakcyjnych luzem – także dwóch sprzęgniętych względnie próżnych zespołów trakcyjnych, bez pilotowania dyżurnego ruchu manewrowego (manewrowego).

Drogi jazdy pojazdów trakcyjnych

Elektryczne pojazdy trakcyjne mogą być odstawione na tor 26 Dodatkowo pojazdy spalinowe można odstawiać na tor 16 i 23. Dla tymczasowo odstawionych pojazdów trakcyjnych w torze 16 polecenie jazdy, po uprzednim poinformowaniu maszynisty o celu jazdy manewrowej, podaje się sygnałem Ra12 na sygnalizatorze manewrowym 74L16X a dla toru 23 sygnałem Ra 12 na sygnalizatorze manewrowym 74L23Y

Tymczasowo odstawione pojazdy trakcyjne na torze 26 polecenie jazdy podaje się po uprzednim poinformowaniu o celu jazdy manewrowej podaje się sygnałem Ra12 na sygnalizatorze manewrowym 74L26Y

W celu umieszczenia sygnałów końcowych przez maszynistów dopuszczalne są jazdy manewrowe po torze wolnym bez pilotowania przez dyżurnego ruchu manewrowego (manewrowego).

Jeśli wymagany jest dłuższy postój pojazdu trakcyjnego, maszynista pojazdu trakcyjnego informuje o tym dyżurnego ruchu. Dyżurny ruchu wyznacza miejsce postoju. Ze względu na ograniczoną pojemność stacji maszynista musi liczyć się z tym, że pojazd trakcyjny może być w każdej chwili przestawiony na inny tor.

Maszyniście pojazdu trakcyjnego wolno oddalić się z obszaru tylko na krótki czas celem prowadzenia zadań ruchowych.

Podczas odstawiania personel pojazdu trakcyjnego musi uważać, żeby silniki diesla nie pracowały dłużej niż to jest konieczne.

Spuszczanie oleju motorowego w tory jest zabronione, zużyte oleje na urządzeniach podwozia zmniejszyć tylko do koniecznej miary celem utrzymania sprawności jezdnej pojazdu trakcyjnego.

Sygnalizatory wjazdowe od Frankfurtu (Oder) Pbf przy torze prawym 74A, przy torze lewym 74AA, Sygnalizatory wjazdowe od Kunowic przy torze prawym 74F, przy torze lewym 74FF. Ra10 km. 3,822

Pojazdy trakcyjne sprzęgane są przez drużyny pociągowe.

Dla pociągów z lokomotywami popychającymi obowiązują następujące postanowienia:

- po zatrzymaniu pociągu lokomotywę popychającą rozprzęga drużyna trakcyjna i jedzie do semafora wyjazdowego w kierunku Kunowic.
- jeżeli lokomotywa popychająca zatrzyma się przed semaforem wyjazdowym w kierunku Kunowic to może ona być rozprzęgnięta lub przestawiona na inny tor tylko na polecenie dyżurnego ruchu.

Postanowienia dla prowadzenia jazd manewrowych pojazdów trakcyjnych luzem bez pilotowania przez dyżurnego ruchu manewrowego lub manewrowego na stacji Rzepin

Na stacji Rzepin mogą być przeprowadzone pojazdy trakcyjne luzem – także dwa sprzęgnięte względnie próżne zespoły trakcyjne, jako jazda manewrowa bez pilotowania, po wszystkich torach stacyjnych.

Na postój lokomotyw wyznacza się tory odstawcze nr 7 i 9.

Kierownikiem manewrów dla niepilotowanych jazd manewrowych jest pracownik obsługiwane-go posterunku nastawczego RZA.

Jazdy manewrowe na stacji Rzepin należy wykonywać szczególnie ostrożnie ponieważ tory mogą być zajęte innymi pojazdami szynowymi.

Jeśli wymagany jest dłuższy postój pojazdu trakcyjnego, maszynista pojazdu trakcyjnego informuje o tym dyżurnego ruchu. Dyżurny ruchu wyznacza miejsce postoju. Ze względu na ograniczoną pojemność stacji maszynista musi liczyć się z tym, że pojazd trakcyjny może być w każdej chwili przestawiony na inny tor.

Maszyniście pojazdu trakcyjnego wolno oddalić się z obszaru tylko na krótki czas celem prowadzenia zadań ruchowych.

Podczas odstawiania personel pojazdu trakcyjnego musi uważać, żeby silniki diesla nie pracowały dłużej niż to jest konieczne.

Spuszczanie oleju motorowego w tory jest zabronione.

6.2. Szczegółowe miejscowe uregulowania dla pracowników określonych KPP uczestniczących w kolejowym ruchu granicznym.

Na odcinku szlakowym Oderbrücke - Frankfurt Oder Pbf dozwolony jest przejazd pociągów, których lokomotywa znajduje się na czole pociągu i ma włączone urządzenia PZB i GSM-R (D) radiołączności pociągowej.

Przełączanie radiołączności pociągowej

Przełączenia urządzeń na niemiecką radiołączność pociągową GSM-R należy dokonać przy wskaźniku ustawionym w km 476.200.

Przełączanie urządzeń na polską radiołączność pociągową (analogową) następuje przy wskaźniku W-28 ustawionym na wysokości semaforów wjazdowych F względnie FF znajdujących się na terenie Polski, a odnoszących się do stacji Oderbrücke tj. w km. 477,820 kanał radiołączności R7.

Zasady postępowania dla utrzymania bezpieczeństwa podczas przełączania urządzeń SHP – PZB (Polska – Niemcy) dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Rzepin – Frankfurt (Oder).

Wg wymagań PKP PLK S.A i DB Netz AG pojazdy KPP kursujące po infrastrukturze danego zarządcy infrastruktury muszą być wyposażone w urządzenia oddziaływania na pociąg SHP (dla Polski) względnie PZB (dla Niemiec). [Kryterium dostępu do sieci].

Ze względów na niekompatybilność systemów bezpieczeństwa, dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym, w miejscowych porozumieniach granicznych muszą być opracowane postanowienia regulujące zasady postępowania w tym zakresie.

6.2.1. Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia SHP – PZB

6.2.1.1. Wyposażenie pojazdów trakcyjnych jadących z Niemiec do Polski

Pojazdy trakcyjne jadące z Frankfurtu (Oder) Pbf przez odcinek eksploatowany w ruchu granicznym do stacji zmiany systemu Rzepin muszą posiadać zasadniczo systemy PZB 90 i SHP.

6.2.1.2 Wyposażenie pojazdów jadących z Polski do Niemiec

1. Pojazdy trakcyjne jadące z Polski przez odcinek eksploatowany w ruchu granicznym do stacji zmiany systemu Oderbrücke muszą posiadać SHP.
2. Pojazdy trakcyjne jadące z Polski przez odcinek eksploatowany w ruchu granicznym do stacji zmiany systemu Oderbrücke i dalej w głąb Niemiec muszą posiadać system PZB 90.

6.2.2. Eksploatacyjne regulacje dotyczące przełączenia urządzeń

6.2.2.1. Przełączenie urządzeń dla kierunku jazdy z Polski do Niemiec przez Oderbrücke dla pociągów towarowych.

Ruch pociągów z Polski w kierunku Niemiec odbywa się do stacji zmiany systemu Oderbrücke. Dla przełączenia systemu SHP na system PZB wymagane jest zatrzymanie pojazdu trakcyjnego na stacji Oderbrücke.

Fakt przełączenia urządzeń SHP na PZB maszynista pociągu zgłasza dyżurnemu ruchu w następującymi słowami:

„Oderbrücke, w pociągu nr PZB zostało załączone”.

„Oderbrücke, Zug nr PZB eingeschaltet”

Sygnał zezwalający na wyjazd pociągu w kierunku stacji Frankfurt (Oder) Pbf podany zostanie przez dyżurnego ruchu po otrzymaniu od maszynisty zgłoszenia, że przełączenie zostało dokonane.

6.2.2.2. Przełączenie urządzeń dla kierunku jazdy do Polski przez Oderbrücke dla pociągów towarowych.

Ruch pociągów z Niemiec w kierunku do Polski odbywa się do stacji zmiany systemu Oderbrücke. Punktem przełączenia urządzeń jest stacja Oderbrücke.

Do przełączenia systemu PZB na SHP wymagane jest zatrzymanie pojazdu na stacji Oderbrücke. Potrzebę zatrzymania pociągu w celu przełączenia urządzeń PZB/SHP musi zawnioskować KPP w rozkładzie jazdy.

System PZB musi pozostać włączony do czasu podania na semaforze wyjazdowym stacji Oderbrücke sygnału zezwalającego. Dopiero po otrzymaniu sygnału zezwalającego na jazdę względnie po otrzymaniu rozkazu „G” zezwalającego na wyjazd pociągu, można przełączyć system PZB na SHP. Na pojazdach trakcyjnych przybyłych z kierunku Polski, nie wyjeżdżających poza stację Oderbrücke, system SHP pozostaje stale aktywny.

Fakt przełączenia urządzeń PZB na SHP maszynista pociągu zgłasza dyżurnemu ruchu w następującymi słowami:

„Oderbrücke, w pociągu nr SHP zostało załączone”.

„Oderbrücke, Zug nr SHP eingeschaltet”

6.2.2.3 Przełączenie urządzeń dla kierunku jazdy z Polski do Frankfurtu (Oder) Pbf dla pociągów pasażerskich.

Ruch pociągów z Polski w kierunku do Niemiec odbywa się do stacji zmiany systemu Oderbrücke.

Do przełączenia systemu SHP na PZB wymagany jest zatrzymanie pojazdu na stacji Oderbrücke. Potrzebę zatrzymania pociągu w celu przełączenia urządzeń SHP/PZB musi zawnioskować KPP w rozkładzie jazdy.

Sygnał zezwalający na wyjazd ze stacji Oderbrücke w kierunku stacji Frankfurt (Oder) Pbf może zostać podany po zgłoszeniu przez maszynistę pojazdu trakcyjnego faktu przełączenia na system PZB.

Fakt przełączenia urządzeń SHP na PZB maszynista pociągu zgłasza dyżurnemu ruchu w następującymi słowami:

„Oderbrücke, w pociągu nr PZB zostało załączone”.

„Oderbrücke, Zug nr PZB eingeschaltet”

Odstępstwa od reguły dla pociągów ruchu regionalnego jeżdżących pomiędzy stacjami Rzepin i Frankfurt (Oder):

Podczas postoju pociągów ruchu regionalnego jadących z Rzepina do Frankfurtu (Oder) Pbf przełączenia systemu SHP na PZB należy dokonać na przystanku osobowym Słubice.

6.2.2.4. Przełączenie urządzeń dla kierunku jazdy z Niemiec do Rzepina dla pociągów pasażerskich.

Ruch pociągów z Niemiec w kierunku do Polski odbywa się do stacji zmiany systemu Oderbrücke.

Do przełączenia systemu PZB na SHP wymagane jest zatrzymanie pojazdu na stacji Oderbrücke. Potrzebę zatrzymania pociągu w celu przełączenia urządzeń PZB/SHP musi zawnioskować KPP w rozkładzie jazdy.

System PZB musi pozostać włączony do czasu podania na semaforze wyjazdowym stacji Oderbrücke sygnału zezwalającego. Dopiero po otrzymaniu sygnału zezwalającego na jazdę względnie po otrzymaniu rozkazu G na wyjazd, można przełączyć system PZB na SHP. Punktem przełączenia urządzeń jest stacja Oderbrücke.

Fakt przełączenia urządzeń PZB na SHP maszynista pociągu zgłasza dyżurnemu ruchu w następujących słowami:

„Oderbrücke, w pociągu nr SHP zostało załączone”.

„Oderbrücke, Zug nr SHP eingeschaltet”

Odstępstwa od reguły dla pociągów ruchu regionalnego jeżdżących pomiędzy stacjami Frankfurt (Oder)Pbf - Rzepin:

Przełączenie systemu z PZB na SHP pociągów ruchu regionalnego jadących z Frankfurtu (Oder) Pbf do Rzepina następuje podczas zatrzymania pociągów ruchu regionalnego na przystanku osobowym Słubice.

6.2.3. Wykonanie przełączenia za pomocą urządzeń technicznych infrastruktury.

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Frankfurt (Oder) Pbf - Rzepin nie jest wyposażony w żadne urządzenia techniczne umożliwiające dynamiczne przełączenie urządzeń oddziaływania.

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

Dla pojazdów trakcyjnych wyposażonych w urządzenia pozwalające dokonać manualnego przełączenia podczas jazdy obowiązują następujące postanowienia:

Pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi z kierunku Niemiec do Polski muszą przełączyć urządzenia na wysokości semaforów wjazdowych F względnie FF znajdujących się na terenie Polski, a odnoszących się do stacji Oderbrücke.

Pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi z kierunku Polski do Niemiec muszą przełączyć urządzenia niezwłocznie po minięciu przystanku osobowego Słubice, a przed osiągnięciem tarcz ostrzegawczych Vf lub Vff znajdujących się na terenie Polski, a odnoszących się do semaforów wjazdowych stacji Oderbrücke.

Fakt przełączenia urządzeń SHP na PZB maszynista pociągu zgłasza dyżurnemu ruchu w następującymi słowami:

„Oderbrücke, w pociągu nr PZB zostało załączone”.

„Oderbrücke, Zug nr PZB eingeschaltet”

6.2.4 Ustalenia dla maszynistów podczas przejazdów odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.

W oparciu o powyższe ustalenia zainteresowany KPP opracuje instrukcje eksploatacyjne dla swojego personelu. Instrukcje należy opracować w języku niemieckim i polskim.

7. Utrzymanie obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej.

7.1 Obiekty i urządzenia kolejowe

7.1.1. Kompetencje

Most na Odrze w swojej całej długości łącznie z obydwoma przyczółkami końcowymi wraz ze skrzydłami murów i grzybkami skarpy, nawierzchnia na moście do miejsca zmiany prędkości z 80 km/h na 100 km/h, za przyczółkiem - łącznie z dostępnymi szynami ochronnymi, w całości utrzymywane są środkami i na koszt DB Netz AG.

Utrzymanie, okresowe przeglądy i oświetlenie mostu na Odrze, który musi także spełniać rolę przepustu powodziowego i ujścia kry, wykonywane są przez DB Netz AG.

Utrzymaniem należących do DB Netz AG urządzeń sterowania ruchem kolejowym usytuowanych na terytorium Polski zajmuje się DB Netz AG, Produktionsdurchführung Cottbus

O usterkach urządzeń, jak i o budowie nowych urządzeń PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze i DB Netz AG, Produktionsdurchführung Cottbus wzajemnie się informują. Ewentualne usterki każda ze stron usuwa we własnym zakresie.

7.1.2 Granice utrzymania

Granica utrzymania infrastruktury kolejowych PKP PLK S.A. a DB Netz AG jest miejsce zmiany prędkości z 80km/h na 100km/h w km 477,907 / 4,098 za wschodnim przyczółkiem mostu na Odrze.

Granica utrzymania urządzeń zabezpieczenia technicznego DB Netz AG znajduje się na terenie Polski w km. 476,533 / 5,467 (tarcze ostrzegawcze do semaforów wjazdowych stacji Oderbrücke).

7.2 Urządzenia telekomunikacyjne

7.2.1 Kompetencje

Utrzymaniem niemieckich urządzeń do granicy utrzymania zajmuje się DB Netz AG I.

Do łącz telefonicznych prowadzących przez Granicę Państwa nie mogą być włączone posterunki dróżników przejazdowych.

7.2.2 Granica utrzymania

Granica utrzymania urządzeń telekomunikacyjnych jest skrzynka kablowa w km 477,860/4,140 na terenie Polski.

7.3 Urządzenia wysokiego napięcia (nietrakcyjne)

7.3.1. Kompetencje

Urządzenia wysokiego napięcia (pow. 50 Hz) na konstrukcji mostu przez Odrę i oświetleniowe znajdujące się w obrębie wschodniego przyczółka mostu należą do DB Netz AG i są przez nią utrzymywane.

7.3.2. Granica utrzymania

Granica utrzymania urządzeń wysokiego napięcia (nie trakcyjnego) będących własnością DB Netz AG znajduje się w km. 4.100 na wschodniej stronie mostu.

Granica utrzymania urządzeń wysokiego napięcia (nie trakcyjnego) będących własnością PKP PLK S.A. znajduje się w km. 476,060.

8. Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej.

Opis urządzeń

Stacja Oderbrücke jest stacją zmiany systemu zasilania.

Urządzenia torowe:

odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Kunowice – Oderbrücke do granicy utrzymania mają system zasilania sieci trakcyjnej PKP PLK S.A. – (3 kV - prąd stały), odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Kunowice – Oderbrücke od granicy utrzymania do miejsca zmiany systemu usytuowanego w stacji Oderbrücke mają zasilanie zasilania sieci trakcyjnej DB Netz AG – typu Re100 – (15 kV prąd zmienny), jednak z eksploatacją 3 kV prądu stałego, odcinka Oderbrücke (od miejsca zmiany systemu) do Frankfurtu (Oder) Pbf mają zasilanie systemem sieci trakcyjnej DB Netz AG – (15 kV, 16,7- Hz prąd zmienny jednofazowy)

Miejsce zmiany systemów znajduje się na stacji Oderbrücke w podziale wzdłużnym sieci trakcyjnej w km 2,6 – 2,65 na każdym z torów. Do tego miejsca od strony zachodniej sieć trakcyjna zasilana jest prądem zmiennym 15 kV, natomiast od strony wschodniej zasilana jest prądem stałym 3 kV.

Sieć prądu stałego do miejsca podziału systemów zasilana jest przez podstację trakcyjną Słubice, a dla prądu zmiennego przez podstację trakcyjną Frankfurt (Oder).

Granica zasilania elektroenergetycznego jest miejsce podziału systemu w km. 2,65.

Nadzór nad zasilaniem energetycznym sieci prądu zmiennego 15 kV DB Netz AG prowadzi DB Energie GmbH.

Nadzór nad zasilaniem energetycznym PKP PLK S.A sieci prądu stałego 3 kV prowadzi PKP Energetyka sp. z o. o.

Granica zasilania elektroenergetycznego dla Centrali Zasilania (ZES) Berlin DB Energie GmbH (15 kV AC) jest miejsce podziału systemów w km 2,6.

Odłączniki sieci trakcyjnej sieci 15 kV AC od odłącznika 103 i 104 do miejsca podziału systemu obsługuje dyżurny ruchu DB Netz AG w ramach własnych kompetencji. O wszelkich zmianach położenia odłączników dyżurny ruchu Oderbrücke powinien niezwłocznie informować dyspozytora zasilania w Zielonej Górze.

PKP Energetyka otrzymuje od DB Netz AG schmaty urządzeń energetycznych (w czterech egzemplarzach) wraz ze wszystkimi zmianami i uzupełnieniami.

Przez miejsce podziału systemów należy przejeżdżać z opuszczonym pantografem,

Z powodu braku urządzeń diagnostycznych sieci 3 kV, dyżurny ruchu nastawni ESTW Oderbrücke ma obowiązek obserwacji O każdych nieprawidłowościach dyżurny ruchu ma obowiązek powiadomić dyspozytora zasilania w Zielonej Górze.

O nieprawidłowościach spowodowanych nieprzepisowym postępowaniem maszynisty lub usterkach w działaniu urządzeń należy powiadamiać dyspozytora zasilania w Zielonej Górze oraz odpowiednią komórkę usuwającą usterki (EVZS) w Berlinie.

Dyspozytor zasilania w Zielonej Górze niezwłocznie powiadamia telefonicznie dyżurnego ruchu stacji Oderbrücke o występujących przerwach w zasilaniu pomiędzy Słubicami a Oderbrücke. Powyższe należy natychmiast zgłosić kompetentnej jednostce utrzymania sieci w Berlinie. Zgłoszenie to należy przekazać faksem do pracownika odpowiedzialnego za utrzymanie urządzeń sieci trakcyjnej DB Netz AG na numer fax +49 355-44 3700 lub 9049 959 3700.

Ustalenia dotyczące przekazywaniu meldunków w przypadkach zagrożenia bezpieczeństwa zawarte są w komunikatach porozumiewawczych.

Urządzenia sieci trakcyjnej stacji Oderbrücke znajdujące się na terenie PKP PLK S.A. do km. 4,23 włącznie są własnością DB Netz AG. Za utrzymanie urządzeń sieci trakcyjnej odpowiedzialna jest DB Netz AG. Granicą utrzymania jest słup w lokacie 477-31 i 477-32 w km. 4,230/477,826 na terenie PKP PLK S.A. Granicą utrzymania sieci trakcyjnej oraz własnością PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze są słupy trakcyjne w lokatach 477-41 i 477-42 w km. 477,908/4,148.

Bezpieczeństwo elektroenergetyczne

Bezpieczeństwo w obrębie sieci trakcyjnej

Pod siecią elektrotrakcyjną zabrania się chodzenia po dachach jak również wysoko umieszczonych częściach pojazdów kolejowych i ładunków. Prace na pojazdach kolejowych znajdujących się na torach zelektryfikowanych mogą być wykonywane tylko przy zachowaniu odstępów ochronnych 1,5 m od części znajdujących się pod napięciem.

Bezpieczeństwo elektroenergetyczne przy przekroczeniu odstępów ochronnych 1,5 m od elementów sieci trakcyjnej będących pod napięciem

Na stacji Oderbrücke obowiązują zasady eksploatacji sieci trakcyjnej dla systemu prądu DB Netz AG (15 kV prądu zmiennego) i systemu prądu PKP PLK S.A. (3 kV prądu stałego). Przy wszystkich pracach w pobliżu dostępnych części sieci trakcyjnej i zasilającej będących pod napięciem należy zachować odstęp ochronny 1,5 m. Jeżeli ten odstęp ochronny nie może być zachowany należy tabor przestawić na tor bez sieci trakcyjnej.

Prace przy urządzeniach sieci trakcyjnej przez służby utrzymania DB Netz AG, Regionalbereich Ost

Roboty utrzymaniowe sieci trakcyjnej 3 kV prądu stałego mogą odbywać się tylko za zgodą i przy udziale dyspozytora zasilania w Zielonej Górze.

Komunikaty porozumiewawcze:**Verständigungsbehelf****1. Allgemeine Begriffe**

Guten Tag, hier ist der Energiedispatcher in Zielona Góra (Name...)

Guten Tag, hier ist der Fahrdienstleiter Oderbrücke, (Name...)

Bitte, wiederholen Sie polnisch!

Bitte, wiederholen Sie deutsch!

Ich verstehe nicht, bitte langsam wiederholen!

Bitte um Erfüllung Punkt/Nummer...!

Warten Sie bitte, ich rufe noch einmal an!

Ich wiederhole!

Warten Sie am Telefon!

Ihr Auftrag ist verstanden, Schluss!

2. Schaltgespräche

Schaltgespräch

Streckengleis Oderbrücke - Kunowice freimeldebereit machen.

Streckengleis Oderbrücke – Kunowice ist freimeldebereit.

Streckengleis Kunowice - Oderbrücke freimeldebereit machen.

Streckengleis Kunowice - Oderbrücke ist freimeldebereit.

Arbeiten beendet, Streckengleis Oderbrücke – Kunowice ist schaltklar.

Streckengleis Oderbrücke – Kunowice ist eingeschaltet.

Arbeiten beendet, Streckengleis Kunowice - Oderbrücke ist schaltklar.

Streckengleis Kunowice - Oderbrücke ist

Hasła porozumiewania się**1. Określenia ogólne**

Dzień dobry, tu dyspozytor elektroenergetyczny Zielona Góra, (nazwisko...)

Dzień dobry, tu dyżurny ruchu Oderbrücke, (nazwisko...)

Proszę powtórzyć po polsku!

Proszę powtórzyć po niemiecku!

Nie rozumiem, proszę powtórzyć wolniej!

Proszę wypełnić punkt/numer...!

Proszę czekać, zadzwonię jeszcze raz!

Powtarzam!

Proszę czekać przy telefonie!

Wasze polecenie jest zrozumiałe. Koniec.

2. Rozmowy dot. załączenia i wyłączeń napięcia

Rozmowa Łąчениowa

Tor Oderbrücke – Kunowice wyłączyć i zablokować.

Tor Oderbrücke – Kunowice jest wyłączony i zablokowany.

Tor Kunowice - Oderbrücke wyłączyć i zablokować.

Tor Kunowice - Oderbrücke jest wyłączony i zablokowany.

Prace zakończone, tor Oderbrücke – Kunowice gotowy do załączenia.

Tor Oderbrücke – Kunowice jest załączony.

Prace zakończone, tor Kunowice - Oderbrücke gotowy do załączenia.

Tor Kunowice - Oderbrücke jest załą-

eingeschaltet.

Schalter ... ausschalten.

Schalter ... ist ausgeschaltet.

Schalter ... einschalten.

Schalter ... ist eingeschaltet.

czony.

przełącznik ... wyłączyć.

przełącznik ... jest wyłączony.

przełącznik ... włączyć.

przełącznik ... jest włączony.

3. Betriebliche Informationen

Es ist ein Bahnbetriebsunfall eingetreten.

Oberleitungsstörung.

Brand unter der Oberleitung

Instandhaltungsarbeiten dauern etwa ... Stunden.

Riss des Fahrdrahtes

Es ist/sind ... Maste kaputt

Heute tritt Beta Nr. ... in Kraft

Die Abschaltung der Oberleitung über dem Streckengleis Oderbrücke - Kunowice dauert von ... bis... Uhr

Die Abschaltung der Oberleitung über dem Streckengleis Kunowice - Oderbrücke dauert von ... bis... Uhr

Stromabnehmer senken

Stromabnehmer anlegen

Stromabnehmer ist gesenkt

Stromabnehmer ist angelegt

Die Oberleitung ist in Ordnung. Es kann zugeschaltet werden.

Auftrag Nr. ... ist ausgeführt

Es liegt eine Schaltstellenstörung vor

Streckengleis Oderbrücke – Kunowice/Kunowice – Oderbrücke ist spannungslos. Weitere Informationen folgen.

3. Informacje eksploatacyjne

Mamy awarię.

Uszkodzona sieć trakcyjna

Pożar pod siecią.

Praca będzie trwała ok ... godzin.

Zerwany drut jezdny

Jest uszkodzonych ... słupów

Dzisiaj obowiązuje regulamin tymczasowy nr. ...

Wyłączenie napięcia nad torem Oderbrücke – Kunowice trwa od godz ... do ... godz

Wyłączenie napięcia nad torem Kunowice – Oderbrücke trwa od godz... do ... godz

Opuścić pantograf

Podnieść pantograf

Pantograf jest opuszczony

Pantograf jest podniesiony

Sieć jest gotowa do załączenia

Polecenie nr. ... zostało wykonane

Mamy awarię w kabinie sekcyjnej

Tor Oderbrücke – Kunowice/Kunowice – Oderbrücke jest bez napięcia dalsze informacje nastąpią.

9. Nadanie mocy prawnej.

Niniejsze „Miejscowe Porozumienie Graniczne między DB Netz AG Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung Cottbus i PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Rzepin - Frankfurt (Oder) –“ wchodzi w życie 01.04. 2014r

Porozumienie dodatkowe do Porozumienia granicznego między Deutschen Bahn AG (DB AG) i Przedsiębiorstwem „Polskie Koleje Państwowe S.A.” (PKP S.A.) Część II Po-
stanowienia miejscowe dla kolejowego przejścia granicznego Rzepin - Frankfurt (Oder) obowiązujące od 14. 12. 2008, traci tym samym moc obowiązującą.

Zielona Góra dnia 22.05. 2015 r.

Za stronę PKP PLK S.A	Za stronę DB Netz AG
Mariusz Nowakowski Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze	i.V. Klaus-Martin Feder Leiter Produktionsdurchführung Cott- bus
Janusz Stankiewicz z-ca Dyrektora ds. Eksploatacji Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze	i.V. Susanne Lewandowsky Arbeitsgebietsleiterin Betrieb Produktionsdurchführung Cottbus

10. Dodatki.

10.1. Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym.

- a) plan sytuacyjny stacji zmiany systemu Frankfurt (Oder) Pbf
- b) plan sytuacyjny stacji granicznej Oderbrücke
- c) plan sytuacyjny stacji granicznej podg Kunowice
- d) plan sytuacyjny stacji zmiany systemu Rzepin

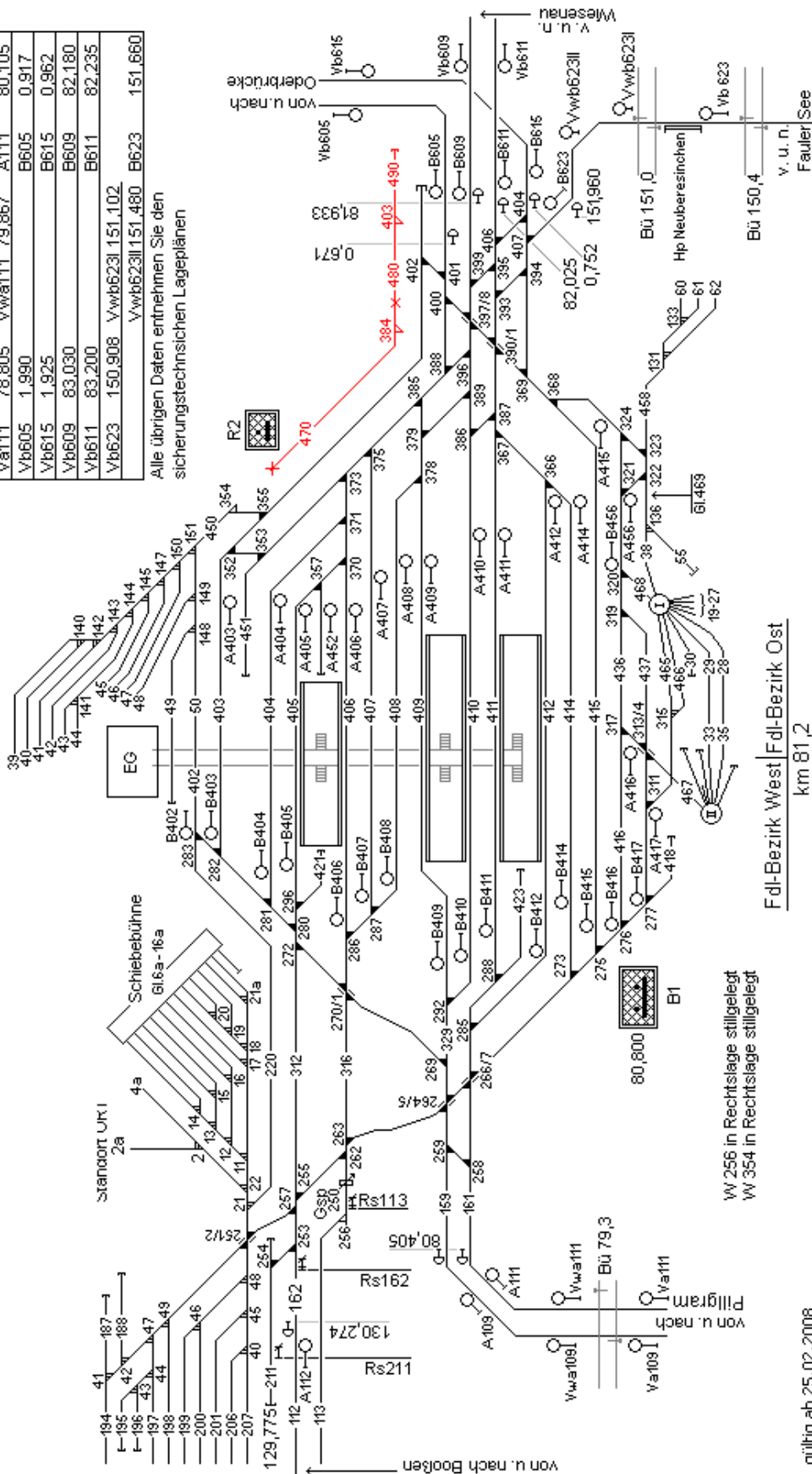
Lageplanskizze Bahnhof Frankfurt (O) Pbf

Detailangaben sind dem Signallageplan zu entnehmen

Maßstab: Ummaßstäblich

Signalstandorte (km)	Vwa112	Vwa112	129,940	A112	130,071
	Va109	Vwa109	79,860	A109	80,105
	Va111	Vwa111	79,867	A111	80,105
	Vb605			B605	0,917
	Vb615			B615	0,962
	Vb609			B609	82,180
	Vb611			B611	82,235
	Vb623			B623	151,660
	Vwb623I		151,480	B623	151,660

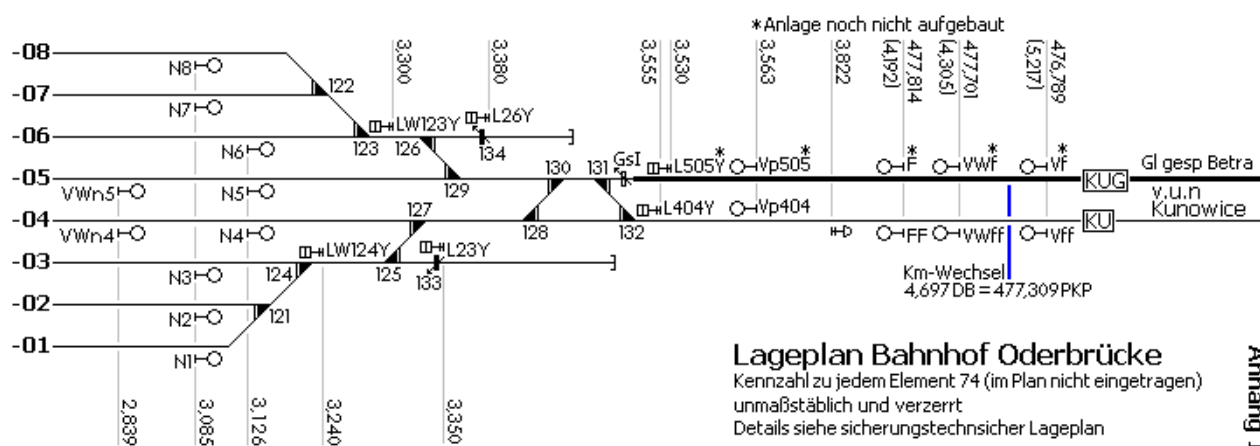
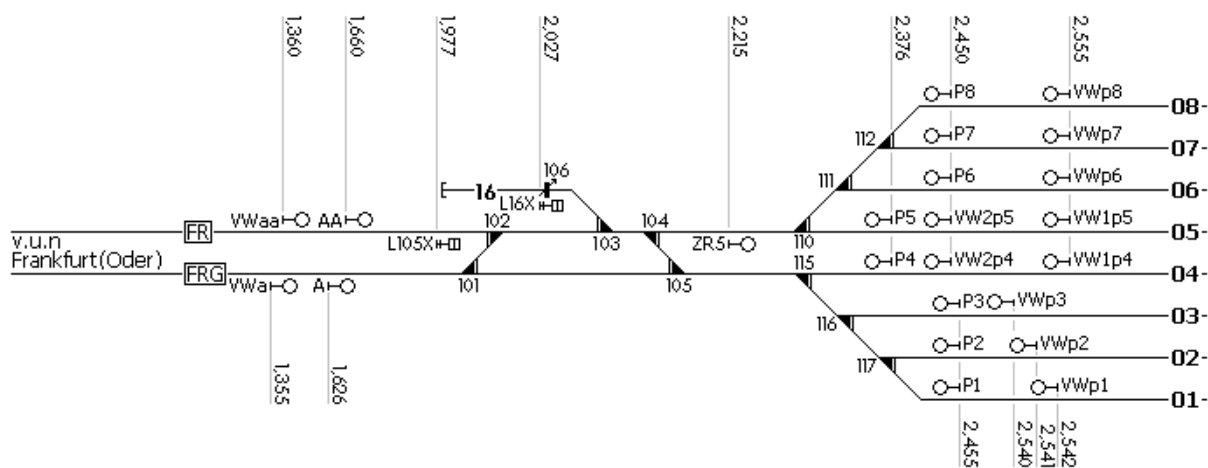
Alle übrigen Daten entnehmen Sie den sicherungstechnischen Lageplänen



W 256 in Rechtslage stillgelegt
W 354 in Rechtslage stillgelegt

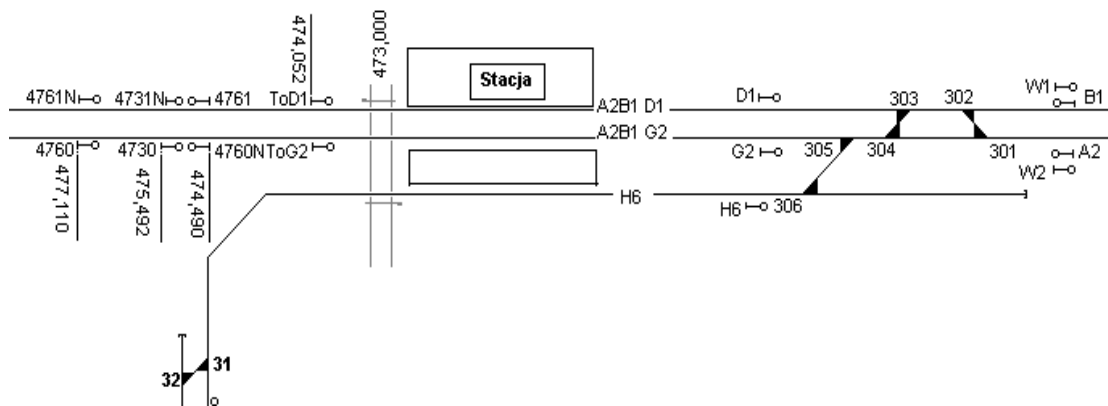
Fdl-Bezirk West | Fdl-Bezirk Ost
km B1,2

gültig ab 25.02.2008

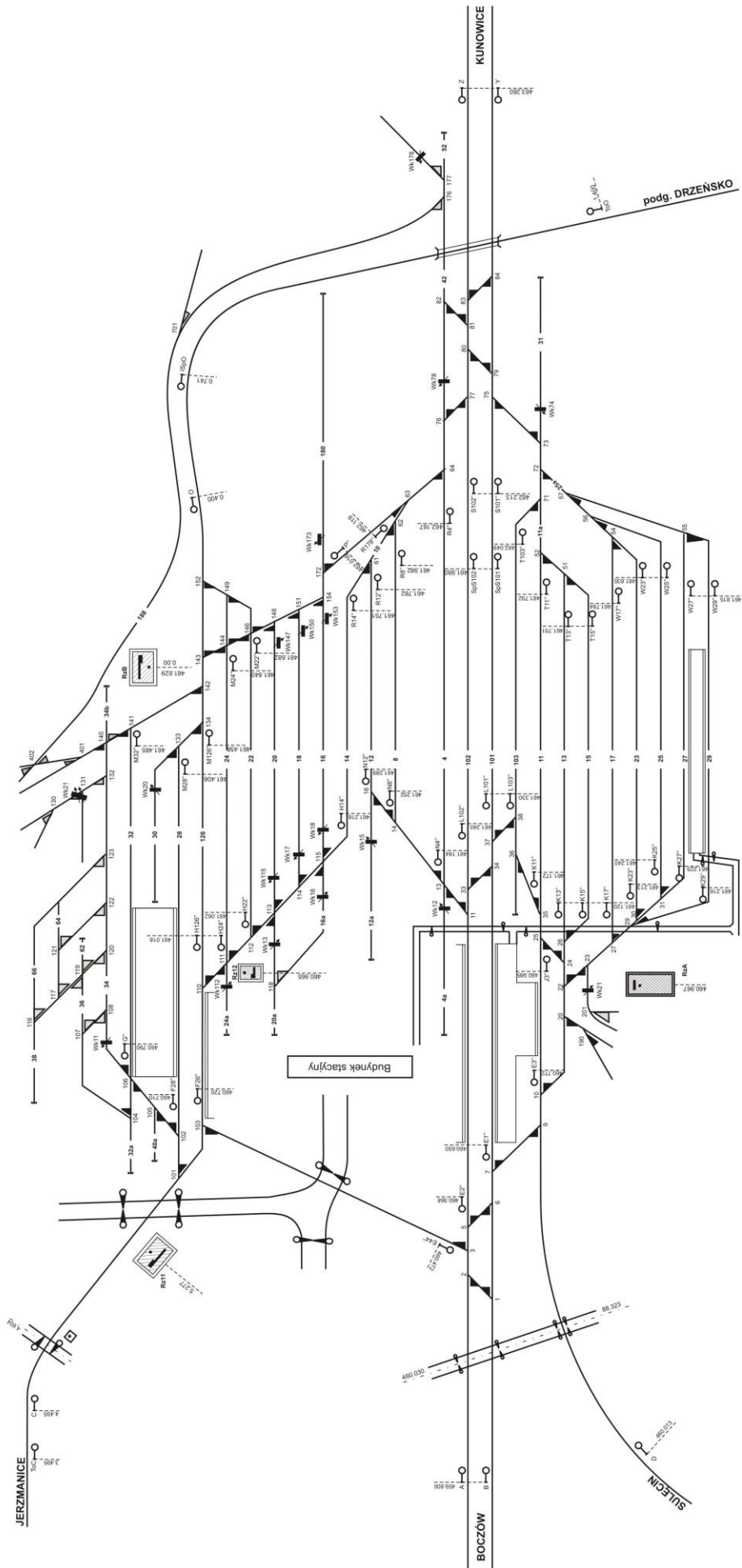


Anhang 1

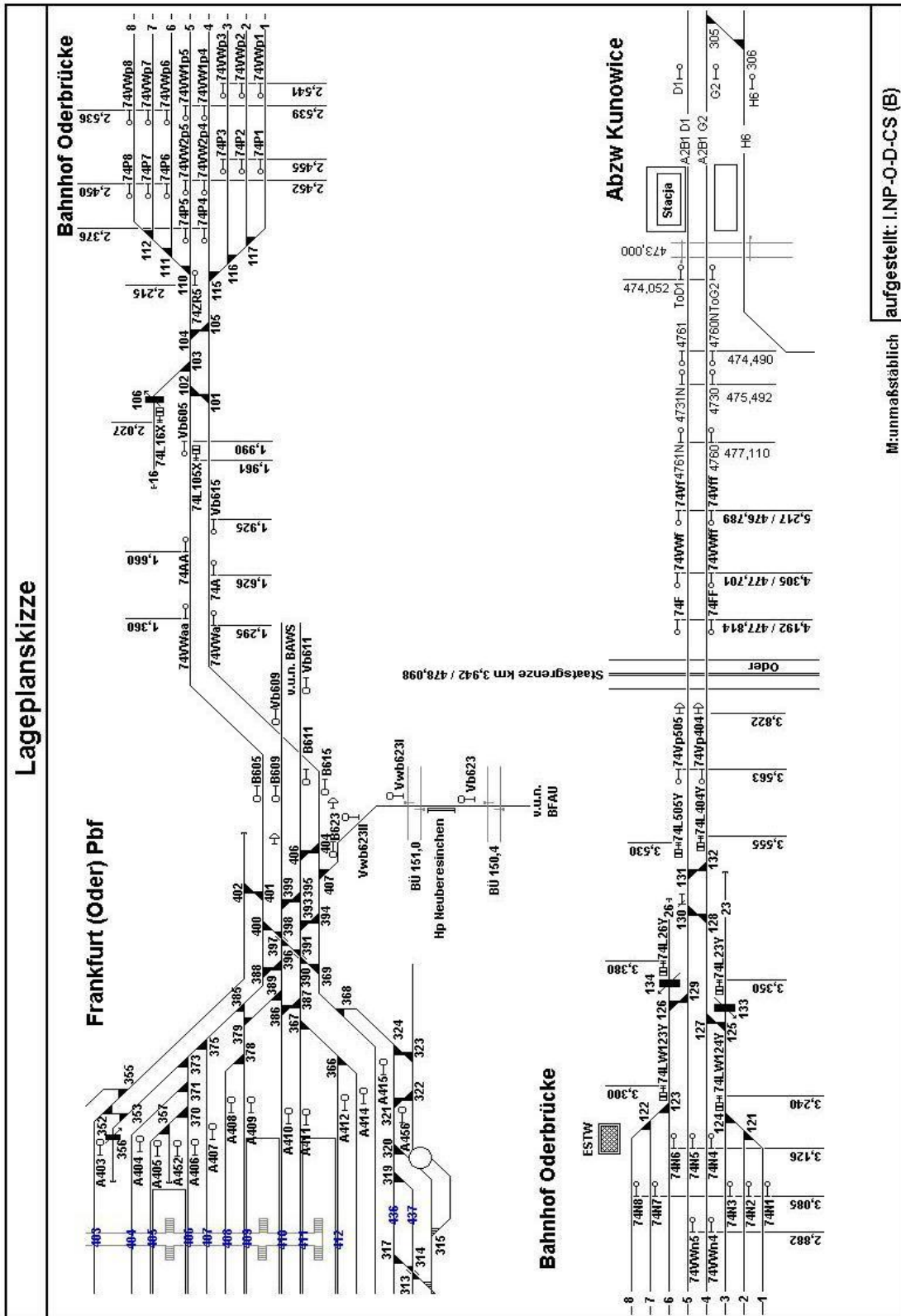
Kunowice



RZEPIN



10.2 Plan schematyczny odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.



10.3. Sposób postępowania Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w sprawie wydarzeń nadzwyczajnych które mają wpływ na prowadzenie ruchu.

Pozostaje otwarty

10.4. Uregulowania w zakresie powiadamiania o robotach, zwolnieniach i zdarzeniach nadzwyczajnych, które mają wpływ na prowadzenie ruchu

Roboty planowe i nieplanowe

Uzgodnienia wymaganych zamknięć torowych na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym należy przeprowadzić zgodnie z umową zawartą pomiędzy DB Netz AG a PKP PLK S.A. o eksploatacji infrastruktury kolejowej dla zapewnienia ruchu kolejowego przekraczającego granicę, artykuł 6,16 jak również artykuł 7 oraz według PRG Części A OPG, rozdział 3.3. Koordynacja prac budowlanych.

Po otrzymaniu zgody i potwierdzenia czasów zamknięć należy zgłosić planowe roboty na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym między stacjami Frankfurt (Oder) Pbf i Rzepin co najmniej 6 tygodni przed rozpoczęciem robót, odpowiednio drugiej stronie według wzoru druku załącznika 1 do rozdziału 10.4.

O nieplanowanych robotach należy natychmiast powiadomić według wzoru druku załącznika 1 do rozdziału 10.4.

W przypadku awarii, ruch pociągów prowadzić według możliwości z uwzględnieniem zasad prowadzenia ruchu.

Przy ograniczeniu prędkości zastosować załącznik nr 3 do rozdziału 10.4.

Potwierdzenie realizacji robót

Realizację robót należy potwierdzić najpóźniej na 2 tygodnie przed ich rozpoczęciem według wzoru druku załącznika 1 do rozdziału 10.4.

Wprowadzanie planowanych zwolnień prędkości/Zmiany infrastrukturalne w trakcie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy

Jeżeli na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym muszą być wyznaczone miejsca ograniczenia prędkości lub następują w trakcie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy, zmiany w urządzeniach sygnalizacyjnych oraz na przejazdach kolejowych, należy powiadomić drugą stronę według wzoru druku załącznika 2 do rozdziału 10.4.

Wprowadzanie ograniczenia prędkości z powodu zdarzeń nadzwyczajnych

Jeżeli z powodu zdarzenia nadzwyczajnego/awarii konieczne jest wprowadzenie ograniczenia prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym, należy niezwłocznie przekazać drugiej stronie zgłoszenie według wzoru druku załącznika 2 do rozdziału 10.4.

Dyżurni ruchu o potrzebie informowania maszynistów o ograniczeniach prędkości porozumiewają się między sobą według wzoru druku załącznika 3 do rozdziału 10.4, przesyłając go sobie faksem.

Działania do czasu ujęcia danych w La Bereich Ost

Do czasu ujęcia danych o miejscach ograniczenia prędkości w La Ausgabe Bereich obszaru Ost względnie do czasu wydania dodatku do La przez DB Netz AG, Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung Cottbus dyżurni ruchu wręczają maszyniście każdego pociągu wyprawianego na odcinek eksploatowany w ruchu granicznym rozkaz „G”.

W przypadku konieczności wprowadzenia ograniczenia prędkości należy postąpić:

Miejsce ograniczenia prędkości na terenie DB Netz AG

Dyżurny ruchu Oderbrücke powiadamia dyżurnego ruchu stacji Rzepin o konieczności wydawania rozkazu „G” za pomocą załącznika nr 3 podpunkt „a” do rozdziału 10.4.

Po otrzymaniu poprawki do La dyżurny ruchu stacji Oderbrücke powiadamia dyżurnego ruchu stacji Rzepin za pomocą załącznika nr 3, podpunkt „b” do rozdziału 10.4 o zaprzestaniu konieczności wydawania rozkazu „G”. O terminie zaprzestania wydawania rozkazu „G” dyżurny ruchu stacji Oderbrücke zostanie poinformowany w poprawce do La.

Miejsce ograniczenia prędkości na terenie PKP PLK S.A.

Dyżurny ruchu stacji Rzepin powiadamia dyżurnego ruchu Oderbrücke o konieczności wprowadzenia ograniczenia prędkości i wydawania rozkazu „G” za pomocą załącznika nr 3, podpunkt „a” do rozdziału 10.4.

Jednocześnie PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze przesyła załącznik nr 2 do rozdziału 10.4. do Produktionsdurchführung Cottbus o konieczności wprowadzenia ograniczenia prędkości w La Bereich Ost.

Ponieważ obaj dyżurni ruchu otrzymują wykaz La, po otrzymaniu poprawki do La, porozumiewają się w sprawie terminu zaprzestania wydawania rozkazu „G”. Jeśli dyżurny ruchu stacji Rzepin nie otrzyma aktualnego wykazu La, dyżurny ruchu stacji Oderbrücke powiadamia dyżurnego ruchu stacji Rzepin za pomocą załącznika nr 3, podpunkt „b” do rozdziału 10.4.

O odwołaniu ograniczenia prędkości w La PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze powiadamia Produktionsdurchführung Cottbus za pomocą załącznika nr 2 do rozdziału 10.4. a dyżurny ruchu stacji Rzepin załącznikiem nr 3 podpunkt „c” do rozdziału 10.4 powiadamia dyżurnego ruchu stacji Oderbrücke

Załącznik 1/Anlage 1

Absender* / nadawca: *

Empfänger* / odbiorca: *

PKP PLK S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze
Email: krzysztof.mielcuszny@plk-sa.pl

Empfänger* / odbiorca: *

Absender* / nadawca: *

DB Netz AG, Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung Cottbus

Fax: +49-335-564-2361

Email: olaf.gumprecht@deutschebahn.com
Zgłoszenie*/potwierdzenie* przedsięwzięć budowlanych na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym
Anmeldung*/ Bestätigung* von Baumaßnahmen auf Grenzbetriebsstrecken
rodzaj robót:

Art der Bauarbeiten _____

(nawierzchniowe, w urządzeniach srk, elektrotechniczne)

(Oberbauarbeiten, Lst – Arbeiten, elektrotechnische Arbeiten)

wchodzi w życie od dnia, godziny

In Kraft ab Datum, Uhrzeit _____

przestaje obowiązywać od dnia, godziny

Außer Kraft ab Datum, Uhrzeit _____

Zamknięcia torów

Gleissperrungen

między

zwischen _____

a

und _____

stacją /Bahnhof

stacją / Bahnhof

Zamknięcia torów

Gleissperrungen

między

zwischen _____

a

und _____

stacją /Bahnhof

stacją / Bahnhof

Dane do wykazu ograniczeń prędkości wymagane

Angaben für Verzeichnis der Langsamfahrstellen erforderlich:

tak* / nie*

ja* / nein*

Jeżeli tak: Dołączyć załącznik 2

Wenn Ja: Anlage 2 beifügen

Data /podpis

Datum / Unterschrift: _____

*niepotrzebne skreślić

*Nichtzutreffendes streichen

Załącznik 2/Anlage 2**Absender* / nadawca: *****Empfänger* / odbiorca: ***

PKP PLK S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze
Email: krzysztof.mielcuszny@plk-sa.pl

Empfänger* / odbiorca: ***Absender* / nadawca: ***

DB Netz AG, Regionalbereich Ost,
Produktionsdurchführung Cottbus

Fax: +49-335-564-2361

Email : olaf.gumprecht@deutschebahn.com**Zgłoszenia do wykazu ograniczeń prędkości****Anmeldungen zum Verzeichnis der Langsamfahrstellen****wchodzi w życie od dnia, godziny****In Kraft ab Datum, Uhrzeit****traci moc obowiązującą od dnia, godziny****Außer Kraft ab Datum, Uhrzeit****Miejsca ograniczenia prędkości / Langsamfahrstellen**

Szlak/stacja Strecke/Bahnhof	Nr toru Gleis-nr	od km Von km	do km Bis km	km /h	Przyczyna Grund

Wskaźniki ograniczenia prędkości zostały ustawiane Tak /Nie // Langsamfahrsignale aufgestellt Ja / nein

Zmiany w urządzeniach sygnalizacyjnych / Änderung an Signalanlagen

na stacji Im Bahnhof	Oznaczenie sygnalizatora Signalbezeichnung	km km	Zmiana (nowy / obowiązujący / nieczynny / nie ważny) Veränderung (neu / gültig/ außer Betrieb / ungültig)	Uwagi Bemerkungen

Zmiany na przejazdach kolejowych / Änderungen an Bahnübergängen

Między p. zap. Zwischen Zmst	a p. zap. Und Zmst	na stacji Im Bahnhof	km	Zmiana (nowy / nieczynny / nie zabezpieczony) Veränderung (neu/ außer Betrieb / ungesichert)

Data / podpis // Datum / Unterschrift: _____

*)niepotrzebne skreślić
*)Nichtzutreffendes streichen

Załącznik 3/Anlage 3

a*)Ograniczenia prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym pomiędzy Rzepin - Frankfurt (Oder) Pbf *wprowadzono***Geschwindigkeitseinschränkungen auf der Grenzbetriebsstrecke zwischen Rzepin - Frankfurt (Oder) Pbf *eingeführt***

.....

Od (Data) (godz.) (min.)

Ab (Datum) (Uhr) (Minuten)

Jechać zgodnie z kolejno wskazanymi prędkościami

Sie fahren nach folgenden Geschwindigkeiten

Km/h	na widoczność auf Sicht	między p. zap. zwischen Zmst	a p. zap. und Zmst	na stacji im Bahnhof	od km von km	do km bis km	przyczyna Nr Grund Nr

b*)Zaprzestać wydawania rozkazu „G“/

Erteilung des Befehls „G“ nicht mehr erforderlich

c*)Ograniczenie prędkości zostanie odwołane/

Geschwindigkeitsbeschränkung wird aufgehoben

Ab.....

Od (Data) (godz.) (min.)

(Datum) (Uhr) (Minuten)

*)niepotrzebne skreślić

*)Nichtzutreffendes streichen

Fahrdienstleiter/ dyżurny ruchu

(nazwisko dyżurnego ruchu) (Miejsce)

(Name Fahrdienstleiter) (Ort)

Załącznik 4 / Anlage 4

Partnerzy w procesie planowania i prowadzenia robót

- DB Netz AG,
Regionalbereich Ost,
Koordination Betrieb/Bau
Granitzstraße 55-56
13189 Berlin

Email: Christian.C.Morgenroth@deutschebahn.com

Ruf: +49 – 30 – 297 – 41 520

Fax +49 – 30 – 297 – 40 902

DB Netz AG,
Regionalbereich Ost,
Produktionsdurchführung Cottbus
Briesener Straße 6
15 230 Frankfurt (Oder)

Email: Olaf.Gumprecht@deutschebahn.com

Ruf: +49 – 160-974-45-529

Fax: +49 – 335-564-2361

PKP PLK S.A.
Centrum Zarządzanie Ruchem Kolejowym
Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu
Al. Niepodległości 8
61-875 Poznań

Ruf +48 61- 63 – 31 - 559

Fax +48 61- 63 - 32 - 401

E-mail ewa.kusiak-sobieska@plk-sa.pl

PKP PLK S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze
ul. Traugutta 10
65-025 Zielona Góra

Ruf: +48 – 68 – 419-23-81

Fax: +48 – 68 – 419-23-62

Email: krzysztof.mielcuszny@plk-sa.pl

10.5. Wykaz numerów telefonów służbowych i postanowienia dotyczące telekomunikacji.

Zestawienie numerów telefonów, faksów oraz adresów E-Mail'owych pracowników KPI, kompetentnych w zakresie ruchu granicznego.

Numery telefonów i kompetencje DB Netz AG, Regionalbereich Ost

Naczelnik ds. Produkcji Regionalbereich Ost,

Pan Schreinert Helge.Schreinert@deutschebahn.com

tel. +49 – 30 - 297 – 40500

Fax - 40950

Naczelnik ds. kontaktów międzynarodowych odpowiedzialny w DB Netz za przejścia graniczne

Pan Kämmerer Arvid.Kaemmerer@deutschebahn.com

tel. +49 – 30 – 297 – 41000

Fax - 41910

Stały przedstawiciel Dyrektora Ruchu Kolejowego Regionu Wschód (kompetentny także w zakresie badania wypadków)

Pan Schlüter Volkmar.Schlueter@deutschebahn.com

Tel. +49 – 30 – 297 – 40130

Fax - 40913

Centrala Ruchu

Pan Hinke Erik.Hinke@deutschebahn.com

tel. +49 – 30 - 297 – 41510

Fax – 40960

Stanowisko kierowania kryzysowego

tel. - +49 – 30 - 297 – 41556

Fax -40903

Koordynator sieci

tel. +49 – 30 – 297 – 41554

Fax 40903

Pracownik polsko-niemieckiej granicy PRG/MPG .

Pan Uller Heribert.Uller@deutschebahn.com

tel. +49 – 30 - 297 – 41655

Fax 40927

Zes dyspozytor elektroenergetyczny w Berlinie

Zes.berlin@deutschebahn.com Schaltdienstleiter

tel. +49-30-297-40677

Fax 40624

Kierownik zespołu danych Infrastrukturalnych w Organizacji Prowadzenia Ruchu

Herr Peltz Carsten.Peltz@deutschebahn.com

Tel. +49 – 30 – 297 – 40331

Fax 40927

Koordynacja Ruchu / Budowa (planowanie robót, roboty, La NL Ost)Pan Morgenroth Christian.C.Morgenroth@deutschebahn.com

Tel. 0049-30 - 297-41520

Fax 40902

Centrum Współpracy z KlientamiPan Buchhagen Bernhard.Buchhagen@deutschebahn.com

Tel. +49 – 30 – 297 – 40150

Fax 40197

Rozkład jazdyPan Ludwig Torsten.Ludwig@deutschebahn.com

tel. +49 – 30 – 297 – 40249

Fax 40915

Naczelnik prowadzenia ruchu Cottbus/Frankfurt (Oder)Pan Feder Klaus-Martin.Feder@deutschebahn.com

Tel. +49 355 44 3300

Fax 3800

Oddział prowadzenia ruchu CottbusPani Lewandowsky Susanne.Lewandowsky@deutschebahn.com

tel. +49 – 355 – 44 – 3374

Fax 3600

Naczelnik Ruchu, MPGPan Brunotte Wolfgang.Brunotte@deutschebahn.com

tel. +49 – 335–564-2304

Fax 2361

Naczelnik utrzymania ruchu CottbusPan Dobring Karsten.Dobring@deutschebahn.com

tel. +49 – 355 – 44 – 3326

Fax 3700

Naczelnik Okręgu ds. srkPan Henniger Stephan.Henniger@deutschebahn.com

Tel. +49-335-564-2370

Fax 1180

Naczelnik Obszaru ds. NawierzchniPan Müller Manfred.Mueller@deutschebahn.com

Tel. +49-335-564-2150

Fax. 1180

Naczelnik Obszaru ds. Sieci TrakcyjnejPan Baier Siegghard.Baier@deutschebahn.com

Tel. + 49-355-44-5124

Fax. 3799

Naczelnik ds. urządzeń energetycznych (50 Hz)Pan Seelig Volker.Seelig@deutschebahn.com

Tel. +49-335—564-1186

Fax 1180

Naczelnik TelekomunikacjiPan Hager Toralf.Hager@deutschebahn.com

Tel. +49-355-44-3823

Fax 3700

Dyżurny ruchu Frankfurt (Oder) Pbf

Dyżurny ruchu wschód tel. +49 – 335 –564 – 2106 lub +49-151-27-40-1098

Dyżurny ruchu zachód tel. +49-335 -564 1384 Fax. 1313.

Dyżurny ruchu Oderbrücke

tel. +49 – 335 – 564 – 2447 lub 2464 GSM-R 730 183 02 Fax 1291

+49-151-27-40-1159

tel. Komórkowy: +49 – 160 – 97 48 57 10

Telefony i kompetencje PKP PLK S.A.**Centrum Rozkładów Jazdy - Ekspozytura Rozkładów Jazdy w Poznaniu**

Naczelnik Ireneusz Jankowski

tel. +48 61 63 31 312 kom. +48 606 810 793.

E-mail ireneusz.jankowski@plk-sa.pl

Z-ca Naczelnika Waldemar Helak

Tel. +48 61 63 32 577 kom.+48 664 963 531.

E-mail waldemar.helak@plk-sa.pl**Zamknięcia torowe**

Pan Dariusz Nowak

tel. +48 61 63 31 156

E-mail jdkz7@plk-sa.pl lub ijkz7@plk-sa.pl

Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym - Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu**Naczelnik Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu (IDDE)**

Pan Roman Sip

tel. +48 – 61 – 63 31 317 Fax +48 – 61 - 63 32 401

E-mail roman.sip@plk-sa.pl

Zamknięcia torowe:

Pani Ewa Kusiak-Sobieska

tel. +48 - 61 – 63 31 559 Fax +48 – 61 - 63 32 401

E-mail ewa.kusiak-sobieska@plk-sa.pl

Koordynator

tel. + 48 –61 – 6331807 (24h) lub + 48 –61 – 6331835 Fax +48 – 61 - 6332401

E-mail idde7.koordynator@plk-sa.pl

W Zakładzie Linii Kolejowych w Zielonej Górze**Odpowiedzialny za kontakty ws. granicznych**

Pan Janusz Stankiewicz

Tel.: + 48 95 71 21 340, Fax: + 48 68 419-25-27

Tel. Kom. +48-600 084 808.

E mail janusz.stankiewicz@plk-sa.pl

Sprawy graniczne – MPG

Pan Andrzej Pawelski

Tel.: + 48 68 419-23-78, Fax: + 48 68 419-25 92

E mail andrzej.pawelski@plk-sa.pl

Sprawy zamknięć torowych

Pan Krzysztof Mielcuszny

Tel. + 48 68 419-23-81 Fax: + 48 68 419-23-62

E mail krzysztof.mielcuszny@plk-sa.pl

Sekcja Eksploatacji Zbąszynek

Pan Jerzy Prządka

Tel: + 48 68 419 15 86.

Kom. + 48 600 084 809

Fax: +48 68 419 1418

E mail jerzy.przadka@plk-sa.pl

Stacja Rzepin dyżurny ruchu

tel. +48 – 95 712 27 60

Fax +48 – 95 712 27 60

tel. komórkowy: + 48 660 413 623

10.6. Wykaz pojazdów trakcyjnych dopuszczonych do ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym.

Pozostaje otwarty