

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**

**Tuplice - Forst (Lausitz)**

**Ważne od 01. 04. 2014**

Strona 1	Miejscowe Porozumienie Graniczne – Tuplice – Forst (Lausitz)
----------	--

za DB AG

za PKP PLK S.A.

Jednostka prowadząca	DB Netz AG Regionalbereich Ost Betriebszentrale Regionale Betriebsplanung Granitzstraße 55-56 <b>13189 Berlin</b>	PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze <b>ul. Traugutta 10</b> <b>65-025 Zielona Góra</b>
Telefon poczt.	+49 – 30-297-41655	+48 - 68 – 419 23 78
Fax poczt.	+49 – 30-297-41524	+48 - 68 – 419 23 62
E-Mail	<a href="mailto:Heribert.Uller@deutschebahn.com">Heribert.Uller@deutschebahn.com</a>	<a href="mailto:andrzej.pawelski@plk-sa.pl">andrzej.pawelski@plk-sa.pl</a>
Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury	DB Netz AG Regionalbereich Ost Produktiondurchführung Cottbus Netzbezirk Cottbus Vetschauer Straße 65 <b>03048 Cottbus</b>	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze Sekcja Eksploatacji Czerwieńsk ul. Kolejowa 17a 66-016 Czerwieńsk
Telefon poczt.	+49 – 355-44-4424	+48 68 419 26 40
Fax poczt.	+49 – 355 – 44-5621	+48 68 419 26 50
E-Mail	<a href="mailto:Andreas.Konzack@deutschebahn.com">Andreas.Konzack@deutschebahn.com</a>	<a href="mailto:wieslaw.bialowas@pl-sa.pl">wieslaw.bialowas@pl-sa.pl</a>

### 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**

Kol. 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	29 - 30 10.2015	IZ Zielona Góra

## Spis treści

1.	Zakres obowiązywania .....	6
2.	Określenie pojęć.....	7
3	Jazda pociągów.....	8
3.1	Czas pracy odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym .....	8
3.2	Postanowienia eksploatacyjne dla kolejowych przesyłek nadzwyczajnych.....	8
4.	Opis instalacji i urządzeń kolejowych .....	11
4.1	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym .....	11
4.2	Stacje zmiany systemu.....	13
5.	Prowadzenie ruchu kolejowego .....	14
5.1	Stosowane przepisy i wytyczne .....	14
5.2	Wymiana przepisów .....	14
5.3	Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury .....	14
5.4	Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi.....	15
5.5	Zasady prowadzenia ruchu podczas zamknięć torowych .....	18
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.....	19
6.1	Przepisy ruchu.....	19
6.2	Szczegółowe miejscowe uregulowania dla pracowników określonych KPP uczestniczących w kolejowym ruchu granicznym .....	33
7.	Utrzymanie obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej.....	36
7.1	Obiekty i urządzenia kolejowe.....	36
7.1.1	Kompetencje.....	36
7.1.2	Granica utrzymania.....	36
7.2	Urządzenia telekomunikacyjne .....	36
7.2.1	Kompetencje .....	36
7.2.2	Granica utrzymania .....	36
7.3	Urządzenia wysokiego napięcia ( nietrakcyjne ) .....	36
8.	Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej.....	37
9.	Nadanie mocy prawnej.....	38

10.	<b>Dodatki</b> .....	39
10.1	Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym .....	39
10.2	Plany schematyczne odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.....	42
10.3	Sposób postępowania Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w sprawie wydarzeń nadzwyczajnych, które mają wpływ na prowadzenie ruchu .....	43
10.4	Uregulowania w zakresie powiadamiania o robotach, zwolnieniach i zdarzeniach nadzwyczajnych, które mają wpływ na prowadzenie ruchu .....	43
10.5	Wykaz numerów telefonów służbowych i postanowienia dotyczące telekomunikacji.....	50
10.6	Wykaz pojazdów trakcyjnych dopuszczonych do ruchu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym.....	55

## 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 opracowane 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 Tuplice -Forst (Lausitz) 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:

– **Stacja zmiany systemu**

Po stronie niemieckiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest stacja Forst (Lausitz).

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

– **Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym**

Dla przejścia granicznego Forst (Lausitz) - Tuplice odcinkiem eksploatowanym w ruchu granicznym dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest odcinek Forst (Lausitz) – Tuplice.

Granica państwa znajduje się w km 389,080(PKP)/23,720 (DB) .

**Granica prowadzenia ruchu**

Granicą prowadzenia ruchu jest Granica państwa.



### 3. Jazda pociągów.

#### 3.1 Czas pracy kolejowego przejścia granicznego.

Kolejowe przejście graniczne Forst (Lausitz) - Tuplice otwarte jest dla ruchu pasażerskiego i towarowego w godzinach wskazanych w regulaminach technicznych stacji granicznych.

Godziny otwarcia posterunków ruchu zostaną ustalone przez DB Netz AG Regionalbereich Ost Produktionsdurchführung (PD) Cottbus i PKP PLK S.A Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze w zależności od zamówionego rocznego rozkładu jazdy pociągów. Dokładny czas pracy zostanie uzgodniony na 30 dni przed wejściem w życie rozkładu jazdy w danym roku.

#### 3.2. Postanowienia eksploatacyjne dla kolejowych przesyłek nadzwyczajnych.

##### Postanowienia dla relacji Tuplice – Forst (Lausitz)

Po otrzymaniu zgłoszenia od dyżurnego ruchu stacji Tuplice o przybyciu przesyłki nadzwyczajnej i dokumentacji warunków przewozu dla odcinka przygranicznego Granica Państwa - Forst (Lausitz), dyżurny ruchu „ESTW Forst (Lausitz)” udziela zgody dyżurnemu ruchowi stacji Tuplice na wyprawienie pociągu do stacji Forst (Lausitz) .

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

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

Dopiero po stwierdzeniu, że maszyniście wręczono rozkaz „G”, i w przypadku konwojowania przesyłki, konwojent jest w pociągu, dyżurny ruchu stacji Tuplice może zgłosić pociąg dyżurnemu ruchowi „ESTW Forst (Lausitz)”.

##### Postanowienia dla relacji Forst (Lausitz) - Tuplice

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

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

- o przewozie przesyłki nadzwyczajnej ze zmniejszoną prędkością dyżurny ruchu stacji ESTW Forst (Lausitz) 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 ESTW Forst (Lausitz).

Dopiero po stwierdzeniu, że maszyniście wręczono rozkaz „G”, i w przypadku konwojowania przesyłki, konwojent jest w pociągu, dyżurny ruchu ESTW Forst (Lausitz) może zgłosić pociąg dyżurnemu ruchowi stacji Tuplice.

## Anlage 1 (Załącznik 1) do pkt. 3.2.

**PKP PLK S.A.  
Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym  
w Poznaniu****Telefax**

Bitte sofort weiterleiten

**Telefax**

proszę natychmiast przekazać

Datum: \_\_\_\_\_

Data:

Empfänger: *Gelegenheitsverkehr*  
Odbiorca: *Regionalbereich Ost. Berlin*  
e-mail: [ta-ost@deutschebahn.com](mailto:ta-ost@deutschebahn.com)

Fax: +49-30-297-40916Absender: *IDDE Poznań*Nadawca: *Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu*e-mail: [idde7.koordinator@plk-sa.pl](mailto:idde7.koordinator@plk-sa.pl)Fax: +48-61-63 32 401Übergeben 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: \_\_\_\_\_

**Anlage 2 (Załącznik 2) do pkt. 3.2.**

**DB Netz AG**

*Gelegenheitsverkehr* Regionalbereich Ost. Berlin

**Telefax**

Bitte sofort weiterleiten

**Telefax**

proszę natychmiast przekazać

Datum: \_\_\_\_\_  
Data:

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

Absender: *Gelegenheitsverkehr*  
Nadawca: *Regionalbereich Ost Berlin*  
e-mail: [ta-ost@deutschebahn.com](mailto:ta-ost@deutschebahn.com) Fax: +49-30-297-40916

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: \_\_\_\_\_

## 4. Opis instalacji i urządzeń kolejowych.

### 4.1 Warunki techniczno- ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Tuplice - Forst (Lausitz) jest szlakiem jednotorowym nie zelektryfikowanym i jest częścią transeuropejskiej sieci.

Miarodajne pochylenie dla poszczególnych odcinków wynosi:

Granica Państwa - Forst (Lausitz)	2,5 ‰
Tuplice - Granica Państwa	7,2 ‰

Droga hamowania wynosi: 1000 m. po stronie polskiej,  
1000 m. po stronie niemieckiej.

Największa dozwolona prędkość drogową wynosi:

Granica Państwa - Forst (Lausitz)	120 km/h
Tuplice - Granica Państwa	80 km/h

Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym po stronie niemieckiej obowiązuje skrajnia G-2 (UIC), co odpowiada obowiązującej po stronie polskiej skrajni A PN-69/K-02057.

Między posterunkami ruchu Forst (Lausitz) i posterunkiem Tuplice zabudowane są urządzenia blokady liniowej półsamoczynnej jednotorowej dwukierunkowej z blokiem pozwolenia.

Po polskiej stronie jest radiołączność pociągowa analogowa, a po stronie niemieckiej jest radiołączność pociągowa GSM-R (D).

Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym w km. 376,063 znajduje się urządzenie SHP przed semaforem wjazdowym na stację Tuplice.

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym od granicy państwowej po stronie niemieckiej wyposażony jest w urządzenia magnetyczne PZB, usytuowane od tarczy ostrzegawczej odnoszącej się do semafora wjazdowego stacji Forst (Lausitz).

Zasady przełączenia urządzeń SHP/PZB podano w punkcie 6.2.

Tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego Vf znajduje się w km. 23,590.

**Od stacji Forst (Lausitz) do granicy państwowej obowiązuje klasa odcinka D4 (nacisk osiowy 22,5t, nacisk na mb 8,0t), od granicy państwowej do stacji Tuplice obowiązuje klasa odcinka C3. Z tego wynika, że pociągi przekraczające granicę muszą odpowiadać warunkom jak dla klasy C3.**

**Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym zaklasyfikowany jest do klasy C 3.**

Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dopuszczalne obciążenia wynoszą:

osi na tor = 20, 00 t. ( 196,00 kN)

Na mb = 7,2 t / m ( 70,56 kN/m)

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

<b>Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Granica Państwa – Tuplice</b>		
<b>[km]</b>	<b>Rodzaj zabezpieczenia</b>	<b>Uwagi</b>
388,624	Samoczynna sygnalizacja przejazdowa z tarczą ostrzegawczą przejazdową (ToP) z kierunku Tuplice	Kat. C, powtarzacz na stacji Tuplice
385,820	Niestrzeżony	Kat. D
381,815	Niestrzeżony	Kat. D
379,437	Niestrzeżony	Kat. D

Uwaga:

Urządzenia przejazdowe w km. 388,624 załączane są automatycznie i nadzorowane są przez dyżurnego ruchu stacji Tuplice,

Do przejazdu w km. 388,624 czujniki włączające z kierunku Forst usytuowane są w km. 23.183 po niemieckiej stronie.

<b>Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Granica Państwa –Forst (Lausitz)</b>		
<b>Położenie [km]</b>	<b>Rodzaj zabezpieczenia</b>	<b>Uwagi</b>
23,373	BÜ 23,3 SIMIS LC Urządzenia z półrogatkami	Nadzorowane przez dyżurnego ESTW Forst (L)
22,955	BÜ 22,9 SIMIS LC Urządzenia z półrogatkami	Nadzorowane przez dyżurnego ESTW Forst (L)
22,518	BÜ 22,5 SIMIS LC	Uzależnione w przebiegu
22,236	BÜ 22,2 SIMIS LC	Uzależnione w przebiegu
21,900	RÜ 21,9 SIMIS LC Przejście dla podróżnych	Uzależnione w przebiegu

Uwaga:

urządzenia przejazdowe w km. 23,373 i 22, 955 załączane są automatycznie i nadzorowane są przez dyżurnego ruchu stacji Forst (Lausitz),

Do przejazdu w km. 23,373 czujniki usytuowane są w km. 388,418/24.400.

Do przejazdu w km. 22,955 czujniki usytuowane są w km. 389,008/23.810.

#### **4.2 Stacje zmiany systemu**

Układy stacyjne (szkice sytuacyjne) stacji Forst (Lausitz) i Tuplice podane są w dodatku 10.1.

##### **Stacja Forst (Lausitz) .**

Stacja przystosowana jest dla ruchu pasażerskiego i towarowego.

Na stacji Forst (Lausitz) dyżurny ruchu obsługuje elektroniczną nastawnię ESTW usytuowaną w pobliżu przejazdu kolejowego na ulicy Berliner Straße.

Stacja wyposażona jest w sygnalizację świetlną.

Stacja nie jest zelektryfikowana.

Miarodajne pochylenia na stacji Forst wynoszą 5,3 ‰.

Stacja wyposażona jest w radiołączność GSM-R (D).

##### **Stacja Tuplice**

Stacja przystosowana jest dla ruchu pasażerskiego i towarowego.

Stacja Tuplice posiada nastawnię dysponującą „Tp” i nastawnię wykonawczą „Tp-1”.

Stacja wyposażona jest w sygnalizację świetlną.

Stacja nie jest zelektryfikowana.

Miarodajne pochylenie wynosi 0,7 ‰

Stacja wyposażona jest w radiołączność analogową pociągową.

Stacja Tuplice wyposażona jest w urządzenia mechaniczne scentralizowane.

## 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, Produktionsdurchführung Cottbus i PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze udostępniają sobie wzajemnie do dyspozycji wersję elektroniczną Miejscowego Porozumienia Granicznego dla kolejowego odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Forst (Lausitz) - Tuplice.

DB Netz AG, Regionalbereich Ost, Koordination Betrieb/Bau przekazuje do dyspozycji PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze cotygodniowo w formie elektronicznej jeden egzemplarz La – obszar wschód, na adres E-mailowy

[andrzej.pawelski@plk-sa.pl](mailto:andrzej.pawelski@plk-sa.pl) i [krzysztof.mielcuszny@plk-sa.pl](mailto:krzysztof.mielcuszny@plk-sa.pl)

PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu przekazuje w formie elektronicznej DB Netz AG, Regionalbereich Ost, Koordination Betrieb/Bau na bieżąco „Wykaz ostrzeżeń stałych” (Dodatek 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy) oraz wprowadzane w nim zmiany, na adresy E-mailowe [christian.c.morgenroth@deutschebahn.com](mailto:christian.c.morgenroth@deutschebahn.com) i [jens.krahl@deutschebahn.com](mailto:jens.krahl@deutschebahn.com).

Podstawowe przepisy, instrukcje i wytyczne dotyczące prowadzenia ruchu kolejowego (Ir-1, le-1, Ril 408 Ril 301) oraz zmiany do nich udostępnia się drugiemu KPI zawsze w aktualnej wersji elektronicznej bez specjalnego żądania.

### 5.3. Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury.

DB Netz AG, Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung Cottbus 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 obydwojema 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 Forst (Lausitz) - Tuplice są:

- ze strony DB Netz AG  
Centrala Ruchu Berlin, Regionalbereichs Ost.
- ze strony PKP PLK S.A.  
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Warszawie – 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 z zachowaniem możliwie najlepszej jakości, (załącznik nr 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 od 5 minut,
  - pociągów towarowych od 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 18 35  
 📠 +48 61 633 24 01  
[idde7.koordinator@plk-sa.pl](mailto:idde7.koordinator@plk-sa.pl)

**DB Netz AG  
Betriebszentrale Berlin**

**Zugkoordinator Netzdisposition**  
 ☎ + 49 30 297 41541  
 📠 + 49 30 297 40904  
[BLN.XXBZBDN1@deutschebahn.com](mailto: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

<b>Tag</b>	<b>Uhrzeit</b>	
Data	Godzina	h

**Für den Grenzübergang Guben – Gubin stehen derzeit auf dem Bahnhof Guben / Gubin folgende Züge (Zusatzverspätung durch Abruf derzeit):**

Na przejściu granicznym Guben / Gubin stoją następujące pociągi stacja Guben / Gubin (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

**Załącznik 2 do punktu 5.4****PKP PLK S.A.  
IDDE Poznan**

☎ +48 61 633 18 35

☎ +48 61 633 24 01

[idde7.koordinator@plk-sa.pl](mailto:idde7.koordinator@plk-sa.pl)**DB Netz AG  
Betriebszentrale Berlin** **Zugkoordinator Netzdisposition**

☎ + 49 30 297 41541

☎ + 49 30 297 40904

[BLN.XXBZBDN1@deutschebahn.com](mailto: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
<b>Zuglauf</b>		<b>Relacji</b>	
<b>Von</b>	<b>Nach</b>	<b>Z</b>	<b>Do</b>
ca. ....	Minuten Verspätung	<input type="checkbox"/> ok. ....	minut spóźnienia
	Ausfall	<input type="checkbox"/>	Odwołanie pociągu
Umleitung über .....		<input type="checkbox"/>	Przekierowanie przez .....
<b>Ursache</b>		<b>Przyczyna</b>	
	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  **Odpowiednie należy zakreślić**

### **5.5. Zasady prowadzenia ruchu w czasie zamknięcia toru**

W czasie zamknięcia toru szlakowego Tuplice – Forst (Lausitz) ruchu pociągów jest wstrzymany

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.

## 6. Miejscowe uregulowania do przepisów ruchu i sygnalizacji PKP PLK S.A i DB Netz AG , 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 PLK SA
1	Do 408.0111 rozdz. 7	<p><b>Przerwa w pracy posterunku ruchu</b></p> <p>Dyżurni ruchu stacji Forst (Lausitz) i Tuplice zgłaszają sobie codziennie objęcie i zakończenie dyżuru. Obaj dyżurni ruchu odnotowują ten fakt przez całą szerokość dziennika ruchu.</p> <p>Zanim dyżurny ruchu stacji Forst (Lausitz) względnie Tuplice zakończy swoją pracę, musi przyjąć i potwierdzić do dyżurnego ruchu stacji sąsiedniej przyjazd ostatniego pociągu wyprawionego ze stacji sąsiedniej na odcinek eksploatowany w ruchu granicznym, przed przerwą w pracy.</p> <p>Podczas przerwy w pracy nie mogą odbywać się żadne jazdy pociągowe ani manewrowe poza Ra10/W5 w kierunku granicy.</p>	Do § 56
2	Do 408.0111 rozdz. 9	<p><b>Porównanie czasu</b></p> <p>Dyżurny ruchu stacji Forst (Lausitz) oraz Tuplice porównuje czas z dyżurnym ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego z reguły codziennie przy zgłaszaniu się do pracy po przerwie w ruchu.</p>	Do § 6 ust 6
3	Do 408.0202 rozdz. 1	<p><b>Oznaczanie pociągów</b></p> <p>W poleceniach lub meldunkach pociągi oznacza się wyrazem „pociąg” i numerem uzgodnionym między DB Netz AG i PKP PLK S.A.</p> <p>Uwaga: w radiolączności GSM-R należy stosować numery pociągów ustalone przez DB Netz AG.</p>	Do § 9
4	-----	<b>Wyprawienie lub przepuszczanie pociągów przed rozkładowym czasem (obowiązuje po stronie polskiej)</b>	Do § 50

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 PLK SA
		<p>Pociągi towarowe i próżne pociągi pasażerskie mogą odjechać lub przejechać przed czasem podanym w rozkładzie jazdy.</p> <p>Wcześniejsze wyprawienie lub przepuszczanie pociągów dyżurny ruchu uzgadnia ze swoją komórką dyspozytorską.</p>	
5	Do 408.0301 rozd. 5 i do 482.8602	<p><b>Materiały, dokumenty i przedmioty</b></p> <p>Maszynista prowadzący pojazd trakcyjny jadący do km i z powrotem musi posiadać klucz DB21 do obsługi przejazdów kolejowych w km 22,9 i 23,3</p>	
6	Do 408.0321 i Do 408.2321 rozd. 2	<p><b>Zgłoszenie dyżurnemu ruchu gotowości pociągu</b></p> <p>Zgłoszenie gotowości pociągu do odjazdu podawane jest dyżurnemu ruchu przez kierującego pojazdem trakcyjnym lub przez kompetentnego pracownika KPP.</p>	Do § 14 ust 6
7	Do 408.2341 rozd. 2	<p><b>Dopuszczalna prędkość</b></p> <p>Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Tuplice – Forst (Lausitz) od km 22,500 do km 23,600 obowiązuje stałe ograniczenie prędkości do 50 km/h dla pojazdów trakcyjnych serii VTSA 105 i 133 w obu kierunkach, z powodu braku PZB w powyższych pojazdach.</p> <p>Wskaźniki ograniczenia prędkości nie są wystawione.</p> <p>Przy doraźnych ograniczeniach prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym należy powiadomić właściwą dyspozyturę.</p> <p>O ostrzeżeniach doraźnych należy informować drużyny pociągowe przy pomocy dwujęzycznych rozkazów pisemnych G.</p> <p>Ograniczenia stałe występujące po stronie niemieckiej podawane są w „La Bereich Ost”, natomiast występujące po stronie polskiej w WOS dla Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze.</p>	Do § 59, § 62
8	Do 408.0351 i Do 408.2351	<p><b>Zabezpieczanie pojazdów na szlaku</b></p> <p>Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na szlaku odpowiadają pracownicy przewoźników.</p> <p>Dane o profilu odcinka eksploatowanego w ruchu gra-</p>	§ 69 ust 3 i 8 i § 70.

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 PLK SA
		nicznym podane są w rozdziale 4.1.	
9	Do 408.0411 rozd. 2 i rozd. 12	<p><b>Przekazywanie rozkazów</b></p> <p>Dyżurny ruchu lub upoważniony przez niego pracownik doręcza sporządzony rozkaz G drużynie pociągowej.</p>	Do § 57
10	Do 408.0431 rozd. 1 ust. 3	<p><b>Uruchomienie pociągów ratunkowych</b></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> <ul style="list-style-type: none"> <li>- przy wypadkach na sieci DB Netz AG manager'owie kryzysowi przy Betriebszentrale Berlin DB Netz AG, Regionalbereich Ost,</li> <li>- przy wypadkach na sieci PKP PLK S.A. uprawnieni pracownicy Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze</li> </ul> <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
11	Do 408.0471 rozd. 1 ust. 1	<p><b>Kompetentny do zamknięcia toru szlakowego</b></p> <p>Kompetentnym do zamknięcia toru szlakowego Forst (Lausitz) - Tuplice jest dyżurny ruchu „Tp” stacji Tuplice.</p> <p>Podczas prowadzenia robót ewentualne odstępstwa od tej zasady zostaną określone w Regulaminie Tymczasowym prowadzenia ruchu/Betrze</p>	§ 51 ust. 3
12	Do 408,0481 rozd. 11 i Do 408.2481 oraz Do 482.8602	<p><b>Jazda przez przejazdy po torze zamkniętym</b></p> <p>Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Forst (Lausitz) – Tuplice znajdują się dwa przejazdy nadzorowane przez dyżurnego ruchu Forst (L), które wyposażone są w półogatki. Czujnik włączający z kierunku Tuplic znajduje się na terenie infrastruktury PKP PLK S.A. Postanowienia uzupełniające dla jazdy przez te</p>	Do § 53

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 PLK SA
		przejazdy pociągu wyprawianego na zasadach jazdy po torze zamkniętym oraz dla jazdy pociągowej podczas awarii urządzeń przejazdowych znajdują się w załączniku nr 1 i 2 do punktu 6.	
13	Do 408.0485 rozd. 1	<p><b>Jazdy pociągu ratunkowego w czasie zamknięcia posterunków ruchu</b></p> <p>Podczas zamknięcia posterunków ruchu na szlaku granicznym między stacjami Forst (Lausitz) i Tuplice nie może kursować żaden pojazd, nawet pociąg ratunkowy.</p>	§ 56 ust. 23
14	Do 408.0571 rozd. 5 do 7 i Do 408.2571 rozd. 5 do 8.	<p><b>Uszkodzenie pojazdu trakcyjnego na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym</b></p> <p>Jeżeli na odcinku 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 zachowaniu prędkości dopuszczalnej dla tego pociągu.</p> <p>Jeżeli uszkodzony pojazd trakcyjny nie jest zdolny do dalszej jazdy na obszarze Polski, dla zwolnienia szlaku dyżurny ruchu stacji Tuplice 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, kierujący pojazdem trakcyjnym zgłasza potrzebę zastępczego pojazdu trakcyjnego.</p>	Do § 63
15	Do 408.0641 rozd. 3 i Do 408.2671 rozd. 2	<p><b>Postępowanie w przypadku uszkodzenia przejazdów w km 22,9 i 23,3.</b></p> <p>Jeśli maszynista pojazdu trakcyjnego zostanie powiadomiony rozkazem pisemnym o uszkodzeniu przejazdu w km 22,9 lub 23,3 musi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zatrzymać się przed przejazdem również w przypadku zamkniętych rogatek i działania sygnalizacji świetlnej,</li> <li>- zabezpieczyć przejazd z miejsca używając klucza DB21 i obsługując urządzenia HET znajdującego się</li> </ul>	Do § 57 ust. 3.

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 PLK SA
		<p>przed danym przejazdem.</p> <p>Maszynista pojazdu trakcyjnego może przejechać przez przejazd po obsłużeniu urządzenia HET i upewnieniu się że przejazd jest zamknięty i sygnalizacja świetlna od strony drogi działają.</p> <p>Jeżeli przejazdu nie można załączyć należy postąpić zgodnie z OPG rozdz.3 pkt. 73.</p>	
16	Do 408.2711	<p><b>Przekroczenie długości pociągów</b></p> <p>Przekroczenie długości pociągu wynikającej z rozkładu jazdy, może nastąpić tylko po wcześniejszym uzgodnieniu i wyrażeniu zgody na jazdę takiego pociągu pomiędzy kompetentnymi ekspozyturami PKP PLK S.A. i DB Netz AG.</p>	Do § 19 ust 6
17	Do 408.4814 rozdz. 3	<p><b>Prędkość manewrowa</b></p> <p>Na stacjach Forst (Lausitz) i Tuplice jazdy manewrowe wolno wykonywać z prędkością nie przekraczającą <b>25</b> km/h.</p> <p>Inne prędkości dla jazd manewrowych, które wynikają ze sposobu manewrowania lub rodzaju ładunku podawane są przez kierującego manewrami.</p> <p>Pozostałe postanowienia znajdują się w załączniku 3 tego rozdziału.</p>	Do Ir-9 § 10 ust 27
18	Do 408.4831 rozdz. 2	<p><b>Zabezpieczanie pojazdów na stacjach</b></p> <p>Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na stacjach odpowiadają pracownicy przewoźników.</p> <p>Dane o profilu stacji podane są w ust. 4.2</p>	§ 63 ust. 30 i Ir-9 § 14



## Rozdział 6, załącznik 1

**Postanowienia uzupełniające dla urządzeń zabezpieczenia przejazdu kolejowego w km 22,900**

Linia: Cottbus – Granica DB (VzG6205) - Tuplice

Szlak: Forst (Lausitz) - Tuplice






**Nazwa przejazdu: BÜ 22,9**

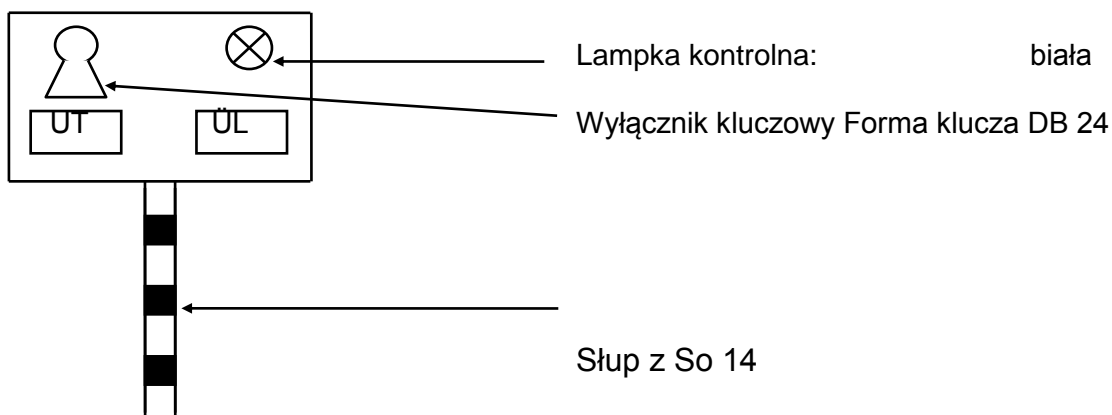
Miejsce: km 22,965

Typ: SIMIS LC LzH-Fü (WS)

Nadzór: zdalny

Przejazd w ciągu ulicy: Mauerstraße

Pojęcia, Skróty	Znaczenie
BÜ	przejazd kolejowy
BÜSA	urządzenia zabezpieczenia przejazdu kolejowego
SIMIS LC	typ przejazdu firmy SIEMENS
LzH	sygnalizacja świetlna z półrogatkami
Fü	nadzorowane zdalnie
WS	Włącznik obsługi
obszar działania	część toru pomiędzy czujnikami włączającymi
Symbol 	Licznik osi do włączania i wyłączania urządzeń przejazdowych
Symbol 	ÜL Lampka kontrolna na obudowie, potwierdzająca skuteczność działania obsługi
Symbol 	UT Przycisk deaktywacji, wyłącznik kluczowy, usytuowany 5 metrów przed miejscem włączającym, dla pojedynczej jazdy powoduje deaktywację działania urządzeń przejazdowych na 60 sekund
Symbol  HET-Tafel mit BÜ-Kennzeichentafel	HET Włączenie przez obsłużenie włącznika na pulpicie przed przejazdem, (wyłączenie następuje automatycznie przez oddziaływanie pojazdu na czujniki wyłączające znajdujące się za przejazdem)
Symbol 	So 14 Wskaźnik punktu włączającego sygnalizatory drogowe

Pulpit wyłączający**Urządzenia na szlaku**

Urządzenia zabezpieczenia przejazdu kolejowego załączane są z obydwu kierunków przez odpowiedni licznik osi. Licznik osi rozpoznaje kierunek jazdy i po najechaniu przez pierwszą oś pociągu w kierunku przejazdu załącza urządzenia przejazdowe.

Z kierunku Tuplic czujnik włączający znajduje się na terytorium PLK. Przejazd z kierunku Tuplic wyposażony jest w pulpit wyłączający, który jest oznaczony wskaźnikiem So 14.

Miejsce usytuowania:

- So 14 z pulpitem wyłączającym BÜ 22,9 km 23,815 (PLK km 389,003)
- czujnik włączający BÜ 22,9, km 23,810 (PLK km 389,008)

**Ważne urządzenia bezpośrednio na przejeździe**

	BÜ 22,9
Kontener	1
Sygnalizatory drogowe z krzyżem św. Andrzeja	4
Rogatki	2
Punkt wyłączający z licznikami osi	2
Pulpit z wyłącznikiem	2

**Zasada działania**Kierunek Forst (Lausitz) – Tuplice

Na stacji Forst (Lausitz) znajdują się trzy czujniki (liczniki osi) załączające urządzenia przejazdowe. Czujniki włączające zostają uaktywnione tylko dla odpowiednich wyjazdów (przebiegów) w kierunku Tuplic. Czujniki usytuowane są na wschodniej głowicy rozjazdowej stacji Forst (Lausitz).

Wyłączenie urządzeń po przejeździe pociągu następuje, gdy pociąg oddziałuje na odpowiedni licznik osi znajdujący się za przejazdem.

#### Kierunek Tuplice – Forst (Lausitz)

Czujnik włączający (licznik osi) znajduje się na terytorium PLK.

Wyłączenie urządzeń po przejeździe pociągu następuje, gdy pociąg oddziałuje na odpowiedni licznik osi znajdujący się za przejazdem.

### **Prowadzenie ruchu**

#### **Jazdy pociągowe (ogólnie)**

Urządzenia przejazdowe włączane i wyłączane są przez oddziaływanie jadącego taboru na licznik osi.

#### **Jazdy po torze zamkniętym**

Kierujący pojazdem szynowym wyprawianym po torze zamkniętym musi być przeszkolony z zasad obsługi urządzeń przejazdowych.

#### **Jazda przez przejazd kolejowy**

wg Jazd pociągowych (ogólnie)

#### **Jazda poza czujnik włączający, jednak nie do przejazdu kolejowego**

##### **Jazda z kierunku Tuplice do przejazdu BÜ 22,9**

Poniższe postanowienia nie dotyczą pociągów roboczych wyprawianych z Tuplic nie dalej jak do km. 389,003 i z powrotem.

##### Postępowanie

1. Klucz DB24 wydawany jest kierującemu pojazdem trakcyjnym przez dyżurnego ruchu dysponującego stacji Tuplice za pokwitowaniem. Ponadto dyżurny ruchu „Tp” ma obowiązek wydać rozkaz G przyczyna nr 14 z załącznikiem językowym nr 17.

Za pomocą przycisku wyłączenia UT deaktywuje się czujnik włączający przed przejechaniem dla jednej jazdy (dla jazdy powrotnej nie jest wymagana deaktywacja urządzenia).

W celu deaktywacji czujnika należy przekręcić klucz DB 24 zgodnie z ruchem wskazówek zegara do oporu, przekręcić z powrotem i wyjąć klucz z urządzenia.

2. Sprawdzić deaktywację punktu włączającego, poczekać na zapalenie się lampki .

Po zapaleniu się lampki pojazd ma 60 sekund na przejechanie czujnika włączającego, bez załączenia urządzeń zabezpieczenia przejazdu kolejowego.

Jeśli jazda następnie ma być kontynuowana przez deaktywowany wcześniej przejazd kolejowy w kierunku Forst (Lausitz), wymagany jest rozkaz G przyczyna nr 8, natomiast

przejazd kolejowy załączany jest za pomocą pulpitu HET przez kierującego pojazdem trakcyjnym.

### **Jazda z kierunku Forst do przejazdu kolejowego BU 22,9**

#### Postępowanie

Dla jazd w obszar działania przejazdu kolejowego, jednak nie poza przejazd kolejowy BÜ 22,9 dopuszczone są tylko zabezpieczenia, które znajdują się w obszarze przejeżdżanych rozjazdów stacji wyposażonych w czujniki włączające BÜ 22,9, które aktywowane są poprzez nastawienie drogi przebiegu.

Jeśli jazda następnie ma być kontynuowana przez wyłączony wcześniej przejazd kolejowy w kierunku Tuplic, wymagany jest rozkaz G przyczyna nr 8, a przejazd kolejowy załączany jest za pomocą pulpitu HET przez kierującego pojazdem trakcyjnym.

### **Przejechanie przez przejazd kolejowy, zatrzymanie się oraz jazda powrotna**

Podczas jazd powrotnych w kierunku Tuplic względnie Forst (Lausitz) wymagany jest rozkaz G przyczyna nr 8 oraz załączenie przejazdu kolejowego za pomocą pulpitu HET przez kierującego pojazdem trakcyjnym.

**Dla robót budowlanych wymagany jest Regulamin Tymczasowy prowadzenia ruchu/Betra.**

#### **Postępowanie w przypadku wystąpienia usterki**


Jeśli dyżurnemu ruchu została przekazana informacja o usterce urządzeń przejazdowych, ma on obowiązek zgłosić ten fakt dyspozytorowi.

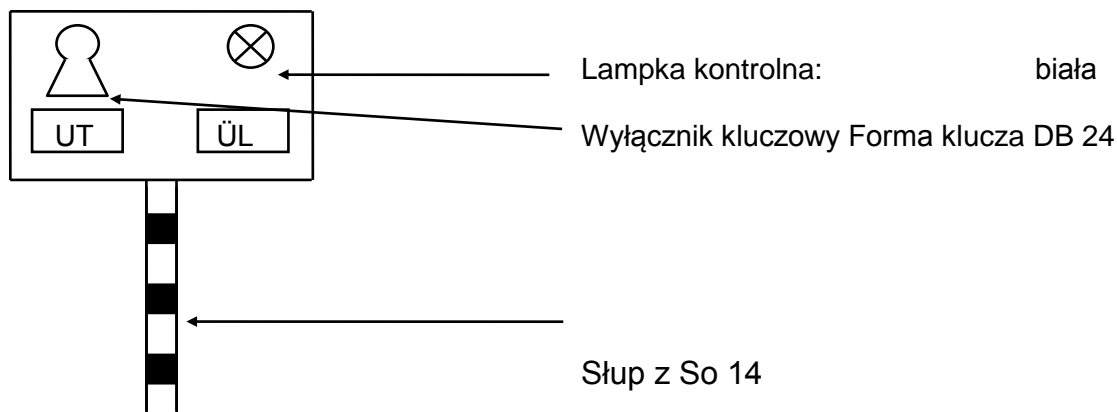
Przejazd kolejowy uważa się jako technicznie niesprawny, do czasu usunięcia usterki. Wydawanie rozkazów G przyczyna nr 8 wymagane jest dla obu kierunków do czasu naprawy uszkodzonych urządzeń przejazdowych. Nadzór nad prawidłowością wydawania rozkazów sprawuje dyżurny ruchu stacji Forst (Lausitz).

## Rozdział 6, załącznik 2

**Postanowienia uzupełniające dla urządzeń zabezpieczenia przejazdu kolejowego w km 23,3**

Linia: Cottbus – Granica DB (VzG6205) - Tuplice  
 Szlak: Forst (Lausitz) - Tuplice  
**Nazwa przejazdu: BÜ 23,3**  
 Miejsce: km 23,369  
 Typ: SIMIS LC LzH/F-Fü (WS)  
 Nadzór: zdalny  
 Przejazd w ciągu ulicy: Wehrinselstraße

Pojęcia, Skróty	Znaczenie
BÜ	przejazd kolejowy
BÜSA	urządzenia zabezpieczenia przejazdu kolejowego
SIMIS LC	typ przejazdu firmy SIEMENS
LzH	sygnalizacja świetlna z półrogatkami
Fü	nadzorowane zdalnie
F wzgl 2F	ścieżka rowerowa/chodnik zabezpieczone rogatkami
WS	włącznik obsługi
obszar działania	część toru pomiędzy czujnikami włączającymi
Symbol 	Licznik osi do włączania i wyłączania urządzeń przejazdowych
Symbol 	ÜL Lampka kontrolna na obudowie, potwierdzająca skuteczność działania obsługi
Symbol 	UT Przycisk deaktywacji, wyłącznik kluczowy, usytuowany 5 metrów przed miejscem włączającym, dla pojedynczej jazdy powoduje deaktywację działania urządzeń przejazdowych na 60 sekund
Symbol  HET-Tafel mit BÜ-Kennzeichentafel	HET Włączenie przez obsłużenie włącznika na pulpicie przed przejazdem, (wyłączenie następuje automatycznie przez oddziaływanie pojazdu na czujniki wyłączające znajdujące się za przejazdem)
Symbol 	So 14 Wskaźnik punktu włączającego sygnalizatory drogowe

Pulpit wyłączający**Urządzenia na szlaku**

Urządzenia zabezpieczenia przejazdu kolejowego załączane są z obydwu kierunków przez odpowiedni licznik osi. Licznik osi rozpoznaje kierunek jazdy i po najechaniu przez pierwszą oś pociągu w kierunku przejazdu załącza urządzenia przejazdowe.

Z kierunku Tuplic czujnik włączający znajduje się na terytorium PLK. Przejazd z kierunku Tuplic wyposażony jest w pulpit wyłączający, który jest oznaczony wskaźnikiem So 14.

Miejsce usytuowania:

- So 14 z pulpitem wyłączającym BÜ 23,3 km 24,405 (PLK km 388,413)
- czujnik włączający BÜ 23,3, km 24,400 (PLK km 388,418)

**Ważne urządzenia bezpośrednio na przejeździe**

	BÜ 23,3
Kontener	1
Sygnalizatory drogowe z krzyżem św. Andrzeja	8
Rogatki na ścieżce rowerowej/chodniku	2
Rogatki przejazdowe	2
Punkt wyłączający z licznikami osi	2
HET	2

**Zasada działania**Kierunek Forst (Lausitz) – Tuplice

Na stacji Forst (Lausitz) znajdują się dwa czujniki (liczniki osi) załączające urządzenia przejazdowe. Czujniki włączające zostają uaktywnione tylko dla odpowiednich wyjazdów (przebiegów) w kierunku Tuplic. Czujniki usytuowane są na wschodniej głowicy rozjazdowej stacji Forst (Lausitz).

Wyłączenie urządzeń po przejeździe pociągu następuje, gdy pociąg oddziaływuje na odpowiedni licznik osi znajdujący się za przejazdem.

Kierunek Tuplice – Forst (Lausitz)

Czujnik włączający (licznik osi) znajduje się na terytorium PLK.

Wyłączenie urządzeń po przejeździe pociągu następuje, gdy pociąg oddziałuje na odpowiedni licznik osi znajdujący się za przejazdem.

## **Prowadzenie ruchu**

### **Jazdy pociągowe (ogólnie)**

Urządzenia przejazdowe włączane i wyłączane są przez oddziaływanie jadącego taboru na licznik osi.

### **Jazdy po torze zamkniętym**

Kierujący pojazdem szynowym wyprawianym po torze zamkniętym musi być przeszkolony z zasad obsługi urządzeń przejazdowych.

### **Jazda przez przejazd kolejowy**

wg Jazd pociągowych (ogólnie)

### **Jazda poza czujnik włączający, jednak nie do przejazdu kolejowego**

#### **Jazda z kierunku Tuplice do przejazdu BÜ 23,3**

Poniższe postanowienia nie dotyczą pociągów roboczych wyprawianych z Tuplic nie dalej jak do km. 388,413 i z powrotem.

#### Postępowanie

1. Klucz DB24 wydawany jest kierującemu pojazdem trakcyjnym przez dyżurnego ruchu dysponującego stacji Tuplice za pokwitowaniem. Ponadto dyżurny ruchu „Tp” ma obowiązek wydać rozkaz G przyczyna nr 14 z załącznikiem językowym nr 17

Za pomocą przycisku wyłączenia UT deaktywuje się czujnik włączający przed przejechaniem dla jednej jazdy (dla jazdy powrotnej nie jest wymagana deaktywacja urządzenia).

W celu deaktywacji czujnika należy przekręcić klucz DB 24 zgodnie z ruchem wskazówek zegara do oporu, przekręcić z powrotem i wyjąć klucz z urządzenia.

2. Sprawdzić deaktywację punktu włączającego, poczekać na zapalenie się lampki L.

Po zapaleniu się lampki pojazd ma 60 sekund na przejechanie czujnika włączającego, bez załączenia urządzeń zabezpieczenia przejazdu kolejowego.

Jeśli jazda następnie ma być kontynuowana przez deaktywowany wcześniej przejazd kolejowy w kierunku Forst (Lausitz), wymagany jest rozkaz G przyczyna nr 8, natomiast przejazd kolejowy załączany jest za pomocą pulpitu HET przez kierującego pojazdem trakcyjnym.

#### **Jazda z kierunku Forst do przejazdu kolejowego BU 23,3**

#### Postępowanie

Dla jazd w obszar działania przejazdu kolejowego, jednak nie poza przejazd kolejowy BÜ 23,3 dopuszczone są tylko zabezpieczenia, które znajdują się w obszarze przejeżdżanych rozjazdów stacji wyposażonych w czujniki włączające BÜ 23,3, które aktywowane są poprzez nastawienie drogi przebiegu.

Jeśli jazda następnie ma być kontynuowana przez wyłączony wcześniej przejazd kolejowy w kierunku Tuplic, wymagany jest rozkaz G przyczyna nr 8, a przejazd kolejowy załączany jest za pomocą pulpitu HET przez kierującego pojazdem trakcyjnym.

### Przejechanie przez przejazd kolejowy, zatrzymanie się oraz jazda powrotna

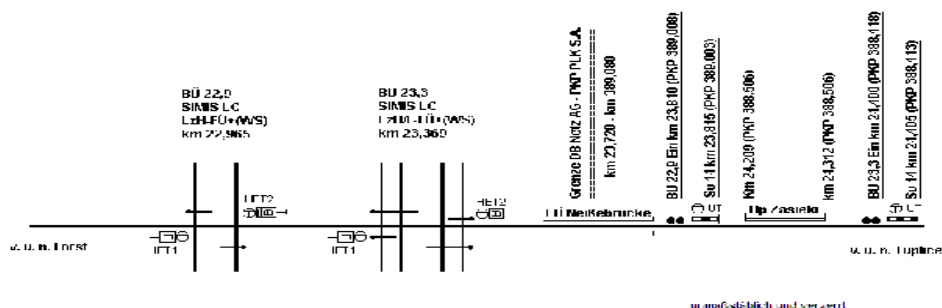
Podczas jazd powrotnych w kierunku Tuplic względnie Forst (Lausitz) wymagany jest rozkaz G przyczyna nr 8 oraz załączenie przejazdu kolejowego za pomocą pulpitu HET przez kierującego pojazdem trakcyjnym.

**Dla robót budowlanych wymagany jest Regulamin Tymczasowy prowadzenia ruchu/Betra.**

### Postępowanie w przypadku wystąpienia usterki

Jeśli dyżurnemu ruchu została przekazana informacja o usterce urządzeń przejazdowych, ma on obowiązek zgłosić ten fakt dyspozytorowi.

Przejazd kolejowy uważa się jako technicznie niesprawny, do czasu usunięcia usterki. Wydawanie rozkazów G przyczyna nr 8 wymagane jest dla obu kierunków do czasu naprawy uszkodzonych urządzeń przejazdowych. Nadzór nad prawidłowością wydawania rozkazów sprawuje dyżurny ruchu stacji Forst (Lausitz).





**Załącznik 3.**

Do Ril 408 .4813 i Ir 9 § 9 ust.29

Na stacji Forst (Lausitz) mogą być przeprowadzone pojazdy trakcyjne luzem – jako jazda manewrowa bez kierującego manewrami.

Pojazdy te manewrują po wjeździe pociągu z torów przyjazdowych na tory odjazdowe lub na postój, jak również z postoju do torów odjazdowych.

Zgoda na jazdę manewrową wydawana jest przez dyżurnego ruchu ESTW Forst (Lausitz) za pomocą urządzeń sygnalizacji.

Na stacji Forst (Lausitz) znajduje się obszar nie objęty działaniem nastawni ESTW (nie scentralizowany). Jest to obszar wyłączony ze scentralizowanego nastawiania, a zwrotnice przedstawiane są ręcznie przez drużynę manewrową. Manewry w tym obszarze mogą odbywać się pod nadzorem posiadającego autoryzację kierownika manewrów. Wjazd na ten obszar i wyjazd z tego obszaru odbyć się może wyłącznie za zgodą dyżurnego ruchu.

Jeśli wymagany jest postój pojazdu trakcyjnego na stacji Forst (Lausitz), miejsce jego odstawienia zostanie wskazane przez dyżurnego ruchu.

Przy odstawieniu lokomotywy maszynista może oddalić się od pojazdu trakcyjnego na krótki czas tylko dla wykonania zadań służbowych.

Podczas odstawienia drużyny trakcyjne dbają o to, aby silniki trakcyjne pojazdów nie pracowały dłużej niż potrzeba.

Spuszczanie oleju silnikowego w torach jest zabronione, ograniczyć należy oliwienie urządzeń wózka do niezbędnego minimum koniecznego dla prawidłowego utrzymania zdolności jazdy.

Jazdy manewrowe na stacji Forst (Lausitz) należy przeprowadzać szczególnie ostrożnie. Należy zakładać, że tory mogą być zajęte pojazdami.

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

Przełączanie radiołącności pociągowej.

Dla jazdy pociągu z Tuplic do Niemiec punkt przełączenia na niemiecką sieć GSM-R (D) znajduje się przy wskaźniku usytuowanym w km 388,700.

Dla jazdy pociągu z Forst (Lausitz) do Polski punkt przełączenia na polską sieć analogową znajduje się przy wskaźniku W28 (z oznaczeniem R5) usytuowanym w km. 23,5/389,300 – **kanal radiołącności R5**

### **Zasady postępowania dla utrzymania bezpieczeństwa podczas przełączania urządzeń SHP – PZB (Polska – Niemcy) dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Forst (Lausitz) - Tuplice.**

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

Użyte określenia „pojazdy trakcyjne” odnoszą się zarówno do lokomotyw jak i wszystkich innych pojazdów szynowych z napędem.

## **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 Forst (Lausitz) przez odcinek eksploatowany w ruchu granicznym do stacji zmiany systemu Tuplice muszą posiadać zasadniczo system PZB 90 i SHP.

### **6.2.1.2 Wyposażenie pojazdów jadących z Polski do Niemiec**

Pojazdy trakcyjne jadące z Polski przez odcinek eksploatowany w ruchu granicznym do stacji zmiany systemu Forst (Lausitz) muszą posiadać zasadniczo podwójne wyposażenie SHP oraz system PZB 90.

## **6.2.2. Eksploatacyjne regulacje dotyczące przełączenia urządzeń**

### **6.2.2.1. Przełączenie urządzeń dla kierunku jazdy z Polski w kierunku Niemiec do stacji Forst (Lausitz) dla pociągów pasażerskich i towarowych.**

Ruch pociągów z Polski w kierunku Niemiec odbywa się do stacji zmiany systemu Tuplice. Dla przełączenia systemu SHP na system PZB wymagane jest zatrzymanie pojazdu trakcyjnego na stacji Tuplice. Postój należy ująć we wniosku przy składaniu zamówienia na trasę pociągu.

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

„Tuplice, w pociągu nr ..... PZB zostało załączone”.

„Tuplice, Zug nr ..... PZB eingeschaltet”

Sygnał zezwalający na wyjazd pociągu z Tuplic w kierunku stacji Forst (Lausitz) może zostać podany przez dyżurnego ruchu po otrzymaniu od maszynisty zgłoszenia, że przełączenie zostało dokonane.

Pojazdy trakcyjne nie wyposażone w PZB muszą posiadać dwuosobową obsadę trakcyjną. Drugi maszynista (lub kierownik pociągu) musi znajdować się w przedniej kabine lokomotywy. Ma on za zadanie obserwację sygnarów i wskaźników, aby zapobiec przejechaniu obok sygnalizatora wskazującego sygnał „Stój”.

#### **6.2.2.2. Przełączenie urządzeń dla kierunku jazdy z Niemiec do Polski w kierunku stacji Tuplice dla pociągów pasażerskich i towarowych.**

Ruch pociągów z Niemiec w kierunku do Polski odbywa się do stacji zmiany systemu Tuplice. Dla przełączenia systemu PZB na SHP wymagane jest zatrzymanie pojazdu na stacji Tuplice. Postój należy ująć we wniosku przy składaniu zamówienia na trasę pociągu.

Sygnał zezwalający na wyjazd pociągu ze stacji Tuplice w kierunku polskiej sieci zostanie przez dyżurnego ruchu podany po otrzymaniu od maszynisty zgłoszenia, że przełączenie zostało dokonane następującymi słowami:

„Tuplice, w pociągu nr ..... SHP zostało załączone”.

„Tuplice, Zug nr ..... SHP eingeschaltet”

Pojazdy trakcyjne nie wyposażone w PZB muszą posiadać dwuosobową obsadę trakcyjną. Drugi maszynista (lub kierownik pociągu) musi znajdować się w przedniej kabine lokomotywy. Ma on za zadanie obserwację sygnatów i wskaźników, aby zapobiec przejechaniu obok sygnalizatora wskazującego sygnał „Stój”.

#### **6.2.3. Wykonanie przełączenia za pomocą urządzeń technicznych infrastruktury.**

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Forst (Lausitz) - Tuplice 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:

##### **Jazda z Polski w kierunku Niemiec:**

Zatrzymanie pojazdów na stacji Tuplice nie jest wymagane. Pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi z kierunku Polski do Niemiec muszą przełączyć urządzenia SHP na PZB na wysokości semaforów wyjazdowych stacji Tuplice w kierunku Forst (Lausitz), a przed osiągnięciem mostu granicznego.

##### **Jazda z Niemiec w kierunku Polski:**

Zatrzymanie pojazdów na stacji Tuplice nie jest wymagane. Pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi z kierunku Niemiec do Polski muszą przełączyć urządzenia z PZB na SHP po minięciu mostu granicznego, a przed osiągnięciem semaforów wjazdowych stacji Tuplice.

#### **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 poskim i niemieckim.

## **7. Utrzymanie obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej.**

### **7.1 Obiekty i urządzenia kolejowe**

#### **7.1.1. Kompetencje**

Utrzymanie, okresowe przeglądy mostu na Nysie Łużyckiej, który musi także spełniać rolę przepustu powodziowego i ujścia kry, wykonywane są przez PKP PLK S.A.

Most w swojej całej długości łącznie z obydwoma przyczółkami końcowymi wraz ze skrzydłami murów i grzybkami skarpy, nawierzchnia na moście do pierwszego styku szyn za przyczółkiem - łącznie z dostępnymi szynami ochronnymi, w całości utrzymywane są środkami i na koszt PKP PLK S.A.

Utrzymanie urządzeń srk (blokady liniowej) znajdujących się na terenie DB Netz AG należy do pracowników PKP PLK S.A.

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**

Granicą utrzymania infrastruktury kolejowych PKP PLK S.A. a DB Netz AG jest pierwszy styk szyn na terenie DB Netz AG w km 23,602

Granicami utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności będących własnością DB Netz AG są:

- > punkt włączający odnoszący się do przejazdu BÜ 23,3 jest usytuowany w km. 388,418/24,400
- > czujnik zbliżania pociągu dla przejazdu BÜ 22,2 usytuowany jest w km. 386,834/25,984 na terenie PKP PLK S.A.

### **7.2. Urządzenia telekomunikacyjne**

#### **7.2.1 Kompetencje**

Pomiędzy stacjami Forst (Lausitz) - Tuplice są dostępne następujące urządzenia telekomunikacyjne:

- łączność zapowiadacza,
  - wewnętrzna kolejowa łączność telefoniczna,
- Utrzymanie urządzeń i instalacji do granicy utrzymania należy do poszczególnych KPI.

Na nastawni „ESTW Forst (Lausitz)” znajduje się urządzenie rejestrujące rozmowy na łączu zapowiadawczym.

#### **7.2.2 Granica utrzymania**

Granicą utrzymania kabla sterowania ruchem kolejowym i łączności jest szafa kablowa nr 248 w km 388,995 na terenie PKP PLK S.A.

### **7.3 Urządzenia wysokiego napięcia ( nietrakcyjne )**

Na przejściu granicznym Forst (Lausitz) – Tuplice nie ma urządzeń wysokiego napięcia.

## **8. Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej.**

Pozostaje wolny

## 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 Tuplice - Forst (Lausitz)“ wchodzi w życie 01.04.2014 r.

„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 Tuplice - Forst (Lausitz)“ z dnia 01.02.2010 z późniejszymi zmianami traci moc obowiązującą.

Zielona Góra, dnia 20.12.2013r.

<b>Za stronę PKP PLK S.A</b>	<b>Za stronę DB Netz AG</b>
<p style="text-align: center;"><b>Mariusz Nowakowski</b>  <b>Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych</b>  <b>w Zielonej Górze</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>i.V. Klaus-Martin Feder</b>  <b>Leiter Produktionsdurchführung Cottbus</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Janusz Stankiewicz</b>  <b>z-ca Dyrektora ds. Eksploatacji</b>  <b>Zakładu Linii Kolejowych</b>  <b>w Zielonej Górze</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>i.V. Susanne Lewandowsky</b>  <b>Arbeitsgebietsleiterin Betrieb</b>  <b>Produktionsdurchführung Cottbus</b></p>

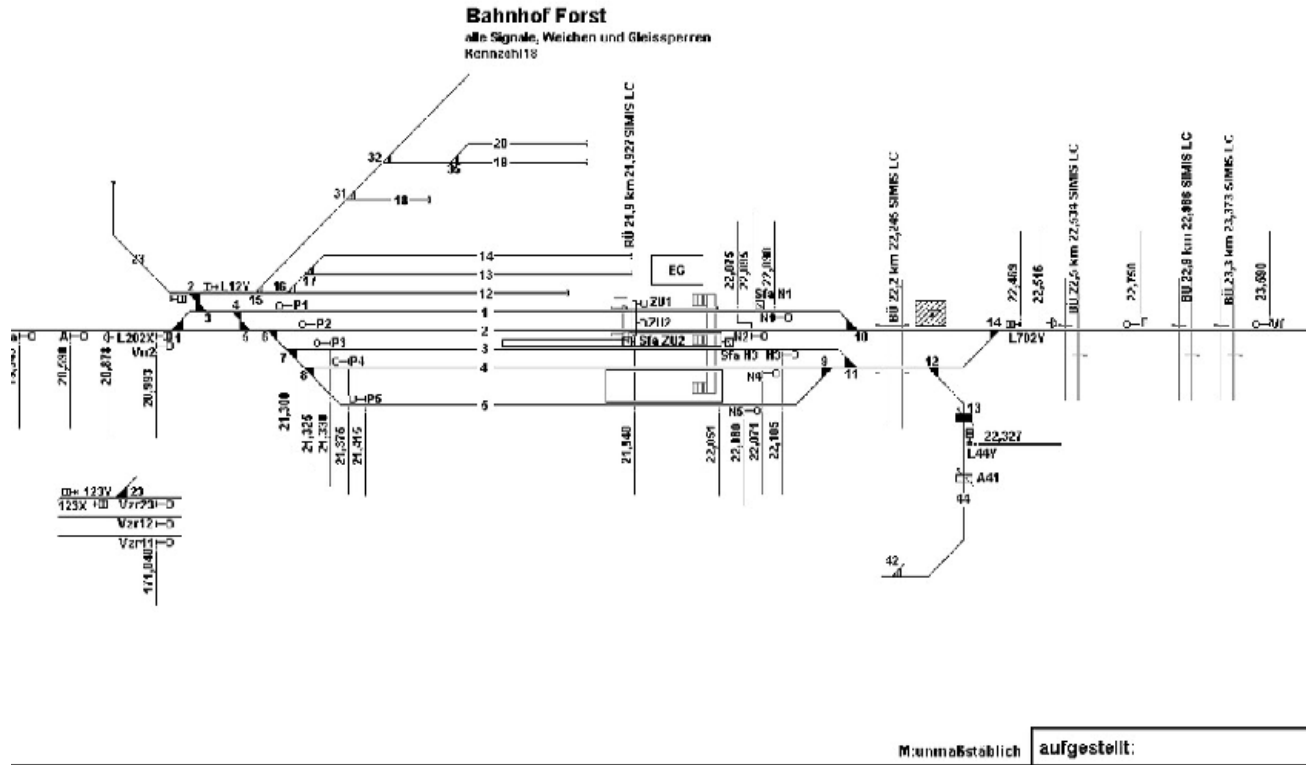
## **10. Dodatki.**

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

- a) plan sytuacyjny stacji Forst (Lausitz)
- b) plan sytuacyjny stacji Tuplice

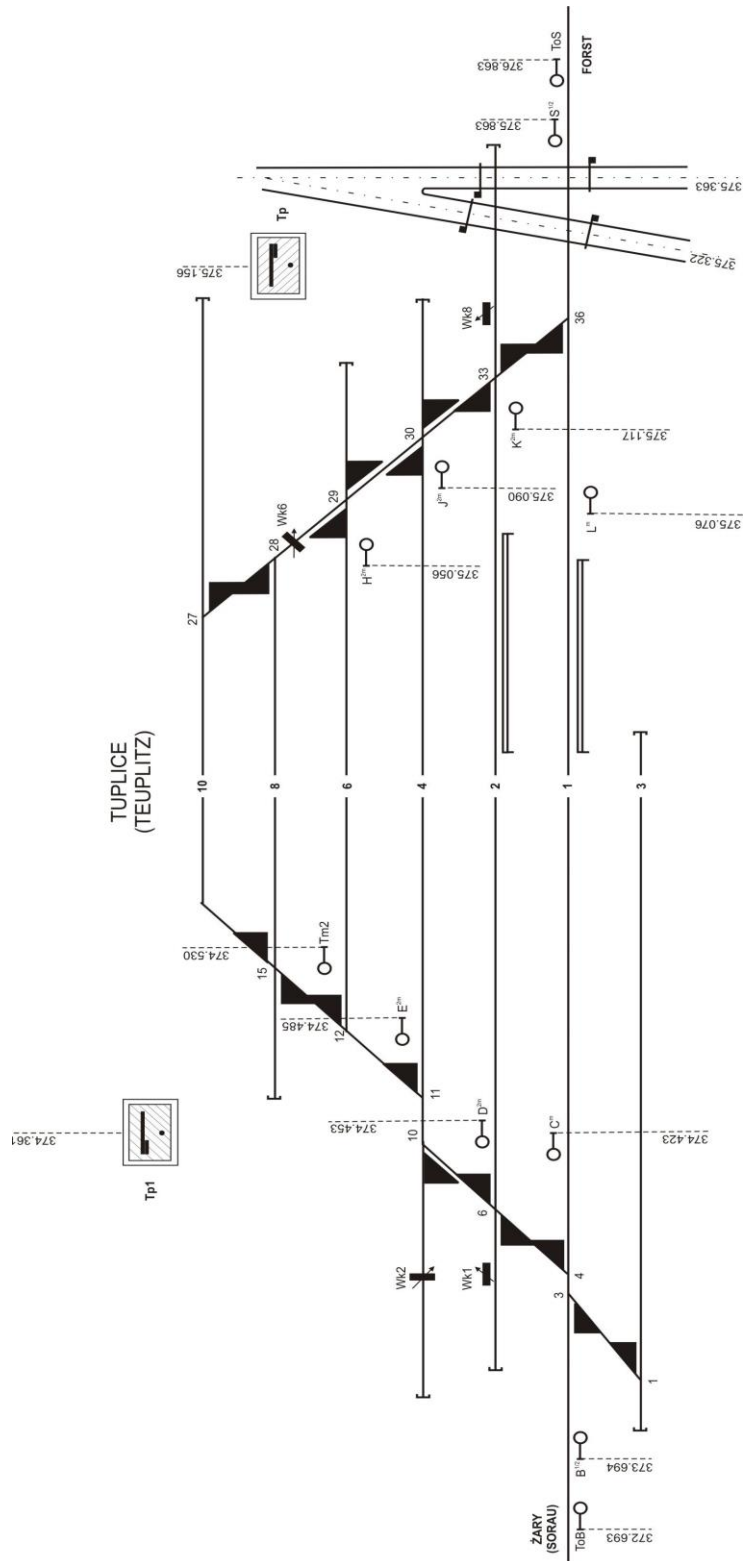
## a) plan sytuacyjny stacji Forst (Lausitz)

## Lageplanskizze

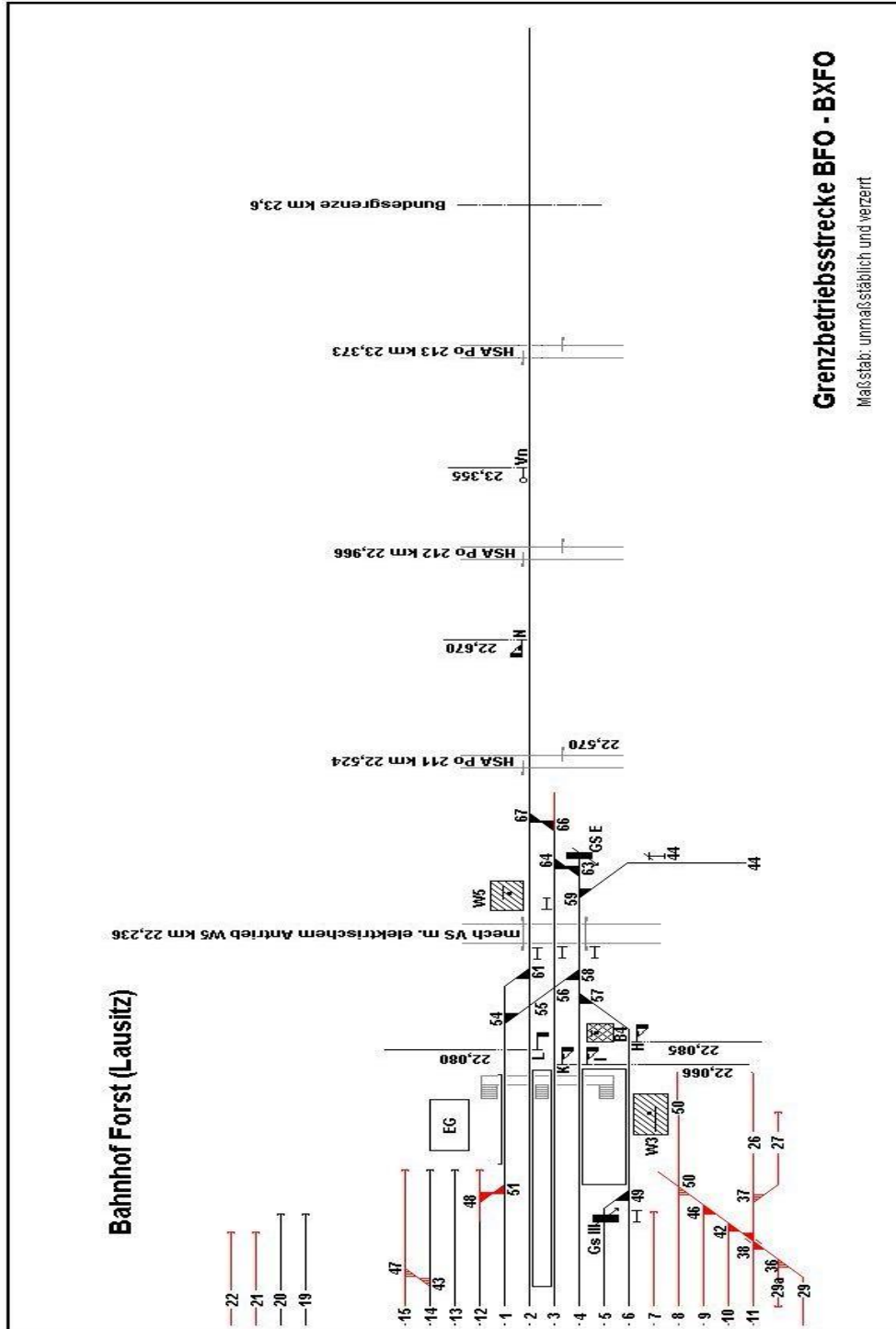




## b) plan sytuacyjny stacji Tuplice



## 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.**

Zostaje 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 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 Forst (Lausitz) – Tuplice 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 Forst (Lausitz) powiadamia dyżurnego ruchu stacji Tuplice o konieczności wydawania rozkazu „G” za pomocą załącznika nr 3 podpunkt „a” do rozdziału 10.4.

Po otrzymaniu poprawki do La dyżurny ruchu Forst (Lausitz) powiadamia dyżurnego ruchu stacji Tuplice za pomocą załącznika nr 3, podpunkt „b” do rozdziału 10.4 o zaprzestanie konieczności wydawania rozkazu „G”. O terminie zaprzestania wydawania rozkazu „G” dyżurny ruchu stacji Forst (Lausitz) zostanie poinformowany w poprawce do La.

### Miejsce ograniczenia prędkości na terenie PKP PLK S.A.

Dyżurny ruchu stacji Tuplice powiadamia dyżurnego ruchu Forst (Lausitz) 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.

Po otrzymaniu poprawki do La dyżurny ruchu Forst (Lausitz) powiadamia dyżurnego ruchu stacji Tuplice za pomocą załącznika nr 3, podpunkt „b” do rozdziału 10.4 o zaprzestanie konieczności wydawania rozkazu „G”. O terminie zaprzestania wydawania rozkazu „G” dyżurny ruchu stacji Forst (Lausitz) zostanie poinformowany w poprawce do La.

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. oraz dyżurny ruchu stacji Tuplice załącznikiem nr 3 podpunkt „c” do rozdziału 10.4. powiadamia dyżurnego ruchu stacji Forst (Lausitz).

**Załącznik 1/Anlage 1****Absender\* / nadawca: \*****Empfänger\* / odbiorca: \***

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

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

DB Netz AG, Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung Cottbus  
 Fax: +49-355-44-3535  
 Email: [jens.krahl@deutschebahn.com](mailto:jens.krahl@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**  
**Gleisperrungen**

**między**  
**zwischen**

**a**  
**und**

\_\_\_\_\_

stacją /Bahnhof

\_\_\_\_\_

stacją / Bahnhof

**Zamknięcia torów**  
**Gleisperrungen**

**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: \***

**Empfänger\* / odbiorca: \***

**Absender\* / nadawca: \***

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

DB Netz AG, Regionalbereich Ost,  
Produktionsdurchführung Cottbus

Fax: +49-355-44-3535  
Email : [jens.krahl@deutschebahn.com](mailto:jens.krahl@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 sygnali- zatora 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 Forst ( Lausitz ) - Tuplice *wprowadzono***

**Geschwindigkeitseinschränkungen auf der Grenzbetriebsstrecke zwischen – Forst ( Lausitz )-Tuplice *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 skreslić  
 \*)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](mailto:Christian.c.Morgenroth@deutschebahn.com)

Ruf: +49 – 30 – 297 – 41 520

Fax: +49 – 30 – 297 – 40 902

DB Netz AG,  
Regionalbereich Ost,  
Produktionsdurchführung Cottbus  
Vetschauer Str.65  
03048 Cottbus

Email: [Jens.Krahl@deutschebahn.com](mailto:Jens.Krahl@deutschebahn.com)

Ruf: +49 – 355-44-4422

Fax: +49 – 355-44-3535

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

Email: [ewa.kusiak-sobieska@plk-sa.pl](mailto: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 – 419-2381

Fax: +48 – 68 – 419-2362

Email: [andrzej.pawelski@plk-sa.pl](mailto:andrzej.pawelski@plk-sa.pl)

[krzysztof.mielcuszny@plk-sa.pl](mailto: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.

### **Numerы telefonów i kompetencje DB Netz AG, Regionalbereich Ost**

#### **Naczelnik ds. Produkcji Regionalbereich Ost,**

Pan Schreinert [Helge.Schreinert@deutschebahn.com](mailto:Helge.Schreinert@deutschebahn.com)

tel. +49 – 30 - 297 – 40500

Fax - 40950

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

Pan Kaemmerer [Arvid.Kaemmerer@deutschebahn.com](mailto:Arvid.Kaemmerer@deutschebahn.com)

tel. +49 – 30 – 297 – 41000

Fax- 40910

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

Pan Schlüter [Volkmar.Schlueter@deutschebahn.com](mailto:Volkmar.Schlueter@deutschebahn.com)

Tel. +49 – 30 – 297 – 40130

Fax - 40913

#### **Centrala Ruchu**

Pan Hinke [Erik.Hinke@deutschebahn.com](mailto:Erik.Hinke@deutschebahn.com)

tel. +49 – 30 - 297 – 41510

Fax – 40960

#### **Stanowisko kierowania kryzysowego**

tel. +49 – 30 - 297 – 41556

Fax -40903

#### **Koordinator sieci**

+49 – 30 – 297 – 41554

Fax 40903

#### **Pracownik polsko-niemieckiej granicy OPG i MPG .**

Pan Uller [Heribert.Uller@deutschebahn.com](mailto:Heribert.Uller@deutschebahn.com)

tel. +49 – 30 - 297 – 41655

Fax 41524

#### **Kierownik zespołu danych Infrastrukturalnych w Organizacji Prowadzenia Ruchu**

Pan Peltz [Carsten.Peltz@deutschebahn.com](mailto:Carsten.Peltz@deutschebahn.com)

Tel. +49 – 30 – 297 – 40331

Fax 40927

Pan Lange [Andre.Lange@deutschebahn.com](mailto:Andre.Lange@deutschebahn.com)

Tel. +49 – 30 – 297 – 41652

Fax 40927

**Koordinacja ruchu/ budowa planowanie robót, La Bereich Ost**

Pan Morgenroth [Christian.c.Morgenroth@deutschebahn.com](mailto:Christian.c.Morgenroth@deutschebahn.com)  
Tel. +49-30 - 297- 41520 Fax 40902

**Centrum Współpracy z Klientami**

Pan Buchhagen [Bernhard.Buchhagen@deutschebahn.com](mailto:Bernhard.Buchhagen@deutschebahn.com)  
Tel. +49 – 30 – 297 – 40150 Fax 40197

**Rozkład jazdy**

Pan Ludwig [Tosten.Ludwig@deutschebahn.com](mailto:Tosten.Ludwig@deutschebahn.com)  
tel. +49 – 30 – 297 – 40249 Fax 40915

**Naczelnik prowadzenia ruchu Cottbus/Frankfurt (Oder)**

Pan Feder [Klaus-Martin.Feder@deutschebahn.com](mailto:Klaus-Martin.Feder@deutschebahn.com)  
Tel. +49 355 44 3300 Fax 3600

**Oddział prowadzenia ruchu Cottbus**

Pani Lewandowsky [Susanne.Lewandowsky@deutschebahn.com](mailto:Susanne.Lewandowsky@deutschebahn.com)  
tel. +49 – 355 – 44 – 3374 Fax 3600

**Naczelnik Ruchu, MPG**

Pan Konzack [Andreas.Konzack@deutschebahn.com](mailto:Andreas.Konzack@deutschebahn.com)  
tel. zewn. +49 –355-44-4424 Fax +49 355-44-5621

**Naczelnik utrzymania ruchu Cottbus**

Pan Dobring [Karsten.Dobring@deutschebahn.com](mailto:Karsten.Dobring@deutschebahn.com)  
tel. zewn. +49 – 355-44-2329 Fax 3700

**Naczelnik ds. automatyki**

Pan Ettrich [Uwe.Ettrich@deutschebahn.com](mailto:Uwe.Ettrich@deutschebahn.com)  
Tel. +49-355-44-3328 Fax 3700

**Naczelnik ds. prowadzenia ruchu**Pan Kreuzarek [Reiner.Kreuzarek@deutschebahn.com](mailto:Reiner.Kreuzarek@deutschebahn.com)

Tel. +49-355-44-3649

Fax 3700

**Naczelnik ds. urządzeń energetycznych (50 Hz)**Pan Seelig [Volker.Seelig@deutschebahn.com](mailto:Volker.Seelig@deutschebahn.com)

Tel. +49-335—564-1186

Fax 1180

**Naczelnik Telekomunikacji**Pan Hager [Toralf.Hager@deutschebahn.com](mailto:Toralf.Hager@deutschebahn.com)

Tel. +49-355-44-3823

Fax 3700

**Dyżurny ruchu ESTW Forst ( Lausitz )**

tel. +49 – 3562 – 694 – 355

tel. fax +49 – 3562 – 694 – 394

GSM-R (D) 73 01 66 02

Mobiltelefon: +49-160-97 48 57 09.

**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](mailto: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](mailto:waldemar.helak@plk-sa.pl)

**Zamknięcia torowe**

Pan Dariusz Nowak

tel. +48 61 63 31 156

E-mail [jdkz7@plk-sa.pl](mailto:jdkz7@plk-sa.pl) lub [ijkz7@plk-sa.pl](mailto: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](mailto: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](mailto:ewa.kusiak-sobieska@plk-sa.pl)

**Koordynator**

tel. + 48 –61 - 6331807(24h) lub + 48 –61 – 63 31 835 Fax +48 – 61 - 6332401

E-mail [idde7.koordinator@plk-sa.pl](mailto:idde7.koordinator@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](mailto:janusz.stankiewicz@plk-sa.pl)

**Sprawy graniczne – MPG**

Pan Andrzej Pawelski

Tel.: + 48 68 419-23-78, Fax: + 48 68 419-23 62

E mail [andrzej.pawelski@plk-sa.pl](mailto: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](mailto:krzysztof.mielcuszny@plk-sa.pl)**Sekcja Eksploatacji Czerwieńsk**

Pan Wiesław Białowas

[wieslaw.bialowas@plk-sa.pl](mailto:wieslaw.bialowas@plk-sa.pl)

Tel: + 48 68 419 26 40

Fax: +48 -68 419 26 50

**Stacja Tuplice dyżurny ruchu**

tel. +48 – 68 419-10-36

Fax +48 – 68 419-10-36

tel. komórkowy: + 48 660 413 237

## **10.6. Wykaz pojazdów trakcyjnych dopuszczonych do ruchu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym.**

pozostaje wolny