BIULETYN
PKP POLSKICH LINII KOLEJOWYCH S.A.

Warszawa, 16 maja 2025 r. **Nr 10**

Uchwały Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

1) Nr 370/2025 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 13 maja 2025 r. w sprawie wprowadzenia „Wytycznych do projektowania systemu łączności awaryjnej dla służb ratunkowych w tunelach kolejowych Ie-33”
2) Nr 374/2025 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 13 maja 2025 r. w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”
3) Nr 375/2025 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 13 maja 2025 r. w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych Ir-3”
4) Nr 376/2025 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 13 maja 2025 r. w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o technice wykonywania manewrów Ir-9”
5) Nr 377/2025 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 13 maja 2025 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji sygnalizacji Ie-1”
6) Nr 378/2025 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 13 maja 2025 r. w sprawie wprowadzenia „Wymagań technicznych dla wskaźników i tablic sygnałowych Ie-102”
7) Nr 379/2025 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 13 maja 2025 r. w sprawie wprowadzenia „Warunków bezpiecznej instalacji i eksploatacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ie-100a”
8) Nr 380/2025 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 13 maja 2025 r. w sprawie wprowadzenia „Wymagań technicznych dla sygnalizatorów stosowanych na liniach kolejowych oraz ich konstrukcji wsporczych Ie-117”

Poz. 1

Uchwała Nr 370/2025
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 13 maja 2025 r.

w sprawie wprowadzenia „Wytycznych do projektowania systemu łączności awaryjnej dla służb ratunkowych w tunelach kolejowych Ie-33”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 17 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Standaryzacji Centrali Spółki Nr IST4.0022.21.2025 z dnia 5 maja 2025 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

Wprowadza do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Wytyczne do projektowania systemu łączności awaryjnej dla służb ratunkowych w tunelach kolejowych Ie-33”, stanowiące załącznik do uchwały.

§ 2.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. „Wytyczne do projektowania systemu łączności awaryjnej dla służb ratunkowych w tunelach kolejowych Ie-33” podlegają opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 3.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza Dyrektorowi Biura Standaryzacji Centrali Spółki.

§ 4.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a „Wytyczne do projektowania systemu łączności awaryjnej dla służb ratunkowych w tunelach kolejowych Ie-33” wchodzą w życie z dniem publikacji uchwały w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Nr IST4.0022.21.2025
Rozdzielnik: A, B

Poz. 2

Uchwała Nr 374/2025

Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

z dnia 13 maja 2025 r.

w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 17 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki Nr IES1.6202.43.2025.1 z dnia 9 maja 2025 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

W „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1” stanowiącej załącznik do uchwały Nr 693/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 27 czerwca 2017 r.,” ze zmianami, wprowadza następujące zmiany:

1) w § 8:
   a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
      „1. Pojazdy kolejowe są to pojazdy dostosowane do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, napędzane w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu.”,
   b) ust. 4 i 5 otrzymują brzmienie:
      „4. Tabor zwykły to pojazdy kolejowe przystosowane do kursowania w składzie pociągu na ogólnych zasadach, przeznaczone do przewozu osób i rzeczy. Są to:
         1) wszystkie typy lokomotyw, zespoły trakcyjne i inne pojazdy silnikowe,
         2) wagony osobowe i towarowe, w tym także naczepy siodłowe na wózkach kolejowych, z których każdy traktowany jest jako odrębny wagon.
      5. Tabor specjalny stanowią pojazdy kolejowe przeznaczone w szczególności do prac remontowo-budowlanych lub ratunkowych, których budowa pozwala na samodzielną jazdę lub kursowanie w składzie pociągu przy zachowaniu określonych warunków technicznych, m.in. miejsca ustawienia w składzie pociągu i maksymalnej prędkości jazd. Dane te powinny znajdować się na ścianach bocznych takiego taboru.”,
   c) ust. 6 i 7 uchyla się,
   d) ust. 8 i 9 otrzymują brzmienie:
      „8. Pojazdy pomocnicze są to pojazdy kolejowe, których budowa nie pozwala na ich włączanie do składu pociągu (np. maszyny budowlane na kołach, ciągniki szynowe, drezyny i wózki robocze oraz niektóre typy pojazdów ratunkowych).
      9. Pojazdy szynowo-drogowe (dwudrogowe) są pojazdami pomocniczymi, które mogą poruszać się po drogach kołowych oraz torach. Maksymalna prędkość

jazdy tych pojazdów wynika z ich konstrukcji, o ile nie jest ograniczona postanowieniami niniejszej instrukcji.”;

2) w § 15 ust. 2b otrzymuje brzmienie:

„2b. Dwuosobowa drużyna trakcyjna pociągów prowadzonych pojazdami trakcyjnymi jednokabinowymi charakteryzującymi się ograniczoną widocznością szlaku z kabiny maszynisty i nieposiadającymi urządzeń technicznych umożliwiających obserwację szlaku może być ustalona zgodnie z ust. 2a albo składać się z maszynisty i pracownika zatrudnionego na stanowisku, o którym mowa w art. 22d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Pracownik ten powinien posiadać udokumentowaną znajomość przepisów prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz umiejętność zatrzymania pociągu, w tym wykonania hamowania nagłego.”;

3) w § 16:

a) w ust. 2 uchyla się pkt 1,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

a) „2. W przypadku:

b) 1) jednorazowych przewozów kolejowych, za zgodą PKP PLK S.A.,

c) 2) dostawy lub prezentacji nowego pociągu lub pojazdu kolejowego,

d) 3) szkolenia lub egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów,

e) 4) wykonywania przewozów technologicznych

f) – jeżeli maszynista albo kandydat na maszynistę ubiegający się o świadectwo maszynisty nie posiadają znajomości odcinków linii kolejowych, na których mają prowadzić pojazd kolejowy lub pociąg, mogą go prowadzić, pod warunkiem, że podczas jazdy obok nich znajduje się inny pracownik przewoźnika lub przedstawiciel zarządcy infrastruktury posiadający udokumentowaną znajomość tych odcinków.”,

c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. W sytuacji nadzwyczajnej, tj. zakłóceń w ruchu kolejowym, powstałej w wyniku nagłego wydarzenia (z przyczyn naturalnych lub innych nieprzewidzianych okoliczności), powodującej konieczność zmiany trasy jazdy pociągu pasażerskiego, dyspozytor liniowy informuje o tym dyżurnego ruchu. Prędkość jazdy takiego pociągu nie może być większa niż 60 km/h, chyba że maszyniście zostanie przydzielony pracownik znający odcinki zmienionej trasy.”;

4) w § 18:

a) w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) przed wyprawieniem pociągu ze stacji początkowej.

Odstępstwo od tej zasady może być stosowane dla pociągu, który po przybyciu na stację będzie wyprawiony w dalszą drogę, bez przeformowania lub bez naprawy urządzeń hamulcowych, pod warunkiem, że przy tym składzie, co najmniej jeden raz w ciągu poprzedzających 24 godzin, była wykonywana szczegółowa próba hamulca wtedy należy przeprowadzić uproszczoną próbę hamulca,",

b) w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) gdy urządzenia hamulcowe w składzie pociągu lub w pociągu nie były zasilane sprężonym powietrzem dłużej niż 24 godziny,**",**

c) w ust. 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) jeżeli uproszczona próba hamulców dała wynik negatywny,",

d) w ust. 3 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) nastąpiło zamknięcie lub otwarcie, nawet częściowe lub chwilowe, przewodu głównego hamulca, w którymkolwiek miejscu pociągu, z wyjątkiem zaworu maszynisty w czynnej kabinie sterującej i innych urządzeń na pojeździe trakcyjnym powodujących samoczynne hamowanie; w przypadku dołączenia pojazdów kolejowych do pociągu wykonuje się próbę uproszczoną hamulców pociągu, a pojazdy kolejowe dołączone poddaje się takim badaniom, jak podczas próby szczegółowej hamulca; badania te nie są wymagane w przypadku dołączenia pojazdów kolejowych na początku lub końcu pociągu i gdy włączane pojazdy kolejowe były używane w pociągach, w których co najmniej jeden raz w ciągu poprzedzających 24 godzin była wykonywana szczegółowa próba hamulca, a czas braku zasilania sprężonym powietrzem hamulców tych wagonów lub innych pojazdów kolejowych nie przekroczył 24 godzin,",

e) w ust. 3 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) wyłączenie zasilania sprężonym powietrzem urządzeń hamulcowych w pociągu trwało do 24 godzin,",

f) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Uproszczoną próbę hamulców należy również przeprowadzić na stacji, od której czas jazdy, wraz z postojami, do szlaku z większym spadkiem wynosi więcej niż 2 godziny. Za większy spadek uważa się spadek miarodajny większy od 15 ‰ na długości co najmniej 1000 m lub spadek większy od 10 ‰ na długości większej niż 5 km.";

5) w § 19:

a) ust. 3, 4, 5, 6 otrzymują brzmienie:

„3. Długość pociągu to suma długości wszystkich pojazdów kolejowych znajdujących się w pociągu, określana się w metrach.

4. Długość pociągów nie powinna być większa od długości użytecznej torów głównych na stacjach.
5. Długość pociągów pasażerskich nie powinna być większa od długości peronów, przy których pociąg ma postój handlowy wskazany w rozkładzie pociągu. Oznacza to, że pociągi pasażerskie powinny mieć taką długość, aby zapewniony był dostęp do krawędzi peronowej wszystkimi drzwiami.
6. Dopuszczalne długości pociągów podaje się w dodatkach do rozkładu jazdy.”,

b) po ust. 6 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Odstępstwo od postanowień ujętych w ust. 4 – 6 może zostać udzielone odrębnymi zezwoleniami.”;

6) w § 20:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Rzeczywista masa hamująca jest sumą mas hamujących wszystkich pojazdów kolejowych z czynnymi hamulcami znajdujących się w pociągu.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a Przez pojazd kolejowy z czynnym hamulcem należy rozumieć pojazd kolejowy z hamulcem sprawnym i włączonym do przewodu głównego hamulca pociągu. W przypadku prowadzenia pociągu na hamulcach ręcznych, jako pojazd kolejowy z hamulcem czynnym należy rozumieć pojazd kolejowy z obsługiwanym hamulcem ręcznym,”;

7) w § 21:

a) w ust. 4 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

g) „1) tablica A – dla drogi hamowania 400 m,”

b) ust. 5 uchyla się,

c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Do obliczenia procentu wymaganej masy hamującej pociągu jako miarodajne pochylenie należy przyjmować pochylenie na odcinku o długości drogi hamowania, którego punkt początkowy i końcowy dają największą różnicę poziomów. Jeżeli droga hamowania jest większa niż 1000 m, to jako miarodajne pochylenie przyjmuje się pochylenie na odcinku 1000 m.”;

8) w § 22:

a) w ust. 7 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) otrzymał potwierdzenie przyjazdu poprzednio wyprawionego pociągu od przedniego posterunku następczego lub:”

b) lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) przy prawidłowo działającej blokadzie wieloodstępowej (samoczynnej) – właściwe urządzenie powtarzające nie wskazuje zajętości pierwszego odcinka oddalania,”

c) lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) gdy prawidłowo działająca jednodostępowa (półsamoczynna) blokada liniowa bez obsługi bloków liniowych przejdzie do stanu neutralnego,”

d) lit. d otrzymuje brzmienie:

„d) przy prawidłowo działającej jednoodstępowej (półsamoczynnej z blokiem początkowym i końcowym) blokadzie liniowej z kontrolą stanu niezajętości torów szlakowych – blok początkowy jest odblokowany i powtarzacz kontroli stanu niezajętości toru szlakowego wskazuje, że tor jest wolny,”,

e) po lit. f dodaje się lit. g w brzmieniu:

„g) spełnione są dodatkowe warunki przewidziane i określone w regulaminie technicznym.”;

9) w § 28 ust. 27 otrzymuje brzmienie:

„27. W razie przerwy w łączności telefonicznej przy prawidłowym działaniu jednoodstępowej (półsamoczynnej) blokady liniowej, blokada ta jest nadal podstawą prowadzenia ruchu, a informację o numerze pociągu do dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku ruchu należy przekazać za pomocą urządzeń radiołączności.

W czasie przerwy w łączności telefonicznej i radiotelefonicznej przy prawidłowo działającej jednoodstępowej (półsamoczynnej) blokadzie liniowej, podstawą prowadzenia ruchu jest blokada liniowa. W takich warunkach, dla ustalenia numerów kursujących pociągów, należy posługiwać się wewnętrznym rozkładem jazdy, obserwacją pociągów, a w przypadkach, gdy to jest niezbędne – zatrzymywać je w celu wymiany informacji z drużyną pociągową.”;

10) w § 29 ust. 11 otrzymuje brzmienie:

„11. W razie przerwy w łączności telefonicznej przy prawidłowym działaniu wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej, blokada ta jest nadal podstawą prowadzenia ruchu, a informację o numerze pociągu do sąsiedniego posterunku ruchu należy przekazać za pomocą urządzeń radiołączności.

W czasie przerwy w łączności telefonicznej i radiotelefonicznej przy prawidłowo działającej wieloodstępowej (samoczynnej) blokadzie liniowej, podstawą prowadzenia ruchu jest blokada liniowa. W takich warunkach, dla ustalenia numerów kursujących pociągów, należy posługiwać się wewnętrznym rozkładem jazdy, obserwacją pociągów, a w przypadkach, gdy to jest niezbędne – zatrzymywać je w celu wymiany informacji z drużyną pociągową.”;

11) w § 31 ust. 28 otrzymuje brzmienie:

„28. O każdym przypadku zamierzonego krzyżowania pojazdów kolejowych na mijance bez obsady, dyżurny ruchu odcinkowy obowiązany jest uprzedzić za

pomocą urządzeń radiołączności kierujących pojazdami kolejowymi obu zbliżających się pojazdów kolejowych i podać im kolejność wjazdu na mijankę.”;

12) w § 32:

h) w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

i) „3) prędkość jazdy nie może przekraczać 40 km/h,”

j) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Jazdę na widoczność stosuje się w następujących przypadkach:

1) jeżeli samoczynny semafor odstępowy nie wskazuje sygnału zezwalającego na jazdę – wówczas pociąg, po zatrzymaniu się i ruszeniu, mija ten semafor i wjeżdża na odstęp, który należy uważać za zajęty przez poprzedni pociąg. Wyjątek stanowi ciężki pociąg towarowy (§ 38 ust. 3 pkt 4), który może przejechać bez zatrzymania ze zmniejszoną prędkością do 40 km/h obok semafora odstępowego wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej, nie wskazującego sygnału zezwalającego na jazdę, gdy na tym semaforze jest wskaźnik W 22,

2) gdy maszynista po usłyszeniu sygnału „Alarm” otrzymanego środkami radiołączności nie otrzymał wyjaśnienia przyczyny jego nadania – po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, pociąg może jechać dalej do najbliższego posterunku ruchu z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h,

3) przy wyjeździe pociągu na szlak z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową na podstawie sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego; prędkość jazdy na widoczność nie może przekraczać 40 km/h i obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę, o ile maszynista nie otrzymał rozkazu pisemnego z informacją, że sygnały na samoczynnych semaforach odstępowych są nieważne.”;

13) w § 38 ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Jeżeli w odstępstwie od wyciągu z wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów zajdzie konieczność wyjątkowego przyjęcia pociągu na tor główny zakończony kozłem oporowym, należy postąpić w sposób analogiczny, jak przy przyjęciu pociągu na tor częściowo zajęty (ust. 9).”;

14) w § 51 w ust. 1 pkt 2, 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„2) pociąg pasażerski nie może odjechać ze stacji lub z przystanku osobowego wcześniej niż to jest wskazane w wewnętrznym rozkładzie jazdy, chyba że postój zamówiony został jedynie dla wysiadających i pozwala na to sytuacja ruchowa.

3) pociąg pasażerski, niemający postoju na stacji, może zostać przepuszczony przed czasem rozkładowym, jeżeli nie opóźni to innych pociągów,
4) pociągi towarowe powinny być wyprawiane w czasie wskazanym w rozkładzie jazdy; wcześniejsze wyprawienie pociągu towarowego może odbyć się tylko za zgodą dyspozytora liniowego,";

15) w § 54 ust. 19 otrzymuje brzmienie:

„19. Jeżeli na linii kolejowej wyposażonej w urządzenia radiołączności pociągowej zgłoszono ustanie przeszkody, z powodu której tor szlakowy był zamknięty w czasie, gdy tor czynny jest zajęty dyżurny ruchu otwiera tor zamknięty i wznawia po nim ruch pociągów, przestrzegając następujących zasad:
1) jeżeli tor dotychczas czynny zajęty jest przez pociągi jadące w kierunku zasadniczym – odwołuje prowadzenie po nim ruchu jednotorowego dwukierunkowego i przywraca ruch dwutorowy,
2) jeżeli tor dotychczas czynny zajęty jest przez pociągi jadące w kierunku przeciwnym do zasadniczego – anuluje wcześniej uzyskane pozwolenie na wyprawienie następnych pociągów po torze szlakowym lewym, a odwołania ruchu jednotorowego dwukierunkowego po tym torze dokonuje, gdy przybędzie ostatni pociąg jadący torem z kierunku przeciwnego do zasadniczego,
3) na szlaku z blokadą dwukierunkową przywraca ruch dwutorowy, bez względu na kierunek jazdy pociągów po torze dotychczas czynnym,
4) drużyny pociągów znajdujących się na torze dotychczas czynnym należy uprzedzić za pomocą urządzeń radiołączności o otwarciu sąsiedniego toru.";

16) w § 55 po ust. 10 dodaje się ust. 10a w brzmieniu:

„10a. W przypadku zamknięcia toru szlakowego ze względu na awarię pojazdu trakcyjnego i konieczność jego ściągnięcia ze szlaku jeżeli nie ma innych przeszkód do jazdy - dyżurny ruchu wyprawia zastępczy pojazd trakcyjny, który może jechać z prędkością nie większą niż 60 km/h. W zależności od kierunku dojazdu, dyżurny ruchu w rozkazie pisemnym wskazuje miejsce, w którym znajduje się czoło albo koniec uszkodzonego pociągu. Zastępczy pojazd trakcyjny musi zatrzymać się w odległości nie mniejszej niż 1000 metrów od wskazanego miejsca. Prędkość dalszej jazdy do uszkodzonego pociągu nie może być większa niż 30 km/h.";

17) w § 58 w ust. 3:

a) lit. g otrzymuje brzmienie:

„g) braku znajomości obsługiwanego odcinka przez drużynę trakcyjną, którego znajomość jest konieczna do prowadzenia pociągu na tym odcinku (ostrzeżenia stałe i doraźne oraz trasa wzorcowa) – o ile dopuszczalna

prędkość jazdy pociągów na tym odcinku (szlaku) nie przekracza 40 km/h lub 60 km/h w przypadku sytuacji nadzwyczajnej (§ 16 ust. 3 i 3a),",

b) lit. h otrzymuje brzmienie:

„h) informacji dla drużyn pociągowych o wjeździe na tor zakończony kozłem oporowym (z wyłączeniem stacji czołowych) przez okres 14 dni jeżeli zaszły zmiany w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.",

c) po lit. h dodaje się lit. i w brzmieniu:

„i) innych okoliczności, wymagających ostrożnej jazdy,";

18) w § 61:

a) w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) podanie sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wyjazdowym,",

b) w ust. 5 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) na stacjach i na posterunkach odgałęźnych z semaforami wyjazdowymi wyposażonych w semafory świetlne albo semafory kształtowe z tarczą ostrzegawczą odnoszącą się do semaforów wyjazdowych – podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym i wjazdowym oraz drogowskazowym (jeśli jest),",

c) w ust. 6 pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) podanie na tym semaforze sygnału zastępczego,

2) jeżeli pociąg był zatrzymany przed semaforem wjazdowym – doręczenie lub przekazanie za pomocą urządzeń łączności rozkazu pisemnego, zezwalającego na przejechanie obok semafora wyjazdowego wskazującego sygnał „Stój",",

d) ust. 10 uchyla się,

e) po ust. 11 dodaje się ust. 11a w brzmieniu:

„11a. Jeżeli wydano rozkaz pisemny S lub N, z zaznaczeniem informacji, że udzielone nim zezwolenie ważne jest dopiero „po otrzymaniu sygnału Nakaz jazdy", sygnał ten może być zastąpiony poleceniem dyżurnego ruchu dysponującego, wydanym kierownikowi pociągu (maszyniście) za pomocą urządzeń radiołączności w formie:

„Pociąg nr z toru nr odjazd";

19) w § 63 ust. 5 w tabeli:

a) pkt 6, 12 i 17 uchyla się,

b) pkt 3,13 i 25 kolumna 4 otrzymuje brzmienie:

3)	10	wymagających ustawienia sygnału D 1 „Stój"	Ie-1 § 10 ust. 4

13)	20	ciężki pociąg towarowy może przejechać bez zatrzymania obok semafora odstępowego wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej nie wskazującego sygnału zezwalającego na jazdę, gdy na tym semaforze jest usytuowany wskaźnik W 22	§ 32 ust. 2 oraz Ie-1 § 16 ust. 15
25)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w przypadku, gdy tarcza ostrzegawcza przejazdowa nadaje sygnał „Osp 1”, sygnał wątpliwy lub jest ciemna (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia)	§ 84 ust. 21 oraz Ie-1 § 6 ust. 5

c) w pkt 34 kolumna 3 otrzymuje brzmienie:

34)	40	jazda na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny do następnego semafora, tarczy zaporowej, miejsca ustawienia tarczy zatrzymania D 1; przy wyjeździe na szlak bez wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej jazda z prędkością do 40 km/h obowiązuje do końca ostatniego rozjazdu w okręgu zwrotnicowym osłanianych semaforem	Ie-1 § 3 ust. 13

d) po pkt 38a dodaje się pkt 38b, 38c i 38d w brzmieniu:

38b)	40	wyjazd pociągu na szlak z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową na podstawie sygnału zastępczego „Sz” lub rozkazu pisemnego do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę, o ile maszynista nie otrzymał rozkazu pisemnego z informacją, że sygnały na samoczynnych semaforach odstępowych są nieważne	§ 64 ust. 11 oraz Ie-1 § 3 ust. 13
38c)	40	gdy samoczynny semafor odstępowy wskazuje sygnał „Stój”, bądź białe światło lub sygnał wątpliwy, albo gdy semafor ten jest nieoświetlony, a z kabiny pojazdu kolejowego z napędem nie widać przeszkody, na przednim odstępie, po zatrzymaniu można kontynuować jazdę tak, aby w każdej chwili można było zatrzymać pociąg w razie zauważenia przeszkody; jazda z taką prędkością obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora odstępowego wskazującego sygnał zezwalający na jazdę	§ 64 ust. 11 oraz Ie-1 § 3- ust. 16

38d)	40	gdy maszynista po usłyszeniu sygnału „Alarm” otrzymanego środkami radiołączności nie otrzymał wyjaśnienia przyczyny jego nadania – po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, pociąg jedzie dalej do najbliższego posterunku ruchu	§ 32 ust. 2 oraz Ir-5 § 12 ust. 12

20) w § 64:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Jeżeli maszynista zauważy zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, powinien podać sygnał „Alarm” lub jeśli usłyszy lub dostrzeże sygnał „Alarm”, powinien – zależnie od okoliczności – albo zatrzymać obsługiwany pociąg, albo zmniejszyć jego prędkość jazdy tak, aby mógł go zatrzymać przed przeszkodą.

Jeżeli drużyna pociągowa zauważy, że po tym samym torze na szlaku zbliża się inny pociąg przeciwnego kierunku jazdy, powinna obsługiwany pociąg natychmiast zatrzymać, a maszynista powinien podawać sygnał „Alarm” i zastosować wszelkie dostępne środki w celu niedopuszczenia do wypadku, a gdy jest to niemożliwe – zmniejszenia skutków wypadku.

Na liniach wyposażonych w urządzenia radiołączności pociągowej stosowanie radiotelefonicznego systemu alarmowego regulują postanowienia Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5 oraz w przypadku łączności w systemie GSM-R Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności w sieci GSM-R Ir-5a.”,

b) ust. 11 otrzymuje brzmienie:

„11. Maszynista pociągu zatrzymanego na szlaku przed samoczynnym semaforem odstępowym, wskazującym sygnał „Stój” bądź białe światło lub sygnał wątpliwy, albo gdy semafor ten jest nieoświetlony, powinien uruchomić pociąg, jeżeli z pojazdu trakcyjnego nie widać pociągu lub innej przeszkody do jazdy na przednim odstępie i powinien jechać na widoczność z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h i tak ją regulować, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody. Jazda pociągu z ograniczoną prędkością obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę.

W przypadku, gdy ostatni semafor wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej wskazuje sygnał „Stój” i jeżeli nie ukaże się sygnał zezwalający na jazdę, pociąg po zatrzymaniu się, powinien jechać dalej z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h do semafora wjazdowego, o ile nie ma widocznej przeszkody do jazdy. Prędkość ta obowiązuje do czasu minięcia semafora wjazdowego wskazującego sygnał zezwalający na jazdę.

Wyjazd pociągu na szlak z wieloodstępową (samoczynną) trzy- lub czterostawną blokadą liniową na podstawie sygnału zastępczego, rozkazu pisemnego doręczonego drużynie pociągowej lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności powinien odbywać się według zasady jazdy na widoczność z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora odstępowego wskazującego sygnał zezwalający na jazdę o ile maszynista nie otrzymał rozkazu pisemnego z informacją, że wskazania samoczynnych semaforów odstępowych są nieważne;”,

c) ust. 22 otrzymuje brzmienie:

„22. Każdy pracownik wchodzący w skład drużyny pociągowej powinien zatrzymać pociąg, jeżeli zauważy, że:

1) z pociągu, z posterunku ruchu lub ze szlaku podawane są sygnały „Stój”,

2) w pociągu lub na torze jest przeszkoda do dalszej jazdy,

3) na sąsiednim torze jest nieosygnalizowana przeszkoda do jazdy.

Szczegółowe zasady postępowania drużyny konduktorskiej w czasie odjazdu zatrzymanego pociągu na torze przy krawędzi peronowej określa przewoźnik kolejowy w instrukcjach wewnętrznych.”,

d) po ustępie 22 dodaje się ust. 22a w brzmieniu:

„22a. Jeżeli pociąg pasażerski ma zamówiony postój jedynie dla wysiadających i jest gotowy do odjazdu przed planową godziną, drużyna pociągowa informuje o tym dyżurnego ruchu.”;

21) w § 65 w ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Pierwsza lokomotywa jest lokomotywą prowadzącą pociąg. Maszynista drugiej lokomotywy powinien stosować się do sygnałów podawanych przez maszynistę pierwszej lokomotywy. Gdy jednak maszynista drugiej lokomotywy spostrzeże grożące niebezpieczeństwo, powinien zastosować środki zmierzające do zapobiegnięcia wypadkowi, nie oczekując na hamowanie i podanie sygnału przez maszynistę pierwszej lokomotywy.

Odpowiedzialność za dotrzymanie rozkładowego czasu jazdy ponoszą maszyniści obu lokomotyw. Gdy połączone pojazdy trakcyjne sterowane są z pierwszego pojazdu, regulowanie jazdy należy wyłącznie do maszynisty tego pojazdu.

Gdy obie lokomotywy wyposażone są w sprawne radiotelefony to zamiast podawania sygnałów dźwiękowych, maszyniści tych lokomotyw mogą porozumiewać się za pomocą urządzeń radiołączności, zgodnie z postanowieniami Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5 oraz w przypadku łączności w systemie GSM-R - Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności w sieci GSM-R Ir-5a.”;

22) w § 67 w ust. 7 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) przekazywać maszyniście informacje dotyczące jazdy pociągu pchanego za pomocą urządzeń radiołączności,”;

23) w § 70:

a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a brzmieniu:

„2a. Cofanie pociągu zestawionego z zespołów trakcyjnych, pojazdów trakcyjnych luzem lub składów zakończonych kabiną sterowniczą odbywa się z kabiny umieszczonej w kierunku cofania, stosuje się dozwoloną na danym odcinku prędkością drogową, jednak nie większą niż 60 km/h, przy czym:

1) przy przejeżdżaniu przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia wyposażone w samoczynny system przejazdowy obowiązuje prędkość nieprzekraczająca 20 km/h (dla czoła pociągu);

2) jeżeli cofany pociąg znajduje się przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem osłanianym tarczą ostrzegawczą przejazdową, która nadaje sygnał Osp 2, nie stosuje się ograniczenia, o którym mowa w pkt 1.”,

b) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Jadącą część pociągu – z wyjątkiem ostatniej części – należy zatrzymać przed semaforem najbliższego posterunku ruchu, nawet jeżeli semafor ten wskazuje sygnał zezwalający na jazdę i należy zawiadomić dyżurnego ruchu względnie nastawniczego o pozostawieniu części pociągu na szlaku i o miejscu (według kilometrażu linii) jej znajdowania się. Jeżeli zawiadomienia dokonano za pomocą urządzeń radiołączności podczas jazdy części pociągu ze szlaku, nie ma potrzeby zatrzymania się przed semaforem nadającym sygnał zezwalający. Jeżeli zawiadomienie to otrzymał nastawniczy (zwrotniczy) powinien natychmiast zgłosić o tym dyżurnemu ruchu. Dalsza jazda odbywa się według poleceń dyżurnego ruchu.”;

24) w § 81:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pojazdy pomocnicze powinny być wyposażone w urządzenia hamulcowe odpowiednio do dozwolonej prędkości jazdy i przeznaczenia pojazdu, radiotelefon racujący w sieci GSM-R albo w sieci pociągowej lub drogowej (z uwzględnieniem postanowień § 15 ust. 3) oraz dwa płozy hamulcowe.”,

b) w ust. 4 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) w razie potrzeby przenośne urządzenie radiołączności.”;

25) w § 84 ust 20 i 20a otrzymują brzmienie:

„20. Nie jest wymagane wprowadzenie ograniczenia prędkości czoła pociągu, na całej szerokości przejazdu lub przejścia do 20 km/h po wszystkich torach, jeżeli na skutek automatycznego działania lub dezaktywacji urządzeń ssp

poprzez wyłączenie czujników przez dyżurnego ruchu, tarcze ostrzegawcze przejazdowe (po wszystkich torach, dla każdego kierunku jazdy), poprzedzone wskaźnikiem W 11p, ustawione przed tym przejazdem lub przejściem, będą nadawać sygnał Osp1 "na stałe" lub pozostaną ciemne. Po dezaktywacji urządzeń ssp (wyłączeniu czujników) z powodu wystąpienia usterki, do czasu jej usunięcia zabrania się ponownej ich aktywacji (włączania czujników).

Informację o tym, czy urządzenia na danym przejeździe kolejowo-drogowym zadziałają automatycznie, czy należy wyłączyć czujniki określa Regulamin Techniczny.

20a. Gdy nie ma możliwości dezaktywacji urządzeń ssp (wyłączenia czujników) dla każdego z torów lub nie powoduje to wyświetlenia sygnału Osp1 "na stałe" na wszystkich tarczach ostrzegawczych przejazdowych, po każdym z torów i dla każdego kierunku jazdy lub tarcze te nie pozostają ciemne, dyżurny ruchu wprowadza ograniczenie prędkości czoła pociągu do 20 km/h, po każdym z torów, na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz konieczność dodatkowego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność", na odcinku od wskaźnika W 6a albo W 6b do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.";

26) Dodatek 1 – „Tablice procentów wymaganej masy hamującej" otrzymuje brzmienie ustalone w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2.

Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

§ 3.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza Dyrektorowi Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki.

§ 4.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a zmiany, o których mowa w § 1 pkt 1 – 25, wchodzą w życie z dniem 20 maja 2025r., a zmiana, o której mowa w § 1 pkt 26, wchodzi w życie od dnia 14 grudnia 2025 r.

IES1.6202.43.2025.1

Rozdzielnik:

A, B

Poz. 3

Uchwała Nr 375/2025

Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

z dnia 13 maja 2025 r.

w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych Ir-3”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 17 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki Nr IES4.600.1.2025.5 z dnia 8 maja 2025 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

W „Instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych Ir-3” stanowiącej załącznik do uchwały Nr 367/2021 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 22 czerwca 2021 r. wprowadza następujące zmiany:

1) w § 2 pkt 9 otrzymuje brzmienie:
   „9) LCS – Lokalne Centrum Sterowania – w rozumieniu instrukcji odcinek zdalnego prowadzenia ruchu;”;
2) w § 2 pkt 12 uchyla się;
3) w § 9 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
   „1. Wszyscy pracownicy posterunków ruchu, których obowiązki są bezpośrednio związane z ruchem pociągów i wykonywaniem manewrów oraz pracownicy wyznaczeni do procedury awaryjnej określonej w działce 22, przed przystąpieniem do wykonywania pracy, obowiązani są zapoznać się z całością regulaminu technicznego lub jego częścią, dotyczącą wykonywanej pracy. Znajomość postanowień regulaminu technicznego, pracownik potwierdza przez złożenie czytelnego podpisu i daty na wykazie prowadzonym i przechowywanym przez przełożonego komórki/jednostki organizacyjnej, w której pracownik jest zatrudniony. Obowiązek zapoznania odnosi się również do każdej zmiany wniesionej do regulaminu technicznego.”;
4) § 32 otrzymuje brzmienie:
   „§ 32. Działka 22. Inne postanowienia nie objęte treścią poprzednich działek
   1. W działce w formie opisowej, należy zamieścić postanowienia, które ze względu na warunki miejscowe wymagają jednoznacznego uregulowania, np.:
      1) sposób obsługi posterunku ruchu zamkniętego dla czynności technicznych;
      2) sposób postępowania przy otwieraniu i zamykaniu posterunku ruchu czynnego tylko w pewnych okresach;
      3) zasady wprowadzenia trybu awaryjnego dla odcinka objętego LCS;
      4) zasady wydawania zezwolenia na wstawienie i jazdę pojazdów pomocniczych posiadających możliwość wstawienia na tor kolejowy

(oddziaływujących i nieoddziaływujących na urządzenia srk), wynikające z warunków lokalnych;

5) rozmieszczenia i wyposażenia szafek narzędziowych na posterunkach;
6) wykaz instrukcji na posterunkach.

2. W działce dla odcinka objętego zdalnym prowadzeniem ruchu, w tym dla każdego posterunku w danym obszarze zdalnego prowadzenia ruchu, należy sporządzić procedurę trybu awaryjnego, to jest postępowania w sytuacji awaryjnej, polegającej na:
   - utracie kontroli położenia zwrotnic lub braku możliwości ich przestawiania,
   - utracie kontroli stwierdzania niezajętości torów lub rozjazdów,
   - innej usterce powodującej brak możliwości zdalnego sterowania posterunkiem,

   gdy czynności związane z ułożeniem i zabezpieczeniem drogi przebiegu, obserwacją przejeżdżających pociągów lub potwierdzeniem ich wjazdu powierzane są pracownikom zatrudnionym na stanowisku automatyka lub toromistrza, spełniających wymagania określone w załączniku 2a Instrukcji Ia-5.

   Procedura trybu awaryjnego powinna zawierać przede wszystkim:

   1) nazwę posterunku ruchu;
   2) wskazanie, że decyzję o skierowaniu i odwołaniu automatyka lub toromistrza na posterunek w celach awaryjnych podejmuje w godzinach pracy Sekcji Eksploatacji Naczelnik Sekcji Eksploatacji, a poza tymi godzinami dyspozytor zakładowy w uzgodnieniu z dyżurnym ruchu;
   3) listę pracowników posiadających uprawnienia do wykonywania czynności związanych z ułożeniem i zabezpieczeniem drogi przebiegu, obserwacją przejeżdżających pociągów lub potwierdzeniem ich wjazdu na danym posterunku, która powinna być osobnym dokumentem i nie stanowić części Regulaminu technicznego i załączników;
   4) informację, że pracownikowi zatrudnionemu na stanowisku automatyka lub toromistrza w czasie wykonywania zadań określonych w trybie awaryjnym, nie powierza się innych czynności zawodowych;
   5) określenie dozwolonej prędkości wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pojazdu kolejowego uwzględniając w tym zakresie między innymi postanowienia § 31a Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1;
   6) określenie, gdzie należy dokonać zapisów o wydanych poleceniach związanych z przygotowaniem drogi przebiegu, potwierdzeniem przejazdu pociągu w czasie obowiązywania trybu awaryjnego i ich wykonaniu (uwzględniając obecnie obowiązujące w tym zakresie uregulowania);

7) sposób przekazywania dyżurnemu ruchu informacji o aktualnym stanie zajętości torów głównych, o przygotowaniu wskazanych przez dyżurnego ruchu elementów drogi przebiegu, potwierdzeniu wjazdu, przejazdu lub wyjazdu pociągu w czasie obowiązywania trybu awaryjnego (uwzględniając obecnie obowiązujące w tym zakresie uregulowania);
8) wykaz priorytetowych przebiegów, których realizacja jest niezbędna do jak najszybszego przywrócenia ruchu pociągów (np. przejazdy po torach głównych zasadniczych, dla określonego kierunku), uwzględniając warunki zapewniające podróżnym bezpieczeństwo przy wymianie pasażerskiej;
9) wykaz zwrotnic wyposażonych w zamontowane na stałe uniwersalne zamki zwrotnicowe służące do awaryjnego zamykania iglic zwrotnicowych w krańcowych położeniach;
10) miejsce znajdowania się zapasowych zamków trzpieniowych, spon iglicowych, korb do napędów elektrycznych w celu ręcznego przestawiania zwrotnic lub wykolejnic (wskazanie pomieszczeń lub kontenerów oraz gdzie znajdują się klucze do tych pomieszczeń);
11) miejsce potwierdzania przejazdu pociągu z sygnałami końca pociągu;
12) informacje w jaki sposób będzie odbywała się komunikacja ww. pracowników z dyżurnym ruchu i wskazać dostępne środki łączności (określić sieć i kanał do prowadzenia rozmów radiotelefonicznych);
13) wykaz przejazdów kolejowo-drogowych w granicach posterunku, gdzie wymagane będzie kierowanie ruchem w czasie obowiązywania trybu awaryjnego lub wprowadzenie tam ograniczenia prędkości biegu pociągów do 20 km/h i oznakowanie przejazdu od strony drogi znakami B20 „Stop”;
14) listę ograniczeń w realizacji jednoczesnych jazd pociągowych na sygnały zastępcze lub rozkazy pisemne;
15) sposób informowania pracowników biorących udział w procedurze i dokumentowania zakończenia trybu awaryjnego;
16) inne uregulowania uwzględniające warunki miejscowe na posterunku.”;

5) w § 57 w Opisie do wzoru Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót – w § 18 ust. 2 ostatnie zdanie otrzymuje brzmienie: „Określić miejsce wstawiania/zjazdu pojazdów pomocniczych posiadających możliwość wstawienia na tor kolejowy (oddziaływujących i nieoddziaływujących na urządzenia srk).”.

§ 2.

Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

§ 3.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza Dyrektorowi Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki.

§ 4.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a zmiany, o których mowa w § 1 wchodzą w życie z dniem opublikowania niniejszej uchwały w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Nr IES4.600.1.2025.5

Rozdzielnik: A, B

Poz. 4

Uchwała Nr 376/2025

Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

z dnia 13 maja 2025 r.

w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o technice wykonywania manewrów Ir-9”

\Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 17 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki Nr IES1.6202.49.2025.1 z dnia 9 maja 2025 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

W „Instrukcji o technice wykonywania manewrów Ir-9” stanowiącej Załącznik do zarządzenia Nr 6/2012 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 24 stycznia 2012 r.,” ze zmianami, wprowadza następujące zmiany:

27) w § 2:

e) ust. 10 i 11 otrzymują brzmienie:

„10. Pojazd kolejowy to pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, napędzany w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu.

11. Pojazd pomocniczy - pojazd kolejowy, którego budowa nie pozwala na włączenie do składu pociągu (np. maszyny budowlane na kołach, ciągniki szynowe, drezyny i wózki robocze oraz niektóre typy pojazdów ratunkowych).”,

f) ust. 18 otrzymuje brzmienie:

„18. RID - regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych, stanowiący załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzonej w Bernie 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2023r. poz. 789)”;

28) w § 7 w ust. 3 uchyla się pkt 11;

29) w § 8 w ust. 1 w pkt 2 uchyla się lit. i;

30) w § 10 w ust. 27 w tabeli:

a) pkt 4 lit. a otrzymuje brzmienie:

4)		10	a)	jazdy manewrowe pojazdów kolejowych z pasażerami, o czym powiadomiono maszynistę (nie dotyczy jazd pojazdów kolejowych z pasażerami jeżeli jazdy odbywają się po zabezpieczonej drodze przebiegu a pojazdy posiadają blokadę drzwi

				ze sterowaniem z kabiny maszynisty)

b) w pkt 4 uchyla się lit. b i c,

c) w pkt 6 uchyla się lit. b;

31) w § 14 w ust. 5 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) jeżeli brak jest wymaganych hamulców ręcznych lub postojowych, to oprócz sprzęgnięcia pojazdów kolejowych należy użyć płozów, zabezpieczając skrajne koła grupy pojazdów lub pojedynczo stojącego pojazdu. W przypadku gdy konstrukcja pojazdu kolejowego nie pozwala wyłożyć płoza pod skrajne koła, należy go wyłożyć pod kolejne koła pojazdu, wolne od przeszkód konstrukcyjnych,”;

32) w § 20 ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Po zestawieniu składu pociągu należy obejść go z obu stron celem sprawdzenia i usunięcia wszystkich płozów spod pojazdów kolejowych, pozostawiając tylko płozy pod kołami skrajnymi pojazdów kolejowych dla zabezpieczeń składu przed zbiegnięciem. W przypadku gdy konstrukcja pojazdu kolejowego nie pozwala wyłożyć płoza pod skrajne koła, należy go wyłożyć pod kolejne koła pojazdu, wolne od przeszkód konstrukcyjnych.”;

33) w § 21 w ust. 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) pierwszy i ostatni pojazd kolejowy pociągu musi mieć czynny hamulec zespolony, wyjątek stanowi w pociągach towarowych przypadek, w którym istnieje konieczność przesłania wagonu z uszkodzonym hamulcem, którego nie można włączyć w inne miejsce niż koniec pociągu. W przypadku pociągów prowadzonych zespołami trakcyjnymi, gdy ich człony są połączone wspólnymi wózkami, pociąg z częściowo uszkodzonym hamulcem zespolonym, może pozostawać w eksploatacji do czasu zakończenia danego obiegu, przy czym pociąg należy prowadzić z prędkością nie większą niż pozwala na to rzeczywista masa hamująca,”;

34) w § 22 ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Dopuszczalne długości pociągów podaje się w dodatkach do rozkładu jazdy.”.

§ 2.

Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

§ 3.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza Dyrektorowi Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki.

§ 4.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a zmiany, o których mowa w § 1, wchodzą w życie z dniem 20 maja 2025r.

IES1.6202.49.2025.1

Rozdzielnik:

A, B

Poz. 5

Uchwała Nr 377/2025

Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

z dnia 13 maja 2025 r.

w sprawie wprowadzenia „Instrukcji sygnalizacji Ie-1”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 17 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Standaryzacji Centrali Spółki Nr IST4.0022.24.2025 z dnia 7 maja 2025 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

Wprowadza do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Instrukcję sygnalizacji Ie-1”, stanowiącą załącznik do uchwały.

§ 2.

Z dniem wejścia w życie instrukcji, o której mowa w § 1, traci moc uchwała Nr 110/2025 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 14 lutego 2025 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji sygnalizacji Ie-1”.

§ 3.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. „Instrukcja sygnalizacji Ie-1” podlega opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 4.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza Dyrektorowi Biura Standaryzacji Centrali Spółki.

§ 5.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a „Instrukcja sygnalizacji Ie-1” wchodzi w życie od dnia 20 maja 2025 r.

Nr IST4.0022.24.2025

Rozdzielnik: A, B

Poz. 6

Uchwała Nr 378/2025

Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

z dnia 13 maja 2025 r.

w sprawie wprowadzenia „Wymagań technicznych dla wskaźników i tablic sygnałowych Ie-102”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 17 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Standaryzacji Centrali Spółki Nr IST4.0022.25.2025 z dnia 7 maja 2025 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

Wprowadza do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Wymagania techniczne dla wskaźników i tablic sygnałowych Ie-102”, stanowiące załącznik do uchwały.

§ 2.

Z dniem wejścia w życie wymagań, o których mowa w § 1, traci moc uchwała Nr 1058/2024 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 12 listopada 2024 r. w sprawie wprowadzenia „Wymagań technicznych dla wskaźników i tablic sygnałowych Ie-102”.

§ 3.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. „Wymagania techniczne dla wskaźników i tablic sygnałowych Ie-102” podlegają opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 4.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza Dyrektorowi Biura Standaryzacji Centrali Spółki.

§ 5.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a „Wymagania techniczne dla wskaźników i tablic sygnałowych Ie-102” wchodzą w życie od dnia 20 maja 2025 r.

Nr IST4.0022.25.2025

Rozdzielnik: A, B

Poz. 7

Uchwała Nr 379/2025

Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

z dnia 13 maja 2025 r.

w sprawie wprowadzenia „Warunków bezpiecznej instalacji i eksploatacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ie-100a”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 17 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Standaryzacji Centrali Spółki Nr IST4.0022.19.2025 z dnia 2 maja 2025 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

Wprowadza do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Warunki bezpiecznej instalacji i eksploatacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. Ie-100a”, stanowiące załącznik do uchwały.

§ 2.

Z dniem wejścia w życie warunków, o których mowa w § 1, traci moc uchwała Nr 1199/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 15 grudnia 2015 r. w sprawie wprowadzenia „Warunków bezpiecznej instalacji i eksploatacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ie-100a” ze zmianami.

§ 3.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. „Warunki bezpiecznej instalacji i eksploatacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ie-100a” podlegają opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 4.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza Dyrektorowi Biura Standaryzacji Centrali Spółki.

§ 5.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a „Warunki bezpiecznej instalacji i eksploatacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. Ie-100a” wchodzą w życie z dniem publikacji uchwały w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Nr IST4.0022.19.2025

Rozdzielnik: A, B

Poz. 8

Uchwała Nr 380/2025

Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

z dnia 13 maja 2025 r.

w sprawie wprowadzenia „Wymagań technicznych dla sygnalizatorów stosowanych na liniach kolejowych oraz ich konstrukcji wsporczych Ie-117”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 17 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Standaryzacji Centrali Spółki Nr IST4.0022.14.2025 z dnia 8 maja 2025 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

Wprowadza do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Wymagania techniczne dla sygnalizatorów stosowanych na liniach kolejowych oraz ich konstrukcji wsporczych Ie-117”, stanowiące załącznik do uchwały.

§ 2.

Z dniem wejścia w życie wymagań, o których mowa w § 1, traci moc uchwała Nr 206/2020 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 24 marca 2020 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Wymagań technicznych dla sygnalizatorów stosowanych na liniach kolejowych oraz ich konstrukcji wsporczych Ie-117”.

§ 3.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. „Wymagania techniczne dla sygnalizatorów stosowanych na liniach kolejowych oraz ich konstrukcji wsporczych Ie-117” podlegają opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 4.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza Dyrektorowi Biura Standaryzacji Centrali Spółki.

§ 5.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a „Wymagania techniczne dla sygnalizatorów stosowanych na liniach kolejowych oraz ich konstrukcji wsporczych Ie-117” wchodzą w życie od dnia 20 maja 2025 r.

Nr IST4.0022.14.2025

Rozdzielnik: A, B

Wydawca: Centrala PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Redakcja: Biuro Zarządu, Wydział organizacji i obsługi organów Spółki 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, tel. (22) 473-25-65

Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest przeznaczony dla komórek organizacyjnych Centrali Spółki, jednostek organizacyjnych Spółki, przewoźników kolejowych oraz innych kontrahentów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A