BIULETYN
PKP POLSKICH LINII KOLEJOWYCH S.A.

Warszawa, 18 września 2025 r. **Nr 24**

Uchwały Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

1) Nr 732/2025 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 9 września 2025 r. w sprawie wprowadzenia „Wytycznych w zakresie szczególnych wymogów utrzymania elementów krytycznych dla bezpieczeństwa (SCCs) w odniesieniu do badań osi zestawów kołowych pojazdów kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Itw-5”;
2) Nr 752/2025 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 9 września 2025 r. w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”.

Poz. 1

Uchwała Nr 732/2025
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 9 września 2025 r.

w sprawie wprowadzenia „Wytycznych w zakresie szczególnych wymogów utrzymania elementów krytycznych dla bezpieczeństwa (SCCs) w odniesieniu do badań osi zestawów kołowych pojazdów kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Itw-5”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 17 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Dróg Kolejowych Centrali Spółki Nr ILK5.530.2.2025.CM z dnia 29 sierpnia 2025 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

Wprowadza do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Wytyczne w zakresie szczególnych wymogów utrzymania elementów krytycznych dla bezpieczeństwa (SCCs) w odniesieniu do badań osi zestawów kołowych pojazdów kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Itw-5”, stanowiące załącznik do uchwały.

§ 2.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. „Wytyczne w zakresie szczególnych wymogów utrzymania elementów krytycznych dla bezpieczeństwa (SCCs) w odniesieniu do badań osi zestawów kołowych pojazdów kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Itw-5”, o których mowa w § 1, podlegają opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 3.

Z dniem wejścia w życie Wytycznych, o których mowa w § 1, traci moc uchwała Nr 884/2023 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 24 października 2023 r. w sprawie wprowadzenia „Wytycznych w zakresie szczególnych wymogów utrzymania elementów krytycznych dla bezpieczeństwa (SCCs) w odniesieniu do badań osi zestawów kołowych pojazdów kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Itw-5”.

§ 4.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza Dyrektorowi Biura Dróg Kolejowych Centrali Spółki.

§ 5.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a Wytyczne, o których mowa w § 1, wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.

Nr ILK5.530.2.2025.CM

Rozdzielnik: A, B

Poz. 2

Uchwała Nr 752/2025
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 9 września 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 IES1.6202.71.2025.2 z dnia 11 sierpnia 2025 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

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. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1” ze zmianami, wprowadza następujące zmiany:

1) w § 1:

a) ust.1 otrzymuje brzmienie:

„1. Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów opracowano na podstawie przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2024 r. poz. 697), Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity Dz. U. z 2025 r. poz. 100 z późn. zm.), oraz Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2019/773 w sprawie technicznej interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2012/757/UE z późniejszymi zmianami ((UE) 2020/778 z dnia 15.05.2020 r., 2021/2238 z dnia 16.12.2021 r., 2023/1693 z dnia 08.09.2023 r.). Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów określa zasady i sposoby prowadzenia ruchu pociągów na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – dalej PKP PLK S.A.”,

b) po ust. 5 dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Językiem operacyjnym stosowanym w ruchu kolejowym na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. jest język polski. ”;

2) w § 12:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Wyjazd manewrującego taboru na szlak (w kierunku szlaku) poza wskaźnik oznaczający granicę przetaczania, a gdzie wskaźnika takiego nie ma – poza ostatni rozjazd (skrzyżowanie torów), dozwolony jest tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu.

W przypadku wyjazdu na tor (w kierunku toru):

- szlaku jednotorowego,
- lewy szlaku dwutorowego (w kierunku przeciwnym do zasadniczego),
- prawy szlaku dwutorowego (w kierunku zasadniczym), po którym prowadzony jest ruch dwukierunkowy,
- w kierunku przeciwnym do zasadniczego szlaku wielotorowego,
- w kierunku zasadniczym, po którym prowadzony jest ruch dwukierunkowy szlaku wielotorowego,

zezwolenie to musi być przekazane rozkazem pisemnym z określeniem numeru toru szlakowego, kilometra na szlaku, do którego może odbywać się jazda manewrowa, godziny powrotu i rodzaju sygnału będącego zezwoleniem na wjazd na stację (powrót ze szlaku). Rozkaz ten może być wykorzystywany do wielokrotnych jazd, w czasie ustalonym przez dyżurnego ruchu.

Dyżurny ruchu przed wydaniem zezwolenia obowiązany jest wyjazd taki uzgodnić z dyżurnym ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego.

W tym celu dyżurny ruchu powinien zażądać pozwolenia telefonogramem według wzoru nr 18:

„Czy droga dla manewrów z *rodzaj i nazwa posterunku* na tor szlakowy numer *nr* na minut *min.* jest wolna?”.

Dyżurny ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego może dać to pozwolenie telefonogramem według wzoru nr 19:

„Dla manewrów z *rodzaj i nazwa posterunku* na tor szlakowy numer *nr* na minut *min.* droga jest wolna”,

jeżeli po dotyczącym torze szlakowym nie wyprawił do sąsiedniej stacji żadnego pociągu lub pojazdu pomocniczego, ani nie wyprawi go do czasu otrzymania zawiadomienia o ukończeniu manewrów telefonogramem według wzoru nr 20:

„Manewry z *rodzaj i nazwa posterunku* na tor szlakowy numer *nr* są ukończone i tor ten jest wolny”,”,

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Jazda manewrowa za wyprawionym pociągiem może odbywać się tylko na ściśle określonej drodze niezbędnej do wykonania manewru, przy dobrej widoczności w odległości nie mniejszej niż 500 m od pociągu, jeżeli pochylenie na szlaku jest mniejsze niż 10‰. Prędkość jazdy manewrowej za wyprawionym pociągiem należy tak regulować, aby nie nastąpiło najechanie na tył pociągu, gdyby pociąg się zatrzymał.”;

3) w § 13 ust.1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) w przypadku pchania pojazdów kolejowych, uprawniony pracownik powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.”;

4) w § 14 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Przed odjazdem pociągu dyżurny ruchu powinien przekazać obsadzie pociągu informacje, polecenia i zezwolenia, o których mowa w § 58, § 59, § 59a, § 60.”;

5) w § 16:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku:

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

2) dostawy lub prezentacji nowego pociągu lub pojazdu kolejowego,

3) szkolenia lub egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów,

4) wykonywania przewozów technologicznych

– 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: uprawniony pracownik przewoźnika lub przedstawiciel zarządcy infrastruktury posiadający udokumentowaną znajomość tych odcinków.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku, gdy nie ma możliwości przydzielenia pracownika znającego obsługiwane odcinki, o których mowa w ust. 2, maszynista pociągu powinien jechać ostrożnie, nie przekraczając prędkości jazdy 40 km/h. W tym przypadku maszyniście pociągu należy wydać rozkaz pisemny informujący o okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy pociągu, których znajomość jest konieczna do prowadzenia pojazdu kolejowego lub pociągu na tym odcinku.”,

c) ust. 3a otrzymuje brzmienie:

„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. O zmianie trasy należy maszynistę poinformować rozkazem pisemnym.”;

6) w § 21 ust. 11 otrzymuje brzmienie:

„11. Dyżurny ruchu wyprawiający pociąg, którego prędkość jazdy wskazana w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów została zmniejszona, wydaje drużynie pociągowej rozkaz pisemny ze wskazaniem największej dozwolonej prędkości określonej przez pracownika przewoźnika kolejowego. Rozkaz pisemny może być wydany na całą trasę pociągu lub jej część według wskazania drużyny pociągowej. O zmianie prędkości jazdy pociągu dyspozytor liniowy powinien zawiadomić wszystkich dyżurnych ruchu posterunków zapowiadawczych na jego odcinku oraz innych zainteresowanych dyspozytorów.”;

7) w § 23 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zapowiadanie pociągów za pomocą urządzeń łączności telefonicznej (w szczególnych przypadkach urządzeń radiołączności) stosuje się:

1) na liniach kolejowych bez blokady liniowej,

2) na liniach kolejowych z blokadą liniową w przypadkach, gdy nie jest lub nie może ona być podstawą prowadzenia ruchu.”;

8) w § 27 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do doraźnego zapowiadania pociągów mogą być wykorzystane istniejące urządzenia radiołączności pociągowej lub urządzenia doraźnie dostarczone na posterunki następcze pracujące na wydzielonych częstotliwościach różnych dla każdego szlaku.

W przypadku uszkodzenia powyższych urządzeń, do doraźnego zapowiadania pociągów można wykorzystać urządzenia łączności ogólnoeksploatacyjnej, łączności cyfrowej GSM-R lub telefonii komórkowej na zasadach radiotelefonicznego zapowiadania pociągów.”,

9) w § 28 ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Gdy po nastawieniu na semaforze wyjazdowym sygnału zezwalającego na jazdę na szlak jednotorowy zajdzie potrzeba odwołania wyjazdu pociągu i wyprawienia na ten szlak pociągu przeciwnego kierunku przez dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego, należy na semaforze wyjazdowym nastawić sygnał „Stój”. Jeżeli urządzenia nie pozwalają na zmianę kierunku blokady należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów.”;

10) w § 29:

a) ust. 5 pkt 1 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) jeżeli pierwszy odcinek oddalania na planie świetlnym (ekranie monitora) stale wykazuje zajętość, lecz drugi odcinek działa prawidłowo – pierwszy pociąg wolno wyprawić po zażądaniu i otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu do następnego posterunku zapowiadawczego ostatniego wyprawionego pociągu, następne zaś pociągi wolno wyprawiać po zwolnieniu drugiego prawidłowo działającego odcinka albo na podstawie wprowadzonego telefonicznego zapowiadania, w odstępach posterunków następczych, w zależności od postanowień w regulaminie technicznym,”,

b) ust. 5 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) gdy pociąg wyprawiony jest w odstępie posterunków następczych, maszynistę należy zawiadomić rozkazem pisemnym:

a) (uchylony),

b) o nieważności sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych,

c) o potrzebie ostrożnej jazdy od ostatniego samoczynnego semafora odstępowego (ze wskaźnikiem W 18),

d) (uchylony).”,

c) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Pociąg roboczy, który po wykonaniu pracy na szlaku ma dojechać do następnego posterunku, jeżeli urządzenia SRK na to pozwalają, wyprawia się na sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym.”,

d) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Jeżeli pociąg ma być wyprawiony na część szlaku (do kilometra) lub na bocznicę, przy której nie ma urządzonego posterunku ruchu, a następnie ma powrócić do stacji wyprawienia, to pociąg taki należy wyprawiać po torze zamkniętym.”;

11) w § 31:

a) ust. 9 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) każdy pojazd kolejowy z napędem musi być wyposażony w sprawne urządzenia radiołączności głosowej, w przeciwnym wypadku zabrania się wjazdu pojazdu na odcinek zpr,”,

b) ust. 9 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) stanowisko pracy dyżurnego ruchu odcinkowego musi być wyposażone w urządzenia samoczynnie rejestrujące wszystkie rozmowy prowadzone przez niego za pomocą łączności przewodowej, radiowej i cyfrowej GSM-R, a w miarę potrzeby powinno być wyposażone w urządzenia obrazujące i rejestrujące przemieszczanie się poszczególnych pociągów,”,

c) ust. 15 otrzymuje brzmienie:

„15. Dyżurny ruchu odcinkowy może zlecić dyżurnemu ruchu stacji stycznej wydawanie rozkazów pisemnych drużynie pociągowej pojazdów kolejowych wyprawianych na odcinek zpr, co powinno być określone w regulaminie technicznym odcinka zpr i stycznego do niego posterunku ruchu, z wyłączeniem rozkazów dotyczących pominięcia wskazań semaforów.”;

12) w § 34:

a) ust. 11 pkt 2 lit. b:

„b) wjazd na stację lub posterunek odgałęźny odbywa się:

- na sygnał zezwalający lub sygnał zastępczy na semaforze wjazdowym, odnoszącym się do toru lewego (z kierunku przeciwnego do zasadniczego),

- na sygnał zastępczy podany na osobnym urządzeniu odnoszącym się do toru lewego (z kierunku przeciwnego do zasadniczego),

- na rozkaz pisemny.”,

b) ust. 29 otrzymuje brzmienie:

„29. W razie zagubienia klucza od bocznicy, do czasu zmiany zamka lub rejestru klucza, należy drużynom pociągowym wydawać rozkaz pisemny nakazujący zatrzymanie się przed tą zwrotnicą i sprawdzenie jej nastawienia i zamknięcia.”;

13) w § 35:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pociągi utrzymaniowo-naprawcze powinny kursować na podstawie wewnętrznych rozkładów jazdy. Wyjątek stanowią pociągi utrzymaniowo-naprawcze uruchamiane dla potrzeb usuwania skutków wypadków kolejowych i kursujących na warunkach określonych przez dyspozytora liniowego.

Numer pociągu utrzymaniowo-naprawczego zostaje zmieniony na numer pociągu roboczego na posterunku zapowiadawczym przed wyjazdem tego pociągu na zamknięty tor szlakowy. Natomiast zmiana numeru pociągu roboczego na numer pociągu utrzymaniowo-naprawczego następuje na posterunku zapowiadawczym przed wyjazdem na tor czynny.

Obsadę pociągu utrzymaniowo-naprawczego należy powiadomić rozkazem pisemnym (§ 58 ust. 13) o obowiązujących prędkościach jazdy na poszczególnych odcinkach linii kolejowych oraz obowiązujących ograniczeniach prędkości (stałych i doraźnych).

Jeżeli pociąg utrzymaniowo-naprawczy jedzie do usunięcia przerwy w ruchu pociągów lub zdarzenie spowodowało ofiary w ludziach, należy wyznaczyć mu stopień pierwszeństwa, przewidziany dla pociągu ratunkowego.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Pociąg roboczy, zatrzymujący się na szlaku, nie powinien znajdować się na nim dłużej, niż to przewidziano w rozkazie pisemnym. Pociąg roboczy pracujący na szlaku powinien przyjechać na wskazany posterunek zapowiadawczy nie później niż 5 minut przed planowanym wyprawieniem pociągu na tor szlakowy, na którym pracował pociąg roboczy.”;

14) w § 36 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Jazda pociągu ratunkowego do posterunku zapowiadawczego lub do posterunku ruchu przyległego do szlaku, na którym zdarzył się wypadek, odbywa się na podstawie wewnętrznego rozkładu jazdy.

Pociąg ratunkowy, w tym pociąg do usuwania skutków awarii, uszkodzeń lub do naprawy infrastruktury kolejowej, może być wyprawiony bez wewnętrznego rozkładu jazdy pociągu. Kursowanie tego pociągu zarządza dyspozytor liniowy nadając mu numer i określając relację i stopień pierwszeństwa. Powiadamia telefonicznie (selektorem) lub za pomocą systemów informatycznych (SEPE2/EDR) wszystkich dyżurnych ruchu posterunków zapowiadawczych znajdujących się na drodze jazdy takiego pociągu w granicach swojego odcinka, a także dyspozytora liniowego sąsiedniego odcinka, na który pociąg ten ma wjechać. Przed odjazdem ze stacji uruchomienia pociągu ratunkowego wprowadza do systemu SEPE2 dane o tym pociągu, które to drogą elektroniczną eksportowane są do systemu EDR.

Dla pociągu ratunkowego należy na stacji wyprawienia wydać komputerowy wydruk rozkazu pisemnego z bazy centralnej SERWO/SERWO2, a jeśli nie ma takiej możliwości, należy obsadę pociągu ratunkowego powiadomić rozkazem pisemnym o obowiązujących w rozkładzie jazdy prędkościach na poszczególnych odcinkach linii kolejowych oraz obowiązujących ograniczeniach prędkości.”;

15) w § 37:

a) ust. 7 pkt 6 lit. i otrzymuje brzmienie:

„i) inne okoliczności, mające znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu (np. identyfikator wydanego rozkazu pisemnego),”,

b) ust. 13 otrzymuje brzmienie:

„13. Otrzymane zawiadomienia pisemne będące podstawą zamknięcia lub otwarcia toru szlakowego, (§ 53 ust. 7), wyłączenia i załączenia napięcia w sieci trakcyjnej dyżurny ruchu wkleja na odpowiedniej stronicy dziennika ruchu lub przechowuje w wyznaczonym miejscu zgodnie z ust. 1.”;

16) w § 38 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Ruch pociągów należy prowadzić po torach głównych, po zorganizowanych pociągowych drogach przebiegu.

W razie zakłóceń w ruchu, dyżurny ruchu może prowadzić ruch pociągów po torach głównych, nieposiadających zorganizowanych przebiegów dla danego kierunku jazdy, przy czym powinien stosować się do postanowień § 44 i regulaminu technicznego.
Przyjęcie pociągu na tor boczny lub wyprawienie go z tego toru może nastąpić tylko w razie wypadku lub uszkodzenia torów głównych. W szczególnych przypadkach podczas zakłóceń w prowadzeniu ruchu wynikających z czasowego ograniczenia przepustowości stacji (roboty nawierzchniowe, przebudowa urządzeń srk, modernizacja układu torowego itp.) można wyprawić z toru bocznego pociąg towarowy lub lokomotywę, jeżeli zasady takich jazd zostały określone w regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu pociągów podczas robót.
Pociąg przyjmowany na tor boczny należy zatrzymać przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym) i wprowadzić go do stacji z prędkością do 20 km/h, z zachowaniem niezbędnych środków ostrożności określonych w rozkazie pisemnym.
Przy wyprawieniu pociągu z toru bocznego należy stosować się do wskazówek podanych w regulaminie technicznym.”;

17) w § 40:

a) ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) upewnić się w sposób wskazany w regulaminie technicznym czy droga przebiegu jest wolna od przeszkód do jazdy, tj. czy tor jest wolny, czy tabor nie znajduje się poza ukresami rozjazdów znajdujących się w tym torze, czy nie pozostawiono na szynach płoza hamulcowego lub klina zabezpieczającego, czy skrajnia taboru nie jest przekroczona i czy nie ma innych przeszkód,”,

b) ust. 5 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) jeśli zwrotnice i wykolejnice są scentralizowane, należy zamknąć je drążkiem przebiegowym, pomocniczym drążkiem przebiegowym lub utwierdzić blokiem przebiegowym-utwierdzającym, jeżeli jest to możliwe. W urządzeniach elektrycznych dźwignie przebiegowo-sygnałowe, zgody lub nakazu należy przełożyć, jeżeli to jest możliwe, w takie położenie, aby nastąpiło zamknięcie drogi przebiegu; po nastawieniu zwrotnic i wykolejnic nastawianych elektrycznie należy wyłączyć prąd nastawczy.”,

c) w ust. 5 po pkt 5 dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) w urządzeniach komputerowych zastosować się do instrukcji obsługi stanowiącej załącznik do Regulaminu Technicznego.”;

18) w § 44 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Gdy wyjątkowo zachodzi potrzeba użycia drogi przebiegu pociągu, dla której nie jest możliwe, nie jest przewidziane, albo nie wolno podać na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę, jeżeli nie ma przeszkód, należy zezwolić na jazdę pociągu za pomocą sygnału zastępczego albo rozkazu pisemnego.

Gdy na stacji posiadającej semafory wyjazdowe zachodzi potrzeba użycia drogi przebiegu dla pociągu z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego – zezwoleniem na wyjazd jest rozkaz pisemny przekazany na zasadach określonych w § 58 ust. 4 pkt 2 i ust. 8.

Jeżeli na posterunku odgałęźnym bez semaforów wyjazdowych i na posterunku bocznicowym nie może być podany sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym, to zezwoleniem na przejazd pociągu jest wydanie drużynie pociągowej rozkazu pisemnego lub podanie sygnału zastępczego, po spełnieniu określonych warunków.

Na posterunkach odstępowych w przypadku niemożności podania na semaforze sygnału zezwalającego, jeżeli nie ma przeszkód do jazdy, zezwoleniem na przejazd pociągu jest rozkaz pisemny wydany na zasadach określonych w § 58 ust. 4 pkt 2 i ust. 7.

Oprócz wymienionych środków, służących do udzielenia zezwolenia na jazdę pociągu, dla wyjazdu (przejazdu) pociągu obowiązuje ponadto podanie sygnału „Nakaz jazdy” lub dla wyjazdu pociągu może obowiązywać ponadto ustne polecenie zgodnie z postanowieniami § 61.

W razie potrzeby wjazdu, przejazdu lub wyjazdu pociągu na sygnał zastępczy dyżurny ruchu informuje o tym maszynistę ustnie lub za pomocą urządzeń łączności oraz podaje przyczynę takiej jazdy i numer toru, którego dotyczy udzielone zezwolenie.”;

19) w § 47:

a) ust. 7 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) dyżurny ruchu powinien niezwłocznie zawiadomić maszynistów pociągów znajdujących się na szlaku o konieczności zatrzymania się przed określonym semaforem,”,

b) ust. 8 pkt 1 lit. d otrzymuje brzmienie:

„d) dyżurny ruchu, który otrzymał od dyżurnego ruchu przedniego posterunku następczego zawiadomienie o nienastawieniu się sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym lub odstępowym (obsługiwanym), powinien zatrzymywać wszystkie pociągi i zawiadamiać je

rozkazem pisemnym. Dyżurny ruchu posterunku odstępowego lub odgałęźnego może zaprzestać wydawania tych zawiadomień, gdy uszkodzenie semafora zostało usunięte lub gdy obowiązek wydawania zawiadomień przejmie dyżurny ruchu tylnej stacji,";

20) w § 49 ust.10 pkt 5 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) wydał rozkaz pisemny,";

21) w § 54:

a) ust. 7 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) jeśli nie można podać sygnału i wskaźnika, o których mowa w pkt 1 i 2 – gdy dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego wyprawiający pociąg na tor lewy przekazał drużynie pociągowej rozkaz pisemny, zezwalający przejechać obok semafora wyjazdowego wskazującego sygnał „Stój" (względnie wyjechać z toru stacyjnego nie posiadającego semafora wyjazdowego) i wyjechać na tor lewy,",

b) ust. 7 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) w przypadkach wymienionych w pkt 1 i 2 – odnośnie szlaków z blokadą liniową jednokierunkową – gdy drużyna pociągowa została uprzedzona rozkazem pisemnym o zamknięciu toru i o wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym (§ 58 ust. 17).",

c) ust. 8 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) jeśli semafor wyjazdowy na posterunku zapowiadawczym względnie wjazdowy na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego nie jest przystosowany do takich jazd lub urządzenia blokady liniowej nie są przystosowane do prowadzenia ruchu po danym torze szlakowym lewym, w kierunku przeciwnym do zasadniczego – na semaforze podano w porze dziennej sygnał zastępczy „Sz" uzupełniony przenośną nieoświetloną tablicą ze wskaźnikiem W 24, o czym drużyna pociągowa została uprzedzona rozkazem pisemnym przez dyżurnego ruchu stacji ostatniego postoju lub wyznaczonej,",

d) ust. 8 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) gdy na przystosowanym semaforze wyjazdowym lub wjazdowym na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego (blokada nie jest przystosowana do ruchu w obu kierunkach) podano sygnał zezwalający z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W

24 lub sygnał zastępczy „Sz” z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24 i drużynę pociągową uprzedzono rozkazem pisemnym (§ 58 ust. 17),”,

e) ust. 9 pkt 1 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) w przypadku braku semafora wjazdowego – gdy drużynie pociągu zatrzymanego przed granicą szlaku i tego posterunku przekazano rozkaz pisemny zezwalający na przejazd przez posterunek lub zezwolono na taki przejazd pociągu sygnałem zastępczym „Sz” na osobnym urządzeniu,”,

f) ust. 9 pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) dla przypadków, w których warunki wymienione pod lit. a) nie są spełnione – gdy drużynie pociągowej zatrzymanego pociągu przed granicą szlaku i tego posterunku przekazano rozkaz pisemny zezwalający na przejazd przez posterunek i jazdę po torze lewym,”,

g) ust. 12 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) jeżeli nie ma lub nie można podać sygnału wskazanego w pkt 1 i 2 – gdy doręczono drużynie pociągowej rozkaz pisemny zezwalający na wjazd pociągu lub przekazano jego treść za pomocą urządzeń łączności.”,

h) ust. 13 otrzymuje brzmienie:

„13. Drużyny pociągowe należy informować rozkazem pisemnym o zamknięciu toru szlakowego i wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego oraz o innych okolicznościach, stosownie do postanowień § 58 ust. 7 z wyjątkiem przypadków podanych w ust. 22 pkt 3 oraz ust. 23 pkt 2.”,

i) ust. 22 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) pociągom obu kierunków jazdy po torze czynnym nie przekazuje się rozkazów pisemnych, o których mowa w § 58 ust. 17.”,

j) ust. 23 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) pociągom obu kierunków jazdy po torze czynnym nie przekazuje się rozkazów pisemnych, o których mowa w § 58 ust. 17.”;

22) w § 55:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Pociągi wyprawione po torze zamkniętym, przez cały czas znajdowania się na tym torze zachowują swoje określenia i numer, bez względu na kierunek jazdy (§ 35 ust. 2, § 36 ust. 3, § 82 ust. 6).

Jeżeli połączono kilka pociągów razem, które bądź oddzielnie wyjechały na szlak, bądź oddzielnie przyjadą do jednego z sąsiednich posterunków zapowiadawczych – należy każdemu pociągowi nadać oddzielny numer, wystawić oddzielny rozkaz pisemny, a w telefonogramach zapowiadawczych, dotyczących połączonych pociągów, podawać wszystkie numery połączonych pociągów, np. „Połączone pociągi robocze numer 1, 3” itd. (§ 35 ust. 9).”,

b) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Jeżeli semaforów nie obsługuje się, wyjazd pociągów na zamknięty tor szlakowy odbywa się na rozkaz pisemny, zaś wjazd pociągów z zamkniętego toru na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny.”,

c) ust. 12 otrzymuje brzmienie:

„12. Drużynę pociągową należy zawiadomić rozkazem pisemnym o jeździe po zamkniętym torze z podaniem numeru zamkniętego toru, nazwy posterunku zapowiadawczego w kierunku, którego ma odbyć się jazda, określonego miejsca zatrzymania na szlaku i pozwolenia na dalszą jazdę lub powrót do posterunku wyprawienia albo na jazdę tylko do określonego kilometra na szlaku.

Ponadto drużyny pociągowe należy powiadamiać:

1) o ostrzeżeniach doraźnie wprowadzonych, jeżeli wymagają zmniejszenia prędkości jazdy poniżej dozwolonej dla danego pociągu; ograniczenia prędkości jazdy zawarte w wykazie ostrzeżeń stałych, obowiązują w obu kierunkach jazdy po danym torze, jeżeli wymagają zmniejszenia prędkości jazdy poniżej dozwolonej dla danego pociągu,

2) o znajdującym się bezpośrednio przed pociągiem wyprawianym, pociągu na torze zamkniętym,

3) o jeździe w odstępie czasu co najmniej 2 minut innego pociągu roboczego za pociągiem wyprawianym,

4) o ograniczeniu prędkości czoła pociągu roboczego na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia z samoczynnym systemem przejazdowym (ssp) do 20 km/h oraz konieczności wielokrotnego podawania sygnału „Baczność” od wskaźnika nakazującego maszyniście podać ten sygnał, w przypadku niedziałania lub wyłączenia urządzeń zabezpieczenia ruchu w strefie oddziaływania na pociąg (§ 58 ust. 7 pkt 1 lit. h),

5) (uchylony)

6) o unieważnieniu sygnałów na semaforach i tarczach ostrzegawczych posterunków następczych wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu (§ 58 ust. 7 pkt 25),

7) o przewidywanym czasie zjazdu pociągu roboczego z toru zamkniętego (§ 35 ust. 4),

8) o wszelkich innych okolicznościach, wymagających zachowania szczególnej ostrożności.”,

d) ust. 13 otrzymuje brzmienie:

„13. Jeżeli wyprawiono pociąg, który ma dojechać do następnego posterunku zapowiadawczego, nie wolno wyprawiać pociągu przeciwnego kierunku, dopóki pociąg ten nie przyjedzie do tego posterunku.

Jeżeli wyprawiono pociąg do określonego kilometra i hektometra, pociąg przeciwnego kierunku wolno wyprawić do miejsca znajdującego się, co najmniej 500 m przed tym kilometrem i hektometrem.

W rozkazie pisemnym należy wskazać miejsce, do którego wolno dojechać. Zbliżenie się obu pociągów może nastąpić po porozumieniu się kierowników pociągów.

Jeżeli wyprawiono pociąg po torze zamkniętym, a drużyny nie powiadomiono rozkazem pisemnym o tym, że na ten tor zostanie wyprawiony inny pociąg, wówczas nie wolno wyprawić następnego pociągu, dopóki wyprawiony pociąg nie zjechał z toru zamkniętego. Jeżeli jednak powiadomienie takie może być przekazane pociągowi znajdującemu się na torze zamkniętym za pomocą urządzeń łączności, należy to uczynić przekazując stosowną treść rozkazu pisemnego i wyprawić inny pociąg.

Jeżeli pozwolono na jazdę tylko do określonego miejsca na szlaku lub nastąpiła zmiana stacji zjazdu z toru zamkniętego, wówczas dalsza jazda lub powrót może nastąpić po uzyskaniu pozwolenia dyżurnego ruchu posterunku zapowiadawczego, do którego pociąg ma jechać, na podstawie rozkazu pisemnego – przekazanego urządzeniami

łączności albo pod osłoną uprawnionego pracownika poprzedzającego pociąg na odległość 500 m.”;

23) w § 57:

a) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Do czasu wprowadzenia zmian w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów drużyny pociągowe należy zawiadamiać rozkazem pisemnym o zamknięciu posterunku ruchu.”,

b) ust. 13 otrzymuje brzmienie:

„13. W przypadku pilnej konieczności czasowego otwarcia dla czynności technicznych posterunku ruchu stale zamkniętego, otwarcie jego zarządza właściwy Zakład Linii Kolejowych.”,

c) ust. 14 otrzymuje brzmienie:

„14. O otwarciu dla czynności technicznych posterunku ruchu nowego lub istniejącego, lecz stale zamkniętego, dla czynności technicznych należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym do czasu wprowadzenia zmian do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.”,

d) ust. 17 otrzymuje brzmienie:

„17. Drużyny pociągowe należy zawiadamiać rozkazem pisemnym (§ 58 ust. 7 pkt 16) stosownie do postanowień. Jeżeli posterunek ruchu czynny okresowo, otwierany i zamykany jest codziennie w określonych godzinach wskazanych w wewnętrznym rozkładzie jazdy, to nie jest konieczne wydawanie drużynom pociągowym informacji rozkazami pisemnymi o otwarciu następczego posterunku ruchu dla czynności technicznych.”,

e) ust. 35 otrzymuje brzmienie:

„35. Drużyny pociągów wyprawianych na szlak z zamkniętym i wyłączonym z udziału w prowadzeniu ruchu posterunkiem należy zawiadomić rozkazem pisemnym o:

1. zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku następczego,

2. unieważnieniu sygnałów na semaforach i tarczach ostrzegawczych zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych,
3. unieważnieniu sygnałów na semaforach wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej,
4. ograniczeniach prędkości wskazanych w ust. 34.”,

f) ust. 57 otrzymuje brzmienie:

„57. Drużyny wszystkich pociągów wyprawianych na szlak, na którym czynny jest prowizoryczny posterunek odstępowy (bocznicowy) lub odgałęźny, należy powiadomić rozkazem pisemnym.”,

g) ust. 61 otrzymuje brzmienie:

„61. Po przygotowaniu i zabezpieczeniu drogi przebiegu, pomieszczenie nastawni należy zamknąć, a klucz przechowywać u dyżurnego ruchu. Ruch pociągów na przyległym szlaku, od strony zamkniętej nastawni, należy prowadzić na podstawie telefonicznego zapowiadania. Zezwolenie na przejazd obok semaforów wjazdowych i wyjazdowych w okręgu zamkniętej nastawni wykonawczej udziela dyżurny ruchu tego posterunku zapowiadawczego za pomocą rozkazów pisemnych.”;

24) w § 58 otrzymuje brzmienie:

„§ 58 Rozkazy pisemne

1. Rozkazy pisemne – to formalne polecenia wydawane maszynistom w formie pisemnej przez dyżurnych ruchu. Rozkazy pisemne stosowane są dla pociągów poruszających się w systemie sterowania ruchem kolejowym klasy B - „SHP”. Służą do przekazywania zezwoleń, poleceń i informacji w sytuacjach odbiegających od normalnych zasad prowadzenia ruchu, zwłaszcza w sytuacjach awaryjnych, robót torowych, uszkodzeń urządzeń sterowania ruchem lub innych wyjątkowych okoliczności. Rozkazy sporządzane i odbierane są na sformalizowanych formularzach (papierowych lub elektronicznych). Przekazywane są fizycznie, drogą elektroniczną lub ich treść może być przekazywana urządzeniami radiołączności.

2. Instrukcje europejskie – to formalne polecenia wydawane maszynistom w formie pisemnej przez dyżurnych ruchu. Instrukcje europejskie stosowane są dla pociągów poruszających się w systemie sterowania ruchem kolejowym klasy A – „ERTMS” (ETCS wraz z GSM-R). Służą do przekazywania zezwoleń, poleceń i informacji w sytuacjach

odbiegających od normalnych zasad prowadzenia ruchu, zwłaszcza w sytuacjach awaryjnych, robót torowych, uszkodzeń urządzeń sterowania ruchem lub innych wyjątkowych okoliczności. Instrukcje europejskie sporządzane i odbierane są na sformalizowanych formularzach (papierowych lub elektronicznych). Przekazywane są fizycznie, drogą elektroniczną lub ich treść może być przekazywana urządzeniami radiołączności.

3. Księga Formularzy – to zbiór zasad komunikacji dla pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, zawarty w Dodatku 4 do Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir 1.

4. O potrzebie zachowania szczególnej ostrożności lub ograniczenia prędkości jazdy, o zezwoleniu na jazdę w szczególnych warunkach i o innych okolicznościach, które mają wpływ na bezpieczeństwo lub prawidłowość jazdy pociągów należy zawiadamiać drużyny pociągowe i manewrowe. Zawiadomienie to jest zbędne, jeżeli:

   1) wymienione okoliczności wykazano w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, dodatkach do niego lub zarządzeniu przewozu przesyłki nadzwyczajnej,

   2) potrzeba zmniejszenia prędkości lub nieplanowanego zatrzymania pociągu jest odpowiednio sygnalizowana, a instrukcje nie wymagają stosowania dodatkowego zawiadomienia.

5. O okolicznościach wymienionych w ust. 4 drużyny pociągowe zawiadamia się za pomocą rozkazów pisemnych zgodnych z zasadami zawartymi w Dodatku 4 do Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 tzw. „Księga formularzy”.

6. Na liniach, gdzie ruch pociągów prowadzi się z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS rozkazy pisemne oraz instrukcje europejskie należy wydawać również w przypadkach określonych Instrukcją Ir-1a dla poziomu 1, a dla poziomu 2 Instrukcją Ir-1b.

7. Za pomocą rozkazu pisemnego wydaje się drużynie pociągowej następujące zezwolenia, polecenia i informacje:

   1) dotyczące zachowania szczególnej ostrożności z jednoczesnym zmniejszeniem prędkości jazdy – z powodu:

      a) wjazdu pociągu na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor zakończony kozłem oporowym (§ 38 ust. 9 i 10), albo na tor, na którym istnieje ograniczenie prędkości niższe niż wynika to ze wskazań semafora (§ 42 ust. 15 pkt 5),

b) stanu pojazdów kolejowych,

c) stanu lub rodzaju ładunku, który wymaga ograniczenia prędkości jazdy,

d) stanu nawierzchni i budowli inżynierskich,

e) stanu urządzeń srk,

f) stanu urządzeń sieci trakcyjnej,

g) niezawiadomienia dróżnika przejazdowego lub kierownika robót (jeżeli zawiadomienie kierownika robót jest przewidziane regulaminem tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie robót) o odjeździe pociągu lub pojazdu pomocniczego,

h) niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na obsługiwanych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach, jeżeli nie ma możliwości zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym oraz niedziałania lub wyłączenia urządzeń zabezpieczenia ruchu w strefie oddziaływania na pociąg na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach wyposażonych w samoczynne systemy przejazdowe oraz konieczności wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”,

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

j) innych okoliczności, wymagających ograniczenia prędkości jazdy,

k) po otwarciu posterunku (§ 57 ust. 23).

2) zezwolenie na przejechanie obok semafora wyjazdowego, wskazującego sygnał „Stój”, sygnał wątpliwy, białe światło bądź nieoświetlonego (§ 57 ust. 61),

3) zezwolenie na wyjazd z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego wraz z podaniem nr toru,

4) zezwolenie na przejechanie obok semafora wjazdowego, drogowskazowego lub obsługiwanego semafora odstępowego albo tarczy zaporowej, wskazujących sygnał „Stój”, również sygnał wątpliwy, białe światło, bądź nieoświetlonych, o ile nie można podać sygnału zastępczego „Sz” – wyjątek stanowi przypadek, gdy semafor kształtowy wskazuje nocny sygnał „Stój” lub gdy w porze ciemnej jest nieoświetlony, a jednocześnie sygnał dzienny wskazuje niewątpliwie sygnał zezwalający, wówczas ważny jest sygnał dzienny, o ile przed tym semaforem nie ustawiono tarczy zatrzymania D 1 „Stój”,

5) zezwolenie na jazdę manewrową taboru w kierunku szlaku, poza ustaloną granicę przetaczania lub poza ostatni rozjazd (skrzyżowanie torów) dla przypadków określonych w § 12 ust. 4,

6) zezwolenie na wjazd z zamkniętego toru szlakowego, przy którym nie ma semafora wjazdowego,

7) zezwolenie na jazdę w przypadku, gdy pojazd trakcyjny znajduje się za semaforem wskazującym sygnał zezwalający, którego maszynista nie widzi,

8) zezwolenie na dalszą jazdę zatrzymanego pociągu skierowanego na tor prawy, gdy jego czoło minęło semafor z wyświetlonym wskaźnikiem W 24,

9) zezwolenie na przejechanie obok tarczy zatrzymania D 1 „Stój” (§ 47 ust. 7 pkt 5 i § 64 ust. 10),

10) zezwolenie na dalszą jazdę pociągu zatrzymanego za obsługiwanym semaforem, na którym nastąpiła zmiana sygnału zezwalającego na sygnał zabraniający jazdy,

11) zezwolenie na wstawienie i jazdę pojazdu szynowo-drogowego (PSD) (§ 82 ust. 13),

12) polecenie jazdy pociągu do określonego kilometra na szlaku jednotorowym, zatrzymania się i powrotu najpóźniej w nakazanym czasie – o ile jazda tego pociągu nie jest przewidziana wewnętrznym rozkładem jazdy,

13) polecenie jazdy po zamkniętym torze szlakowym i o okolicznościach wskazanych w § 55 ust. 12,

14) polecenie nieprzewidzianego wewnętrznym rozkładem jazdy zatrzymania na posterunku lub szlaku pociągu, z podaniem przyczyny postoju,

15) polecenie zatrzymania pociągu przed uszkodzonym obsługiwanym semaforem (§ 47 ust. 8 pkt 1 lit. d),

16) informację o zmianach w wewnętrznym rozkładzie jazdy polegającą na: wprowadzeniu lub zniesieniu postoju, stałym otwarciu lub stałym zamknięciu posterunku ruchu, okresowym zamykaniu posterunku ruchu, zarządzonej zmianie sposobu prowadzenia ruchu, lokalizacji przystanku osobowego - o takich zmianach należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym do czasu wprowadzenia zmian w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów,

17) informację o ustawieniu nowych lub zmianie miejsca ustawienia sygnalizatorów, o zmianie obrazu sygnałów na sygnalizatorach, ważnych dla danego pociągu - o takich zmianach należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym przez 14 dni od chwili zaistnienia tych zmian,

18) informację o odwołaniu ostrzeżenia, polecenia lub informacji zawartych w uprzednio dostarczonym maszyniście rozkazie pisemnym (także cyfrowo) lub komputerowym wydruku rozkazu pisemnego - taką informację może wydać dyżurny ruchu jedynie posterunku zapowiadawczego poprzedzającego miejsce, którego dotyczy ostrzeżenie, polecenie lub informacja, które są odwołane,

19) informację o czasowym otwarciu posterunku ruchu - drużyny pociągowe należy zawiadamiać w ciągu całego okresu otwarcia posterunku lub przez 14 dni, jeżeli wprowadzono zmianę w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów,

20) informację o otwarciu prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznicowego) lub odgałęźnego i miejscu jego usytuowania (szlak ... km ...) - drużyny pociągowe należy powiadamiać o tym przez cały czas otwarcia posterunku,

21) informację o unieważnieniu wskazań samoczynnych semaforów odstępowych,

22) informację o uszkodzeniu przytorowych urządzeń kontroli pociągów (SHP, ERTMS/ETCS itp.),

23) informację o jeździe pociągu w innym kierunku niż przewidziany w wewnętrznym rozkładzie jazdy,

24) informacje i polecenia dla pociągów roboczych wyprawianych i znajdujących się na szlakowym torze zamkniętym (§ 55 ust. 13),

25) informację o zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku(ów) następczego(ych), unieważnieniu sygnałów na semaforach posterunków następczych wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu, ograniczeniach prędkości w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych (§ 57 ust. 35),

26) informację o unieważnieniu wskazań tarcz ostrzegawczych przejazdowych,

27) informację o nieważności na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu (§ 47 ust. 8 pkt 2 lit. d),

28) informację 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,

8. Jeżeli przekazywane polecenia, zezwolenia lub informacje dotyczą toru lewego – należy zaznaczyć to w rozkazie pisemnym.

9. Rozkazy pisemne wypełniać należy zgodnie z instrukcjami zawartymi w dodatku do Instrukcji Ir-1 tzn. „Księdze formularzy". Kolejność wpisania ostrzeżeń do rozkazów pisemnych powinna odpowiadać kolejności przejeżdżania miejsc, których dotyczą polecenia, zezwolenia lub informacje.

10. Rozkaz pisemny wypełnia i przekazuje maszyniście dyżurny ruchu a maszynista potwierdza odbiór rozkazu pisemnego. Dopuszczalne jest dostarczanie rozkazów pisemnych do maszynisty za pośrednictwem kierownika pociągu.

11. Regulamin techniczny może określać, że na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu rozkazy pisemne doręczać może zwrotniczy, nastawniczy lub inny uprawniony pracownik.

12. W razie jazdy więcej niż jednego czynnego pojazdu kolejowego, kolejnych maszynistów, o treści rozkazu pisemnego powiadamia maszynista pierwszego pojazdu w sposób określony przez przewoźnika kolejowego.

13. Drugiego maszynistę lub kierownika pociągu znajdującego się w kabinie maszynisty, o treści rozkazu pisemnego powiadamia ustnie maszynista.

14. Maszynista powinien rozkaz pisemny umieścić w widocznym miejscu do czasu zakończenia jazdy danego pojazdu z tym pociągiem.

    W przypadku wymiany pojazdu na trasie jazdy pociągu, wydane rozkazy pisemne należy przekazać maszyniście zmienionego pojazdu.

15. Sposób postępowania z wykorzystanymi rozkazami pisemnymi określą wewnętrzne uregulowania zainteresowanych podmiotów korzystających z infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A.

16. Jeżeli dyżurny ruchu poleci nastawniczemu (zwrotniczemu lub innemu uprawnionemu pracownikowi) wydać rozkaz pisemny, powinien go sporządzić i podyktować pracownikowi, który ma wydać ten rozkaz.

17. Posterunek zapowiadawczy wyprawiający w czasie zamknięcia toru na szlaku dwutorowym pociągi na tor szlakowy czynny, powinien zawiadomić je o zamknięciu toru i o wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym, zawiadomienie rozkazem pisemnym jest zbędne, gdy urządzenia blokady stacyjnej i liniowej są przystosowane do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze czynnym.

18. Zezwolenia, polecenia i informacje zawarte w rozkazie pisemnym mogą być przekazywane maszyniście przez dyżurnego ruchu za pomocą urządzeń radiołączności po zatrzymaniu obsługiwanego przez niego pojazdu.

    Zatrzymanie to nie jest wymagane, jeżeli obsada pojazdu kolejowego z napędem jest dwuosobowa, a treść przekazywanych zezwoleń, poleceń, informacji będzie rejestrowana przez specjalne urządzenie znajdujące się na posterunku ruchu odpowiednio oznaczonym w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.

    Maszynista może odmówić przyjęcia treści rozkazu pisemnego podczas jazdy i zatrzymać pociąg, jeżeli uzna, że brak jest dostatecznego czasu na jego przyjęcie i zastosowanie się do jego treści.

    W takiej sytuacji, przekazywanie treści rozkazu pisemnego przez dyżurnego ruchu może nastąpić po otrzymaniu zgłoszenia od maszynisty o jego zatrzymaniu.

    W przypadku przekazywania zezwoleń, poleceń i informacji za pomocą urządzeń radiołączności, dyżurny ruchu sporządza rozkaz pisemny i jego treść przekazuje maszyniście.

    Odebraną treść maszynista (lub na jego polecenie drugi maszynista) zapisuje we własnym druku rozkazu pisemnego lub rejestruje ją cyfrowo, powtarza ją, a dyżurny ruchu sprawdza zgodność powtórzenia i jeśli jest prawidłowa podaje godzinę przekazanej treści.

    W miejscu przewidzianym na pokwitowanie (pole „V”), dyżurny ruchu wpisuje nr identyfikacyjny maszynisty, któremu treść rozkazu pisemnego przekazał, a odbierający, wpisuje nr identyfikacyjny dyżurnego ruchu.

19. Każdy wydany rozkaz pisemny musi posiadać niepowtarzalny identyfikator wpisywany w polu „Z”. Zasady nadawania identyfikatorów należy zawrzeć w Regulaminie Technicznym, wg wzoru:

    RD-A-B-RR,

gdzie R oznacza literę stałą, D oznacza wydanie rozkazu na formularzu drukowanym, A oznacza kolejny numer rozkazu w roku, B – kod ewidencyjny posterunku wg. POS, RR - rok (dwie ostatnie cyfry).

Rozkaz pisemny, sporządzany przez nastawniczego (zwrotniczego lub innego uprawnionego pracownika), według treści dyktowanej przez dyżurnego ruchu, otrzymuje identyfikator taki, jak u dyżurnego ruchu. Nastawniczy (zwrotniczy lub inny uprawniony pracownik) w polu ‘W” wpisuje swój numer identyfikacyjny, a po ukośniku numer identyfikacyjny dyżurnego ruchu, który rozkaz podyktował. Dyżurny ruchu, w polu „W”, wpisuje swój numer identyfikacyjny, a po ukośniku numer identyfikacyjny nastawniczego (zwrotniczego lub innego uprawnionego pracownika), któremu rozkaz podyktował. W razie potrzeby anulowania rozkazu pisemnego, należy dokonać przekreślenia jego treści, wpisania na oryginale lub pierwopisie wyrazu „anulowano”, a nowemu rozkazowi nadać kolejny niepowtarzalny identyfikator.

20. Pociągom wyprawianym na szlak i z powrotem, popychaczom powracającym ze szlaku oraz pociągom kursującym na odcinku, na którym ruch pociągów prowadzi się tylko jedną lokomotywą, należy w jednym rozkazie pisemnym wpisać wszystkie polecenia, zezwolenia lub informacje ważne dla obu kierunków jazdy.

    Drużynom pociągowym, które nie zmieniają się i prowadzą pociągi kilkakrotnie po tym samym odcinku, polecenia, zezwolenia lub informacje ważne dla wszystkich tych jazd można wydać jednorazowo, wpisując numery wszystkich pociągów, dla których są ważne. W razie zmiany w składzie drużyny pociągowej, przy przekazywaniu czynności następcy należy przekazać mu również rozkazy pisemne, które obowiązują w dalszej drodze. Przekazane obowiązujące rozkazy pisemne należy odnotować w raporcie z jazdy, a w przypadku nie prowadzenia raportu w książce pokładowej pojazdu kolejowego, podając identyfikatory rozkazów z pola „Z” oraz nazwę lokalizacji nadawcy z pola „D”. Przekazanie rozkazów pisemnych podpisuje zdający i przyjmujący.

21. Rozkazy pisemne wydawane w sposób elektroniczny, ewidencjonowane są w postaci cyfrowej w przeznaczonym do tego celu systemie informatycznym.”;

25) w § 59:

a) nagłówek otrzymuje brzmienie:

„§ 59 Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego w systemie SERWO”,

b) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Na posterunkach ruchu wyposażonych w urządzenia systemu elektronicznej rejestracji i wydawania ostrzeżeń doraźnych (SERWO) na podstawie zapisów wprowadzanych do pamięci komputera, tworzona jest automatycznie elektroniczna książka ostrzeżeń, a rozkazy pisemne wydawane są w formie wydruku komputerowego.

Na posterunkach tych nie prowadzi się książki ostrzeżeń wg wzoru z załącznika 3 i nie stosuje się postanowień zawartych w § 60 ust. 27, 29, 30, 31. Pozostałe postanowienia § 60 mają zastosowanie analogiczne jak dla prowadzenia jednej książki ostrzeżeń.”,

c) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. W przypadku usterki urządzeń systemu elektronicznej rejestracji i wydawania ostrzeżeń doraźnych, rejestrację ostrzeżeń należy kontynuować w książce ostrzeżeń doraźnych według wzoru określonego w zał. 3 z wykorzystaniem posiadanego wydruku, o którym mowa w ust. 6, a rozkazy pisemne wydawać tylko do najbliższej stacji wyznaczonej, rejestrującej ostrzeżenia w kierunku zgodnym z dalszą jazdą pociągu.

O powyższym należy poinformować kierującego pojazdem kolejowym oraz dyżurnego ruchu stacji, do której wydano ostrzeżenia.”,

d) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego sporządza się na stanowisku obsługującym elektroniczną książkę ostrzeżeń lub na połączonych z nim terminalach komputerowych. Terminale obsługują pracownicy posiadający niezbędną wiedzę wynikającą z postanowień § 6 ust. 1 i 2 wskazani w regulaminie technicznym.”,

e) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego sporządza się i doręcza bezpośrednio kierującemu pojazdem kolejowym lub za pośrednictwem kierownika pociągu, za pokwitowaniem w książce doręczeń, ze wskazaniem: numeru (identyfikatora) rozkazu, numeru pociągu i godziny doręczenia. Nie sporządza się kopii rozkazu dla potrzeb własnych. Treść komputerowego wydruku rozkazu pisemnego dyżurny ruchu może przekazać kierującemu pojazdem kolejowym (§ 58 ust.18) lub pracownikowi wskazanemu w § 58 ust. 19, za pomocą urządzeń radiołączności, bezpośrednio z widoku tego rozkazu na ekranie monitora komputerowego z zarejestrowaniem identyfikatora odbiorcy oraz numeru rozkazu wypisanego przez tego odbiorcę.”,

f) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. W komputerowym wydruku rozkazu pisemnego lub jego cyfrowej wersji mogą być zamieszczane informacje wydawane za pomocą rozkazu pisemnego, o których mowa w § 58 ust. 7 pkt 16, 17, 19, 20, 22, 23, 25, 26, 27. Informacje te ujęte są w wyodrębnionych rubrykach, osobno dla każdego przypadku wymagającego wydania takiego rozkazu.”,

g) ust. 12 otrzymuje brzmienie:

„12. Jeżeli ze względów eksploatacyjnych, na danym posterunku ruchu zostanie ustalona konieczność wydawania komputerowego wydruku rozkazu pisemnego bez względu na stan ostrzeżeń (również wtedy, gdy na wydruku podana jest informacja o braku ostrzeżeń na wskazanym odcinku), to posterunek ten powinien być odpowiednio oznaczony na kartach wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów. Kierujący pojazdem kolejowym z napędem nie może wyjechać z danego posterunku bez otrzymania wydruku rozkazu pisemnego chyba, że otrzymał już rozkaz odnoszący się do odcinka lub szlaku stycznego (przyległego) do tego posterunku ruchu.”,

h) ust. 13 otrzymuje brzmienie:

„13. Szczegółowe zasady obsługi i eksploatacji urządzeń do komputerowego wydruku rozkazu pisemnego zawiera Instrukcja użytkownika systemu elektronicznej rejestracji i wydawania ostrzeżeń doraźnych (SERWO).”;

26) po § 59 dodaje się § 59a w brzmieniu:

„§ 59a Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego w systemie SERWO2

1. Na posterunkach ruchu wyposażonych w urządzenia systemu elektronicznej rejestracji i wydawania ostrzeżeń doraźnych (SERWO 2) na podstawie zapisów wprowadzanych do systemu informatycznego, tworzona jest automatycznie centralna (elektroniczna) książka ostrzeżeń, a rozkazy pisemne wydawane są w formie wydruku komputerowego lub dostarczane w sposób cyfrowy do maszynisty.

Na posterunkach tych nie prowadzi się książki ostrzeżeń wg wzoru z załącznika 3 i nie stosuje się postanowień zawartych w § 60 ust. 27, 28, 29, 30, 31. Pozostałe postanowienia § 60 mają zastosowanie analogiczne jak dla prowadzenia jednej książki ostrzeżeń.

2. Dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego nie posiadający dostępu do SERWO2, po otrzymaniu zawiadomienia o konieczności ostrzegania pociągów (§ 60

ust. 9), powinien niezwłocznie przekazać je dyżurnemu ruchu posterunku zapowiadawczego posiadającego dostęp do SERWO2, wskazanego w regulaminie technicznym. Ostrzeżenia należy wydawać do czasu otrzymania informacji od dyżurnego ruchu posiadającego dostęp do SERWO2 o odebraniu rozkazu komputerowego przez wszystkich maszynistów przejeżdżających przez miejsce, w którym występuje ostrzeżenie. Sposób rejestracji ostrzeżeń na przyległych szlakach należy określić w regulaminie technicznym. Dyżurny ruchu rejestrujący ostrzeżenie w SERWO2 ma obowiązek poinformowania żądającego wydawania ostrzeżeń o numerze wprowadzonego ostrzeżenia w centralnej książce ostrzeżeń wraz z informacją, które pociągi odebrały rozkaz komputerowy zawierający ostrzeżenie.

Dla posterunków zapowiadawczych nieposiadających dostępu do SERWO2 czynności wynikające z postanowień § 60 ust. 13, 14 i 26 wykonuje dyżurny ruchu posiadający dostęp do SERWO2, wskazany w regulaminie technicznym.

3. Stacje wyznaczone do wydawania ostrzeżeń, wydają rozkazy komputerowe zawierające ostrzeżenia na całą trasę pociągu. Jeżeli z powodów eksploatacyjnych lub technicznych nie można wydać rozkazu na całą trasę, należy w regulaminie technicznym lub Dodatku 1 do wewnętrznego rozkładu jazdy określić odcinki, na których należy wydawać rozkazy komputerowe.

Jeżeli podczas jazdy pociągu nastąpi zmiana trasy pociągu, rozkaz komputerowy wydaje posterunek zapowiadawczy ostatniego postoju przed miejscem zmiany trasy pociągu lub ostatni posterunek zapowiadawczy wyprawiający pociąg przed miejscem zmiany trasy pociągu.

4. W centralnej książce ostrzeżeń należy stosować rejestrację:

1) wydanych rozkazów komputerowych wg wzoru R-A-B-RR, gdzie R oznacza literę stałą, A oznacza kolejny numer rozkazu w roku, B – kod ewidencyjny posterunku wg. POS, RR – rok.

2) wprowadzonych ostrzeżeń wg wzoru A-B-RR gdzie A oznacza kolejny numer ostrzeżenia w roku, B – kod ewidencyjny posterunku wg. POS, RR – rok.

Numer ewidencyjny posterunku powinien być wskazany w regulaminie technicznym.

5. Stanowisko komputerowe, na którym zainstalowany jest system z dostępem do SERWO2 obsługuje dyżurny ruchu.

6. Wydruku elektronicznej książki ostrzeżeń należy dokonać na odcinkach wskazanych w regulaminie technicznym w przypadkach awarii podstawowego źródła zasilania stanowisk komputerowych i przełączenia na dodatkowe (awaryjne) źródło zasilania. Wydruk ten należy przechowywać, a po każdej wprowadzonej zmianie w ostrzeżeniach uaktualniać. W przypadku odwołania ostrzeżenia należy dokonać wykreślenia z wydruku książki ostrzeżeń wraz z adnotacją o czasie odwołania ostrzeżenia, natomiast w przypadku wprowadzenia nowego ostrzeżenia należy dokonać nowego wydruku.

7. W przypadku awarii stanowiska komputerowego wyposażonego w SERWO2 polegającego na braku możliwości odczytu książki ostrzeżeń, informację o aktualnych ostrzeżeniach należy pozyskać od innego pracownika posiadającego dostęp do wydruku książki ostrzeżeń lub SERWO2, wskazanego w regulaminie technicznym.

Przekazanie informacji o ostrzeżeniach należy dokonać z wykorzystaniem komunikacji elektronicznej wraz z wygenerowaną książką ostrzeżeń lub dokonać rejestracji ostrzeżeń w książce ostrzeżeń doraźnych według wzoru określonego w zał. 3 z wykorzystaniem ostrzeżeń uzyskanych od wyznaczonego regulaminem technicznym pracownika posterunku ruchu.

Rozkazy pisemne należy wydawać tylko do stacji wyznaczonej w regulaminie technicznym lub najbliższej stacji na której wyznaczono w rozkładzie jazdy postój pociągu o ile na tym posterunku działa prawidłowo SERWO2. O powyższym należy poinformować kierującego pojazdem kolejowym oraz dyżurnego ruchu posterunku ruchu, do której wydano ostrzeżenia.

Dopuszcza się stosowanie dodatkowych stanowisk komputerowych na posterunkach technicznych pracujących w trybie równoległym tzw. gorącej rezerwy. Dodatkowe stanowisko komputerowe powinno być obsługiwane tylko w czasie awarii stanowiska podstawowego. Decyzję o wyposażeniu posterunku w dodatkowe stanowisko komputerowe określa właściwy Zakład Linii Kolejowych.

8. Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego sporządza się i doręcza kierującemu pojazdem kolejowym lub kierownikowi pociągu za pokwitowaniem w książce doręczeń, ze wskazaniem: numeru rozkazu, numeru pociągu i godziny doręczenia. Nie sporządza się kopii rozkazu dla potrzeb własnych. Treść komputerowego wydruku rozkazu pisemnego dyżurny ruchu może przekazać kierującemu pojazdem kolejowym (§ 58 ust. 18) lub pracownikowi (§ 58 ust. 19), za pomocą urządzeń radiołączności, bezpośrednio z widoku ekranu monitora komputerowego lub w sposób cyfrowy z zarejestrowaniem nazwiska odbiorcy oraz numeru rozkazu wypisanego przez tego odbiorcę.

W przypadku przekazywania rozkazu pisemnego w sposób cyfrowy maszynista nie przekazuje własnego numeru rozkazu.

9. Przekazywanie komputerowego wydruku rozkazu pisemnego powinno być dokonane w sposób cyfrowy bezpośrednio do maszynisty. W przypadku gdy zaistniała przyczyna uniemożliwiająca odebranie rozkazu w formie cyfrowej komputerowy wydruk rozkazu pisemnego należy przekazać w formie wydruku lub pisemnej.

Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego przekazany w sposób cyfrowy powinien zostać odebrany przez maszynistę podczas postoju, wykorzystując w miarę możliwości postoje planowe lub postoje wynikające z sytuacji ruchowej.

Zatrzymanie w celu odebrania rozkazu komputerowego nie jest wymagane, jeżeli obsada pociągu jest dwuosobowa.

10. W komputerowym wydruku rozkazu pisemnego lub jego cyfrowej wersji mogą być zamieszczane informacje wydawane za pomocą rozkazu pisemnego, o których mowa w § 58 ust. 7 pkt 16, 17, 19, 20, 25, 28. Informacje te ujęte są w wyodrębnionych rubrykach, osobno dla każdego przypadku wymagającego wydania takiego rozkazu.

11. Stanowiska obsługujące elektroniczną książkę ostrzeżeń raz w miesiącu powinny być skontrolowane przez właściwych naczelników sekcji (lub upoważnionych pracowników) w zakresie podległych posterunków ruchu, w tematyce zgodności zarejestrowanych ostrzeżeń ze stanem faktycznym oraz prawidłowej eksploatacji stanowisk komputerowych.

12. Jeżeli ze względów eksploatacyjnych, na danym posterunku ruchu zostanie ustalona konieczność wydawania komputerowego wydruku rozkazu pisemnego bez względu na stan ostrzeżeń (również wtedy, gdy na wydruku podana jest informacja o braku ostrzeżeń na wskazanym odcinku), to posterunek ten powinien być odpowiednio oznaczony na kartach wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów. Kierujący pojazdem kolejowym nie może wyjechać z danego posterunku bez otrzymania komputerowego wydruku rozkazu pisemnego, chyba że otrzymał już rozkaz odnoszący się do odcinka lub szlaku stycznego (przyległego) do tego posterunku ruchu a ostrzeżenia są aktualne.

13. Szczegółowe zasady obsługi i eksploatacji urządzeń do komputerowego wydruku rozkazu pisemnego zawiera Instrukcja użytkownika systemu elektronicznej rejestracji i wydawania ostrzeżeń doraźnych (SERWO2).

14. Zawiadomienie o konieczności wprowadzenia ostrzeżeń w związku z wykonywaniem planowych robót powinno być wprowadzone do elektronicznej książki ostrzeżeń w terminie do 12 godzin przed rozpoczęciem robót.”;

27) w § 60:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Ostrzeżeniami nazywają się pisemne lub cyfrowe zawiadomienia wydawane drużynom pociągowym, a dotyczące ograniczenia prędkości jazdy lub zachowania innych ostrożności.”,

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Zainteresowani pracownicy posterunków technicznych oraz maszyniści powinni posiadać właściwe i aktualne wykazy ostrzeżeń stałych.

W razie nieotrzymania w porę wykazu ostrzeżeń stałych pracownik, który wykazu tego nie otrzymał, obowiązany jest odpowiednio wcześniej żądać go od swego przełożonego.

Przed podjęciem pracy przez maszynistę, który ma prowadzić pociąg pierwszy raz w okresie obowiązywania wykazu ostrzeżeń stałych, jego przełożony powinien sprawdzić, czy maszynista otrzymał potrzebne mu wykazy ostrzeżeń stałych.”,

c) ust. 12 otrzymuje brzmienie:

„12. W razie niepodania terminu wejścia w życie ostrzeżenia, należy termin ten wyjaśnić telefonicznie, a jeżeli nie można tego wykonać natychmiast, należy przyjąć, że obowiązuje ono od chwili otrzymania zawiadomienia. W przypadku ostrzeżeń wynikających z planowych robót, zmian w infrastrukturze powiadomienie powinno nastąpić z wyprzedzeniem 12 godzin.”,

d) uchyla się w ust. 13 pkt 3,

e) ust. 13 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) w przypadkach wymienionych w pkt 1 i 2 – również dyżurnych ruchu stacji wyznaczonych do wydawania ostrzeżeń (ust. 28),

według wzoru:

Zawiadomienie
o wprowadzeniu/~~odwołaniu~~*) ostrzeżenia

Nadane z *nazwa posterunku ruchu* dnia *data* o godz. *godz. min.*
Adresaci: *nazwy posterunków ruchu.*
Odpis dla: *skróty literowe z nazwami odbiorców.*
Treść (przykład): Od dnia *data* od godz. *godz. min.* do odwołania WPROWADZAM ograniczenie prędkości biegu pociągów do *liczba* km/h na linii *numer* na stacji *nazwa* w km *liczba* na torze nr *liczba* ważne dla *podać kierunki ruchu, rodzaje pociągów.*
Przyczyna: *podać przyczynę.*
Uwagi: *podać uwagi.*
Nr *numer* ISEDR *nazwisko*.

*) niepotrzebne skreślić

Zawiadomienie stacji wskazanych w dodatku do rozkładu jazdy pociągów nie jest wymagane, jeżeli posterunek ruchu wyposażony jest w SERWO2 o ile regulamin techniczny nie stanowi inaczej. Sposób wprowadzenia zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia określony jest w instrukcji użytkownika SERWO2.”,

f) ust. 14 otrzymuje brzmienie:

„14. Dyżurni ruchu stacji sąsiednich i wyznaczonych, wymienionych w ust. 13, otrzymanie zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia powinni niezwłocznie potwierdzić dyżurnemu ruchu stacji, od którego zawiadomienie to otrzymali, a dyżurni ruchu stacji wyznaczonych również dyżurnemu ruchu stacji położonej bezpośrednio przed miejscem, którego dotyczy dane ostrzeżenie. W potwierdzeniu tym należy powtórzyć treść ostrzeżenia oraz podać liczbę porządkową, pod którą ostrzeżenie wpisano do książki ostrzeżeń, a dyżurni ruchu stacji wyznaczonych ponadto powinni podać, od którego numeru pociągu rozpoczną wydawanie ostrzeżeń; wyjątkowo, przy braku możliwości określenia numeru pociągu, należy potwierdzić otrzymane ostrzeżenie z adnotacją o braku pociągu, a po powzięciu stosownej informacji, podać niezwłocznie ten numer, nadając powtórnie potwierdzenie otrzymanego ostrzeżenia, według wzoru:

Potwierdzenie zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia

Nadane z nazwa posterunku ruchu dnia data o godz. godz. min.

Adresat: nazwa posterunku ruchu.

Odpis dla: skróty literowe z nazwami odbiorców.

Treść (przykład): POTWIERDZAM otrzymanie zawiadomienia nr numer dotyczącego powtórzenie treści ostrzeżenia z zawiadomienia o jego wprowadzeniu.

Przyczyna: podać przyczynę.

Uwagi: podać uwagi.

Jako pierwszy rozkaz pisemny otrzymał pociąg nr numer pociągu.

Powyższe dane wprowadzono do książki ostrzeżeń dnia data o godz. godz. min. pod pozycją nr numer.

Nr numer ISEDR nazwisko.

Treść potwierdzenia należy sprawdzić z treścią otrzymanego zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia. Jeżeli posterunek ruchu wyposażony jest w SERWO2 potwierdzenie zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia dokonywane jest w sposób przewidziany instrukcją użytkownika SERWO2.”,

g) ust. 16 otrzymuje brzmienie:

„16. Dyżurny ruchu stacji położonej bezpośrednio przed miejscem objętym ostrzeżeniem powinien upewnić się, że każdy pociąg jadący w kierunku tego miejsca posiada aktualne ostrzeżenie. Weryfikacji należy dokonać na podstawie rozkładu jazdy w elektronicznym dzienniku ruchu lub SERWO/SERWO2 – zgodnie z jego instrukcją użytkownika.”,

h) ust. 19 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) zawiadomić o ostrzeżeniu dyżurnego ruchu stacji wyznaczonej lub stacji ostatniego postoju pociągu albo dyżurnego ruchu stacji sąsiedniej, z odnotowaniem w dzienniku telefonicznym, jeżeli posterunek ruchu jest wyposażony w SERWO/SERWO2 należy dokonać zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia w sposób przewidziany instrukcją użytkownika,”,

i) ust. 22 otrzymuje brzmienie:

„22. Jeżeli nie podano terminu, do którego obowiązuje ostrzeżenie, jest ono ważne aż do odwołania. Ostrzeżenie odwołuje się w trybie przewidzianym dla zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia z zachowaniem potwierdzenia otrzymania odwołania, według wzoru:

Zawiadomienie
o wprowadzeniu/odwołaniu*) ostrzeżenia

Nadane z nazwa posterunku ruchu dnia data o godz. godz. min.

Adresaci: nazwy posterunków ruchu

Odpis dla: skróty literowe z nazwami odbiorców

Treść (przykład): Od dnia data od godz. godz. min. ODWOŁUJĘ ostrzeżenie doraźne wprowadzone za nr numer zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia doraźnego z dnia data dotyczące ograniczenia prędkości w km do liczba na: linii numer, posterunku ruchu, szlaku w km liczba na torze nr liczba ważne dla podać kierunki ruchu, rodzaje pociągów.

Przyczyna: podać przyczynę wprowadzenia ostrzeżenia doraźnego

Uwagi: podać uwagi.

Nr numer ISEDR nazwisko

*) niepotrzebne skreślić

Odwołanie ostrzeżenia w przypadku posterunku ruchu wyposażonego w SERWO/SERWO2 dokonuje się zgodnie z instrukcją użytkownika SERWO/SERWO2.”,

j) ust. 24 otrzymuje brzmienie:

„24. Jeżeli zawiadomienie o konieczności ostrzeżenia drużyn pociągowych otrzyma dyżurny ruchu posterunku odgałęźnego, odstępowego (bocznicowego) lub niewyposażonego w SERWO2, obowiązany on jest wydawać drużynom pociągowym ostrzeżenia do czasu:

1) zawiadomienia o ostrzeżeniu dyżurnego ruchu najbliższej stacji i otrzymania od niego potwierdzenia odebrania ostrzeżenia,

2) otrzymania informacji, który pociąg pierwszy zostanie zawiadomiony o ostrzeżeniu oraz przejazdu wszystkich pociągów, które odjechały z najbliższej stacji bez ostrzeżenia.”,

k) ust. 25 otrzymuje brzmienie:

„25. W przypadku, gdy pociąg ma rozpocząć jazdę na stacji, która nie jest wyposażona w SERWO/SERWO2, dyżurny ruchu tej stacji powinien zażądać od dyżurnego ruchu właściwej stacji wyznaczonej w regulaminie technicznym, podania mu ostrzeżeń obowiązujących na odcinku pomiędzy stacją początku biegu tego pociągu, a najbliższą stacją, na której istnieje możliwość doręczenia wydruku ostrzeżeń dla tego pociągu.

Dla tras objazdowych (§ 16 ust. 3 lub 3a) ostrzeżenia i trasy wzorcowe (§ 58 ust. 7 pkt 1 lit. j) należy wydawać na dalszą trasę biegu pociągu, a gdy to jest niemożliwe do sąsiedniej stacji.”,

l) ust. 26 otrzymuje brzmienie:

„26. Dyżurni ruchu, którzy otrzymali żądanie, zarządzenie lub zawiadomienie o ostrzeżeniu powinni niezwłocznie wpisać je do właściwej książki ostrzeżeń doraźnych (zał. 3) lub elektronicznej książki ostrzeżeń. Jednorazowych ostrzeżeń nie wpisuje się do książki ostrzeżeń.”,

m) ust. 30 otrzymuje brzmienie:

„30. W przypadku, gdzie książka ostrzeżeń doraźnych (R-189) prowadzona jest w formie papierowej każde ostrzeżenie należy oddzielić od następnego poziomą kreską. Po odwołaniu ostrzeżenia we wszystkich książkach ostrzeżeń, w których wpisane było to ostrzeżenie, należy wypełnić rubryki dotyczące odwołania, a rubryki dotyczące wprowadzenia przekreślić.

Pierwszego dnia każdego miesiąca należy wszystkie obowiązujące ostrzeżenia przenieść (przepisać) z poprzedniego miesiąca. Należy przy tym poprzednie zapisy w rubrykach dotyczących wprowadzenia przekreślić, a w rubrykach dotyczących odwołania zanotować: „przeniesiono pod Lp. ...”.”,

n) ust. 31 otrzymuje brzmienie:

„31. Jeżeli w książce ostrzeżeń doraźnych (R-189) odwołane ostrzeżenie znajduje się przed ostrzeżeniem nadal obowiązującym lub ostrzeżenia wpisane są w innej kolejności niż występują one na drodze jazdy pociągów, to przepisując je na nowo należy je wypisać i ponumerować w takiej kolejności, w jakiej będą one wpisywane do rozkazów pisemnych.

Na stacjach wyznaczonych w każdym miesiącu niezwłocznie po przeniesieniu ostrzeżeń, prawidłowość przeniesienia ich powinna być sprawdzona przez przełożonych, których pracownicy prowadzą książki ostrzeżeń doraźnych i poświadczona podpisem.

Na wewnętrznej stronie okładki tytułowej należy wkleić mapkę z wykazem posterunków zapowiadawczych danego odcinka (odcinków) linii kolejowej według kilometrażu ich występowania oraz numery telefonów do dyżurnych ruchu tych posterunków.”,

o) ust. 32 otrzymuje brzmienie:

„32. Dla każdej książki ostrzeżeń doraźnych (R-189) ze stacyjnego kompletu – a gdy jest jedna książka ostrzeżeń dla każdego kierunku jazdy – należy założyć oddzielną teczkę zawierającą: żądanie wydawania ostrzeżenia, zawiadomienie o wprowadzeniu ostrzeżenia, potwierdzenie wprowadzenia ostrzeżenia, żądanie odwołania ostrzeżenia i zawiadomienie o odwołaniu ostrzeżenia. Przeniesienie ostrzeżenia do WOS nie wymaga zawiadomienia o jego odwołaniu. Ujęcie w WOS zestawienia ostrzeżeń doraźnych stanowi podstawę do wykreślenia ich z książek ostrzeżeń doraźnych w pierwszym dniu obowiązywania WOS, z adnotacją „przeniesiono do WOS".

Wszystkie załączniki dotyczące jednego ostrzeżenia należy oznaczyć w liczniku numerem porządkowym pierwszego zapisu tego ostrzeżenia w książce ostrzeżeń, a w mianowniku liczbą oznaczającą miesiąc, w którym pierwszy raz wpisano ostrzeżenie, a następnie załączniki te należy złączyć razem.

Dopuszcza się przechowywanie w pamięci komputera wszystkich dokumentów związanych z żądaniem, wprowadzeniem, potwierdzeniem i odwołaniem ostrzeżeń drogą elektroniczną.",

p) ust. 33 otrzymuje brzmienie:

„33. W regulaminie technicznym należy ustalić, na których posterunkach, ile książek ostrzeżeń i w których kierunkach należy je prowadzić, o ile posterunek techniczny nie jest wyposażony w SERWO2.",

q) ust. 34 otrzymuje brzmienie:

„34. Dyżurny ruchu przekazujący dyżur powinien przekazać następcy wszystkie książki ostrzeżeń doraźnych (R-189) oraz wskazać mu pisemnie i ustnie te ostrzeżenia, na które nie wpłynęło wymagane potwierdzenie otrzymania ich, jak również te pociągi, które są w drodze, a ze stacji wyznaczonej odjechały przed pociągiem, od którego rozpoczęła ona wydawać ostrzeżenie.

W przypadku gdy posterunek techniczny wyposażony jest w SERWO2, należy przekazać informację o pociągach, które nie zostały powiadomione o nowych lub odwołanych ostrzeżeniach.",

r) ust. 36a otrzymuje brzmienie:

„36a. Na posterunkach ruchu wyposażonych w urządzenia systemu elektronicznej rejestracji i wydawania ostrzeżeń doraźnych (SERWO lub SERWO2), zasady prowadzenia

książki ostrzeżeń doraźnych określono w Podręczniku użytkownika systemu SERWO lub SERWO2 zaakceptowanym przez Dyrektora Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej. ";

28) w § 63:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągu, której nie wolno przekroczyć, jest wskazana dla każdego pociągu w wewnętrznym rozkładzie jazdy. Prędkość ta powinna być zmniejszona w przypadkach lub miejscach wskazanych w niniejszej instrukcji, w wykazie ostrzeżeń stałych, rozkazie pisemnym lub zarządzeniu przewozu przesyłki nadzwyczajnej oraz gdy maszynista uzna to za potrzebne.",

b) w ust. 5 wiersz 10 w tabeli otrzymuje brzmienie:

10)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, gdy niezawiadomiono dróżnika przejazdowego lub nie otrzymano potwierdzenia otrzymania zawiadomienia o odjeździe pociągu (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia)	§ 84 ust. 16

c) w ust. 5 dodano wiersz 43 w tabeli w brzmieniu:

43)	60	w przypadku braku znajomości odcinka linii kolejowej, 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	§ 16 ust. 3a

29) w § 64:

a) ust. 2 pkt 1 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) jeśli nie można podać sygnału i wskaźnika, o których mowa w lit. a i b – gdy dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego wyprawiający pociąg na tor lewy przekazał drużynie pociągowej rozkaz pisemny zezwalający przejechać obok semafora wyjazdowego

względnie wjazdowego na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego, wskazującego sygnał „Stój” (względnie wyjechać z toru stacyjnego nie posiadającego semafora wyjazdowego) i wyjechać na tor lewy,”,

b) ust. 2 pkt 1 lit. e otrzymuje brzmienie:

„e) w przypadkach wymienionych w lit. a i b – odnośnie szlaków z blokadą liniową jednokierunkową – gdy drużyna pociągowa została uprzedzona rozkazem pisemny o zamknięciu toru i o wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym (§ 58 ust. 17).”,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Drugi maszynista pojazdu trakcyjnego obowiązany jest brać udział w obserwacjach, o których mowa w ust. 1 i 2 i informowaniu się wzajemnym z maszynistą o sygnałach w czasie zbliżania się wjazdu pociągu do stacji, wyjazdu ze stacji, względnie przejazdu przez stację, a poza tym także w innych przypadkach, o ile obowiązki obsługi pojazdu kolejowego pozwalają mu na to.

O spostrzeżeniach mających znaczenie dla bezpieczeństwa i sprawności ruchu drugi maszynista powinien zgłosić maszyniście.

W przypadku składu dwuosobowej drużyny trakcyjnej obowiązki drugiego maszynisty określa przewoźnik kolejowy.

W czasie, gdy kierownik pociągu znajduje się w kabinie sterowniczej, powinien on brać udział w obserwacji sygnałów i informować się wzajemnie z maszynistą o wskazaniach sygnalizatorów.”,

d) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Maszynista powinien dotrzymywać rozkładowe czasy jazdy, ustalone dla danego pociągu.

Maszyniście nie wolno przekraczać największej dozwolonej prędkości wskazanej w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, maksymalnej prędkości eksploatacyjnej pojazdów kolejowych (nie większej niż prędkość konstrukcyjna) wchodzących w skład pociągu, prędkości wskazanej w wykazie ostrzeżeń, rozkazie pisemnym lub zarządzeniu przewozu przesyłki nadzwyczajnej oraz prędkości wynikającej ze wskazań sygnalizatorów i wskaźników.

Przez miejsce uszkodzenia toru, wymagające zmniejszenia prędkości jazdy należy przejechać z nakazaną prędkością, możliwie w stanie odhamowanym.”,

e) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Jeżeli maszynista zauważy zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, powinien podać sygnał „Alarm”. 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.”,

f) ust. 21 pkt 1 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) maszynista przekracza dozwoloną prędkość jazdy,”,

g) uchyla się w ust. 21 pkt 2,

h) ust. 21 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) zawiadomić dyżurnego ruchu dostępnymi środkami łączności o nieplanowym zatrzymaniu pociągu na szlaku, przyczynie jego zatrzymania oraz innych okolicznościach mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, jeżeli maszynista tego nie zrobi”;

30) w § 66:

a) ust. 8 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wskazanych w rozkazie pisemnym na szlakach, na których popychanie pociągu nie jest przewidziane wewnętrznym rozkładem jazdy.”,

b) ust. 11 uchyla się;

31) w § 68 ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wskazane przez dyżurnego ruchu w wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych okolicznościami; podstawą do przejazdu wskazanej osoby w kabinie maszynisty jest wydanie drużynie trakcyjnej rozkazu pisemnego,”;

32) w § 69 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Jeżeli dyżurny ruchu stwierdzi lub otrzyma powiadomienie albo nasunie mu się przypuszczenie o powstaniu potrzeby wzmożenia ostrożności lub zmniejszenia prędkości powinien to zarządzić i drużyny pociągowe powiadamiać o tym rozkazami pisemnymi.”;

33) w § 76 ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. W razie zauważenia braku zderzaka przy wagonie w pociągu należy bezzwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien najbliższy pociąg, wyjeżdżający na zagrożony szlak zatrzymać i drużynę pociągową zawiadomić rozkazem pisemnym, polecając zmniejszenie prędkości jazdy do 20 km/h, zachowanie ostrożności, odszukanie zderzaka i usunięcie go z torowiska oraz zawiadomienie dyżurnego ruchu sąsiedniej stacji o wyniku poszukiwania zderzaka. W przypadku stwierdzenia przez drużynę pociągową, że zderzaka nie ma lub zderzak został usunięty, dyżurny ruchu dla następnych pociągów nie wprowadza ograniczeń.”;

34) w § 77 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Gdy pracownik obsługujący semafor nie stwierdził z całą pewnością lub nie upewnił się, że pociąg ma sygnał końca pociągu, należy uważać, że mogło nastąpić rozerwanie pociągu i wówczas nie wolno uczynić niczego, co umożliwiłoby wyprawienie innego pociągu na tor, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu. Tory sąsiadujące z torem, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu należy uważać za zagrożone i przed wyprawieniem na nie pociągu należy drużynę pociągową zawiadomić rozkazem pisemnym, polecając zmniejszanie prędkości jazdy do 20 km/h i zachowanie ostrożności.”;

35) w § 78 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Drużyny pociągowe wyprawianych pociągów trakcją spalinową należy powiadamiać rozkazami pisemnymi w celu zachowania ostrożnej jazdy pociągów w miejscu obniżenia sieci trakcyjnej, kilometra jego znajdowania się i konieczności obserwacji miejsca opuszczenia sieci.”;

36) w § 81 ust. 4 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) formularze rozkazów pisemnych,”;

37) w § 82:

a) ust. 12 pkt 6 lit. e otrzymuje brzmienie:

„e) poprzedzający pociąg lub pojazd pomocniczy nie ma przewidzianego postoju na szlaku.

W telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie oraz oznajmienie odjazdu pojazdu pomocniczego, po numerze tego pojazdu dodaje się słowa:

„za pociągiem nr” lub „za określenie pojazdu pomocniczego”.

Maszynistę pojazdu pomocniczego należy zawiadomić rozkazem pisemnym zezwalającym na wyjazd i zawierającym informację o jeździe za pociągiem lub pojazdem pomocniczym oraz o prędkości jazdy tego pociągu (pojazdu),”,

b) ust. 13 otrzymuje brzmienie:

„13. Maszynistę (PSD), w razie jazdy po torach kolejowych, obowiązują wszystkie postanowienia odnoszące się do pojazdów pomocniczych.

W razie potrzeby dojazdu PSD do miejsca wypadku lub do miejsca robót można pojazd ten wstawić na tor kolejowy posterunku zapowiadawczego lub na szlaku. Wstawienie pojazdu na szlaku może się odbyć po otrzymaniu zezwolenia (rozkazu pisemnego doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności) od dyżurnego ruchu.

Zezwolenie to dyżurny ruchu może dać, jeżeli:

1) tor szlakowy został zamknięty,

2) w kierunku tego pojazdu nie jedzie żaden inny pojazd kolejowy, nie zawiadomiony o miejscu wstawienia i kierunku jazdy tego pojazdu,

3) otrzymał od dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego pozwolenie na wstawienie i jazdę tego pojazdu,

4) zawiadomił maszynistę PSD o sytuacji na torze, po którym ma jechać,

5) o jeździe tej zawiadomił dróżników przejazdowych.

Wjazd PSD na tor stacyjny nie wymaga zamykania tego toru.”;

38) w § 84 ust. 24:

a) pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) po torze czynnym (torach czynnych) ruch pociągów prowadzi bez wprowadzania ograniczenia prędkości, po uprzedzeniu drużyn pociągowych rozkazem pisemnym, o konieczności dodatkowego podawania sygnału dźwiękowego Rp1 „Baczność”, na odcinku od wskaźnika W 6a lub W 6b do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,”,

b) pkt 2 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) w rozkazie pisemnym wydanym pociągowi roboczemu nakazuje ograniczenie prędkości pociągu roboczego do 10 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, a kierownikowi pociągu roboczego (lub innemu uprawnionemu pracownikowi) kierowanie ruchem drogowym w czasie jazdy pociągu roboczego przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście.”,

c) pkt 4 lit. e otrzymuje brzmienie:

„e) w przypadku konieczności dojazdu lokomotywy luzem w celu ściągnięcia uszkodzonego składu, należy uprzedzić drużynę pociągową rozkazem pisemnym, o konieczności ograniczenia prędkości jazdy do 20 km/h i dodatkowego podawania sygnału „Baczność”, zgodnie z treścią ust. 19.”.

2. W dodatkach do „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”, o której mowa w ust. 1, wprowadza następujące zmiany:

1) w Dodatku 1 w nazwach wszystkich Tablic usuwa się ostatni człon o treści „, obowiązuje od 14 grudnia 2025 r.”,

2) po Dodatku 3 dodaje się Dodatek 4 zawierający „Księgę formularzy”, stanowiący Załącznik nr 1 do niniejszej uchwały.

3. W Załącznikach do „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”, o której mowa w ust. 1, wprowadza następujące zmiany:

1) Załącznik 3 otrzymuje brzmienie określone w Załączniku nr 2 do niniejszej uchwały,

2) uchyla się Załączniki: 3a, 3b, 4, 4a, 4b, 5, 5a,

3) dotychczasowe Załączniki nr 6, 7, 8 otrzymują odpowiednio numerację 4, 5, 6.

§ 2.

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

2. „Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1” uwzględniająca zmiany, o których mowa w § 1, podlega opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 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 14 grudnia 2025 r.

Nr IES1.6202.71.2025.2

Rozdzielnik: A i 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.