BIULETYN
PKP POLSKICH LINII KOLEJOWYCH S.A.

Warszawa, 9 kwietnia 2025 r. **Nr 7**

Uchwały Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

1) Nr 271/2025 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 8 kwietnia 2025 r. w sprawie wprowadzenia „Procedury przeprowadzania kontroli zgodności systemu radiowego GSM R (RSC) Ie-129
2) Nr 272/2025 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 8 kwietnia 2025 r. w sprawie wprowadzenia „Wytycznych zabezpieczenia miejsca robót wykonywanych na torze zamkniętym podczas prowadzenia ruchu pojazdów kolejowych po sąsiednim torze czynnym Id-18”
3) Nr 277/2025 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 8 kwietnia 2025 r. w sprawie wprowadzenia zmiany do „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”

Poz. 1

Uchwała Nr 271/2025
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 8 kwietnia 2025 r.

w sprawie wprowadzenia „Procedury przeprowadzania kontroli zgodności systemu radiowego GSM R (RSC) Ie-129”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 17 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Standaryzacji Centrali Spółki Nr IST4.0022.5.2025 z dnia 27 marca 2025 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

Wprowadza do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Procedurę przeprowadzania kontroli zgodności systemu radiowego GSM-R (RSC) Ie-129”, stanowiącą załącznik do uchwały.

§ 2.

Z dniem wejścia w życie procedury, o której mowa w § 1, traci moc uchwała Nr 766/2022 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 11 października 2022 r. w sprawie wprowadzenia „Procedury przeprowadzania kontroli kompatybilności systemu radiowego GSM-R (RSC) Ie-129”.

§ 3.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. „Procedura przeprowadzania kontroli zgodności systemu radiowego GSM-R (RSC) Ie-129” 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 „Procedura przeprowadzania kontroli zgodności systemu radiowego GSM R (RSC) Ie-129” wchodzi w życie z dniem publikacji uchwały w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Nr IST4.0022.5.2025
Rozdzielnik: A, B

Poz. 2

Uchwała Nr 272/2025
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 8 kwietnia 2025 r.

w sprawie wprowadzenia „Wytycznych zabezpieczenia miejsca robót wykonywanych na torze zamkniętym podczas prowadzenia ruchu pojazdów kolejowych po sąsiednim torze czynnym Id-18”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 17 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Standaryzacji Centrali Spółki Nr IST4.0022.6.2025 z dnia 28.03.2025 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

Wprowadza do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Wytyczne zabezpieczenia miejsca robót wykonywanych na torze zamkniętym podczas prowadzenia ruchu pojazdów kolejowych po sąsiednim torze czynnym Id-18”, stanowiące załącznik do uchwały.

§ 2.

Z dniem wejścia w życie wytycznych, o których mowa w § 1, traci moc uchwała Nr 426/2010 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 31 sierpnia 2010 r. w sprawie przyjęcia zarządzenia wprowadzającego „Wytyczne zabezpieczenia miejsca robót wykonywanych na torze zamkniętym podczas prowadzenia ruchu pojazdów kolejowych po torze czynnym z prędkością V ≥ 100 km/h” ze zmianami.

§ 3.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. „Wytyczne zabezpieczenia miejsca robót wykonywanych na torze zamkniętym podczas prowadzenia ruchu pojazdów kolejowych po sąsiednim torze czynnym Id-18” 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 „Wytyczne zabezpieczenia miejsca robót wykonywanych na torze zamkniętym podczas prowadzenia ruchu pojazdów kolejowych po sąsiednim torze czynnym Id-18” wchodzą w życie po upływie 30 dni od dnia publikacji uchwały w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Nr IST4.0022.6.2025
Rozdzielnik: A, B

Poz. 3

Uchwała Nr 277/2025

Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

z dnia 8 kwietnia 2025 r.

w sprawie wprowadzenia zmiany 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 IES1.6202.66.2024.1 z dnia 3 kwietnia 2025 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

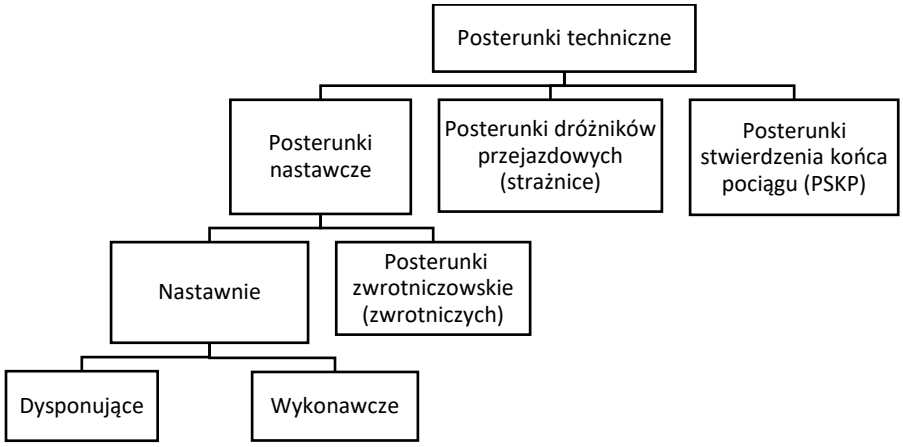
§ 1.

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

1) w § 4:

a) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Posterunek nastawczy przeznaczony jest do wykonywania czynności związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu, przy czym:



1) posterunek nastawczy wyposażony w urządzenia nastawcze z funkcją zależności sygnałów na sygnalizatorach od położenia zwrotnic oraz urządzenia blokowe i łączności – jest nastawnią,
2) posterunek, którego urządzenia nie mają funkcji, o której mowa w pkt 1 – jest posterunkiem zwrotniczowskim (zwrotniczego).”

3. Pod względem funkcji ruchowej rozróżnia się nastawnie dysponujące i wykonawcze.”,

b) ust. 8 i 11 uchyla się.

2) w § 7 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Dyżurnych ruchu dzielimy na: dyżurnych ruchu dysponujących, odcinkowych, pomocniczych. W zależności od wykonywanych czynności i miejsca pracy:

1) dyżurny ruchu dysponujący – prowadzi ruch pociągów na posterunku zapowiadawczym i przyległych szlakach (odstępach) oraz koordynuje pracę pozostałych pracowników i zespołów zaangażowanych w proces przewozowy na zarządzanym terenie,
2) dyżurny ruchu odcinkowy – prowadzi ruch z nastawni zdalnego sterowania na terenie objętym urządzeniami zdalnego sterowania lub na odcinkach zdalnego prowadzenia ruchu i na szlakach do nich przyległych,
3) dyżurny ruchu pomocniczy – współpracuje z dyżurnym ruchu dysponującym na posterunku zapowiadawczym, a na posterunkach zdalnego prowadzenia ruchu z dyżurnym ruchu odcinkowym, oraz obsługuje urządzenia srk w zakresie określonym regulaminem technicznym.”;

3) w § 8 ust. 9 otrzymuje brzmienie:
„9. Pojazdy szynowo drogowe (PSD) są pojazdami pomocniczymi zbudowanymi na bazie pojazdów samochodowych. Maksymalna prędkość jazdy PSD wynika z konstrukcji tego pojazdu, o ile nie jest ograniczona postanowieniami niniejszej instrukcji.”;
4) w § 10 ust. 4 otrzymuje brzmienie:
„4. Na każdym posterunku technicznym powinien znajdować się wewnętrzny rozkład jazdy pociągów lub wyciąg z tego rozkładu w wersji papierowej, opracowany w zakresie wskazanym w regulaminie technicznym dla tego posterunku.”;
5) 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 „O” ze wskazaniem największej dozwolonej prędkości, określonej przez uprawnionego pracownika przewoźnika kolejowego. Rozkaz ten 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.”;
6) w § 24 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Na szlakach z ruchem jednotorowym dwukierunkowym dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego wyprawiający pociąg żąda pozwolenia na wyprawienie pociągu, a dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego przyjmujący pociąg daje pozwolenie na wyprawienie pociągu.
Telefonogramy zapowiadawcze z żądaniem i daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu na szlak jednotorowy, należy podawać do wiadomości wszystkim dyżurnym ruchu czynnych posterunków odstępowych (bocznicowych). Jeżeli łączność nie jest przystosowana do tego celu, telefonogramy te należy podawać do wiadomości tylko dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków odstępowych (bocznicowych).

Telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu może być realizowane za pomocą systemów umożliwiających wymianę elektronicznych komunikatów zapowiadawczych.”;

7) 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 lub telefonii komórkowej na zasadach radiotelefonicznego zapowiadania pociągów.”;

8) w § 29 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Po wyprawieniu każdego pociągu obowiązuje podawanie do sąsiedniego obsługiwanego posterunku zapowiadawczego telefonicznej informacji o numerze wyprawianego pociągu i dodatkowych informacji według postanowień § 28 ust. 2. Liczbę przekazywanych numerów pociągów można zwiększyć do maksymalnie trzech, przy czym musi to zostać opisane w regulaminie technicznym posterunku.

Zamiast telefonicznego powiadamiania o numerach pociągów może być zastosowana samoczynna awizacja numerów pociągów za pomocą przeznaczonych do tego urządzeń.”;

9) w § 31 w ust. 36 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) zatrzymać pociąg przed sygnalizatorem wjazdowym i nawiązać łączność z dyżurnym ruchu przy pomocy dostępnych środków łączności oraz zastosować się do jego poleceń,”;

10) po § 31 dodaje się § 31a w brzmieniu:

„§ 31a.

Wjazd, wyjazd lub przejazd pociągów na posterunkach odcinka zdalnego prowadzenia ruchu w sytuacji awaryjnej

1. Sytuacja awaryjna na posterunkach odcinka zdalnego prowadzenia ruchu polega na:
   a) utracie kontroli położenia zwrotnic lub braku możliwości ich przestawiania,
   b) utracie kontroli stwierdzania niezajętości torów lub rozjazdów,
   c) usterce powodującej brak możliwości zdalnego sterowania posterunkiem.
2. W powyższej sytuacji, pracownikowi zatrudnionemu na stanowisku automatyka lub toromistrza, spełniającego wymagania określone w załączniku 2a Instrukcji Ia-5, można powierzyć ułożenie i zabezpieczenie drogi przebiegu, przy czym, do czasu ukończenia tych czynności, nie może wykonywać żadnych innych czynności zawodowych.
3. Jeżeli w sytuacji awaryjnej, określonej w ust.1, pracownik zatrudniony na stanowisku automatyka lub toromistrza będzie dokonywał czynności związanych z

przygotowaniem drogi przebiegu pociągu oraz jego obserwacją i potwierdzaniem przejazdu - należy stosować awaryjny tryb prowadzenia ruchu.

4. Do czasu zakończenia prowadzenia ruchu w trybie awaryjnym, przy udziale pracownika zatrudnionego na stanowisku automatyka lub toromistrza nie wolno powierzać mu innych czynności zawodowych.
5. Szczegółowy sposób postępowania w takiej sytuacji należy określić w Regulaminie Technicznym odcinka zdalnego prowadzenia ruchu, oddzielnie dla każdego posterunku.
6. Na posterunku odcinka zdalnego prowadzenia ruchu, lub tylko w danym okręgu zwrotnicowym w obszarze zpr, na którym wystąpiła sytuacja awaryjna określona w ust. 1, prędkość wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pojazdu kolejowego nie może przekroczyć 40 km/h.”;

11) w § 35 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Pociągi robocze określa się wyrazem „roboczy” oraz kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym – poczynając od 1 względnie 2 – zależnie od kierunku, w którym dany pociąg roboczy zostanie wyprawiony pierwszy raz na dany szlak (szlaki). Pociąg ten nie zmienia swego numeru:

1) w razie późniejszej jazdy w kierunku przeciwnym,
2) jeżeli pracuje nadal po północy; wówczas jego numeru nie wolno nadać żadnemu innemu pociągowi roboczemu, który po północy ma być wyprawiony na ten sam szlak (szlaki).”;

12) w § 36 ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Pociągi ratunkowe, jadące po torze zamkniętym, kursują według zasad ruchu jak dla pociągów roboczych. Określa się je kolejnym numerem pociągu roboczego zaczynającym się od 1 lub 2 w ciągu doby, w zależności od kierunku jazdy (nieparzysty, parzysty).

4. Pociąg ratunkowy wyprawiony po torze zamkniętym, o którym mowa w ust. 3 nie zmienia swojego numeru w razie późniejszej jazdy w kierunku przeciwnym oraz jeżeli nadal pracuje po północy; wówczas jego numeru nie wolno nadać żadnemu innemu pociągowi ratunkowemu, który ma zostać wyprawiony na ten sam szlak.”;

13) w § 37:

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

„i) inne okoliczności, mające znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu (np.: symbol i numer wydanego rozkazu pisemnego S, N lub N rob dotyczących zezwoleń),”,

b) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10.Telefonogramy zapowiadawcze według wzorów 9-12, 16, 17 i 21-32 należy zapisywać przez całą szerokość strony.

Pod tym zapisem notuje się:

„Nadał nazwisko nadającego i nazwa posterunku następczego.

Odebrał nazwisko odbierającego i nazwa posterunku następczego o godz. … min ….", a jeżeli telefonogram taki nadano do kilku posterunków następczych, nadający notuje wszystkich, którzy telefonogram ten odebrali oraz czas odebrania.";

14) w § 54:

a) w ust. 7 pkt 3, 3a, 4 i 5 otrzymują 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 „N", zezwalający przejechać obok semafora wyjazdowego wskazującego sygnał „Stój" (względnie wyjechać z toru stacyjnego nie posiadającego semafora wyjazdowego) i wyjechać na tor lewy,

3a) w przypadkach wymienionych w pkt 1 i 2 – a dyżurny ruchu wyprawiający pociąg poinformował maszynistę o jeździe na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego,

4) w przypadkach wymienionych w pkt 1, 2 i 3 – i dano sygnał Rd 1 „Nakaz jazdy" lub polecenie dyżurnego ruchu, jeżeli wymagają tego postanowienia § 61 ust. 2 pkt 3,

5) w przypadkach wymienionych w pkt 1 i 2 – odnośnie szlaków z blokadą liniową jednokierunkową – gdy drużyna pociągowa została uprzedzona rozkazem pisemnym „N" o zamknięciu toru i o wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym (§ 58 ust. 5 pkt 4 oraz ust. 20).",

b) w ust. 8 pkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4) jeżeli nie są spełnione warunki wymienione w pkt 1, 2 lub 3, pociąg należy zatrzymać i przekazać drużynie pociągowej rozkaz pisemny „N" zezwalający na przejazd przez posterunek i na jazdę po torze lewym,

5) w przypadkach wymienionych w pkt 1, 2 i 3 a dyżurny ruchu wyprawiający pociąg poinformował maszynistę o jeździe na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego.",

c) w ust. 9 w pkt 2:

- lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) gdy spełnione są warunki wymienione w ust. 8 pkt 1 i 2 a dyżurny ruchu wyprawiający pociąg poinformował maszynistę o jeździe na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego,",

- lit. c uchyla się;

15) w § 55 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Dla pociągu, który dojeżdża do następnego posterunku:

1) po szlaku jednotorowym lub po torze prawym na szlaku dwutorowym – obsługuje się semafory oraz dodatkowo blokadę liniową, jeżeli urządzenia srk na to pozwalają,

2) po torze lewym na szlaku dwutorowym – semaforów nie obsługuje się, chyba że posterunek posiada semafor wyjazdowy przystosowany do wyjazdu w kierunku

przeciwnym do zasadniczego albo, że przy torze lewym patrząc w kierunku jazdy, znajduje się semafor wjazdowy,

3) po szlaku z dwukierunkową jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową dla każdego toru i dla każdego kierunku obowiązują postanowienia pkt 1.”;

16) w § 58:

a) w ust. 4 pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) zezwolenie na dalszą jazdę pociągu zatrzymanego za obsługiwanym semaforem, na którym nastąpiła już zmiana sygnału zezwalającego na sygnał S1 „Stój” lub stało się to, zanim czoło pociągu minęło ten semafor. (zał. 4a),”,

b) w ust. 5 dodaje się punkty 9 i 10 w brzmieniu:

„9) zezwolenie na dalszą jazdę na tor lewy, pociągu zatrzymanego za semaforem wyjazdowym, na którym nastąpiła zmiana sygnału zezwalającego na sygnał S1 „Stój” zanim minęło go czoło tego pociągu,”,

„10) zezwolenie na dalszą jazdę z toru lewego, pociągu zatrzymanego za semaforem wjazdowym, na którym nastąpiła zmiana sygnału zezwalającego na sygnał S1 „Stój”, zanim minęło go czoło tego pociągu.”,

c) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Rozkaz pisemny wypełnia, podpisuje i doręcza lub w przypadkach określonych w niniejszej instrukcji przekazuje jego treść za pomocą urządzeń łączności drużynie pociągowej dyżurny ruchu.

Można również ustalić w regulaminie technicznym, aby rozkazy pisemne „O”, „S” i „N” wydawał nastawniczy lub zwrotniczy, na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu dysponującego.

Szczegółowe postanowienia o wydawaniu rozkazów pisemnych powinien zawierać regulamin techniczny.”,

d) ust. 17 otrzymuje brzmienie:

„17. Jeżeli dyżurny ruchu dysponujący doraźnie poleci nastawniczemu (zwrotniczemu) albo innemu wyznaczonemu regulaminem technicznym pracownikowi wydać rozkaz pisemny, powinien wypisać go w swym bloczku w jednym egzemplarzu i podpisać oraz podyktować go pracownikowi, który ma wydać ten rozkaz, uprzedzając go o liczbie potrzebnych wtórników.

Pracownik ten po wypisaniu potrzebnej liczby egzemplarzy rozkazu pisemnego, po podpisaniu ich nazwiskiem dyżurnego ruchu dysponującego oraz własnym, powinien napisaną treść powtórzyć dosłownie, a dyżurny ruchu dysponujący powinien sprawdzić zgodność treści powtórzonej z treścią podyktowaną i w miejscu pokwitowania wpisać nazwisko pracownika wydającego rozkaz pisemny drużynie pociągowej.”;

17) w § 60 ust. 29 otrzymuje brzmienie:

„29.Książki ostrzeżeń prowadzą na bieżąco dyżurni ruchu.

Jeżeli na stacji prowadzonych jest kilka książek ostrzeżeń to należy wyznaczyć regulaminem technicznym stanowisko dyżurnego ruchu, na którym będzie prowadzony stacyjny komplet książek ostrzeżeń.”;

18) w § 63 ust. 5 w tabeli:

a) pkt 3,12,13,17, 25, 34 kolumna 4 otrzymuje brzmienie:

3)	10	wymagających ustawienia sygnału D 1 „Stój”	Ie-1 (E-1) § 11 ust. 4
12)	20	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 (E-1) § 4 ust. 13
13)	20	ciężki pociąg towarowy może przejechać bez zatrzymania obok semafora odstępowego wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej niewskazującego sygnału zezwalającego na jazdę, gdy na tym semaforze jest usytuowany wskaźnik W 22	§ 32 ust. 2 oraz Ie-1 (E-1) § 17 ust. 15
17)	20	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 wskazującego sygnał zezwalający na jazdę	§ 64 ust. 11 oraz Ie-1 (E-1) § 4 ust. 16
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 (E-1) § 7 ust. 5
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 w granicach posterunku ruchu	Ie-1(E-1) § 4 ust. 13

b) pkt 3a kolumna 3 otrzymuje brzmienie:

3a)	10	podczas przejeżdżania pociągu roboczego przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście, w przypadku, gdy jedynie w torze zamkniętym dezaktywowane są urządzenia ssp. Polecenie jazdy przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście wydaje kierownik pociągu roboczego lub inny pracownik uprawniony do kierowania ruchem drogowym podając sygnał Rm 1 „Do mnie”. Prędkość obowiązuje dla czoła pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.	§ 84 ust. 24 pkt 4

19) w § 64 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 „N”, zezwalający przejechać obok semafora wyjazdowego względnie wjazdowego na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego, wskazującego sygnał „Stój” (względnie wyjechać z toru stacyjnego nieposiadającego semafora wyjazdowego) i wyjechać na tor lewy.”;

20) w § 80 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Pod względem ruchowym rozróżnia się pojazdy pomocnicze oddziałujące i nie oddziałujące na urządzenia srk kontroli niezajętości torów i rozjazdów.

Stosownie do warunków techniczno-eksploatacyjnych (oddziaływania na urządzenia srk kontroli niezajętości torów i rozjazdów) pojazdy pomocnicze powinny być właściwie oznaczone.

W razie konieczności jazdy po torach pojazdów pomocniczych:

1) maszynista informuje przy użyciu środków radiołączności dyżurnego ruchu o oddziaływaniu lub nieoddziaływaniu danego rodzaju pojazdu na urządzenia kontroli niezajętości torów i rozjazdów,
2) w przypadku, gdy dyżurny ruchu nie otrzymał wymaganej w pkt 1 informacji – powiadamia maszynistę, że pod względem prowadzenia ruchu kolejowego, pojazd będzie traktowany jako nie oddziałujący na urządzenia kontroli niezajętości torów i rozjazdów.”;

21) w § 82 w ust. 6 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

2) do określonego miejsca na szlaku i z powrotem – wg zasad prowadzenia ruchu pociągów roboczych po torze zamkniętym, poczynając od 1 względnie 2, kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym, zależnie od kierunku, w którym dany pojazd pomocniczy rozpocznie jazdę pierwszy raz na danym szlaku (§ 35 ust. 2, § 36 ust. 3),
3) z przyczepą(ami) – po numerze dodaje się wyrazy: „z przyczepą” lub „z liczba przyczepami.”;

22) w § 84:

a) ust. 20 otrzymuje brzmienie:

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

Po dezaktywacji urządzeń ssp (wyłączeniu czujników) z powodu wystąpienia usterki, do czasu jej usunięcia zabrania się ponownej ich aktywacji (włączania czujników).”,

b) po ust. 20 dodaje się ust. 20a w brzmieniu:

„20a. Gdy nie ma możliwości dezaktywacji urządzeń ssp (wyłączenia czujników) dla każdego z torów lub nie powoduje to wyświetlenia sygnału Osp1 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.”,

c) w ust. 24 w pkt 2 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) w rozkazie pisemnym „S” 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.”,

d) w ust. 24 w pkt 4:

- lit. d otrzymuje brzmienie:

  „d) ograniczeniu prędkości pociągu roboczego do 10 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,”,

- po lit. d dodaje się lit. e w brzmieniu:

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

e) w ust. 24 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) Zasady postępowania określone w pkt. 2 i 4 obowiązują również w przypadku wykonywania prac modernizacyjnych lub utrzymaniowych w infrastrukturze kolejowej, gdy zachodzi potrzeba czasowego demontażu czujników ssp w torze zamkniętym.”.

§ 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 po upływie 30 dni od dnia publikacji uchwały w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

IES1.6202.66.2024.1

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