BIULETYN
PKP POLSKICH LINII KOLEJOWYCH S.A.

Warszawa, 30 kwietnia 2025 r. **Nr 9**

Uchwały Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

1) Nr 314/2025 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 28 kwietnia 2025 r. w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5 (R-12)”,
2) Nr 321/2025 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 28 kwietnia 2025 r. w sprawie wprowadzenia „Standardów Technicznych szczegółowych warunków technicznych dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości Vmax ≤ 250 km/h Tom VII Telekomunikacja”
3) Nr 322/2025 Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 28 kwietnia 2025 r. w sprawie wprowadzenia „Procedury zmiany wartości progów temperatury hamulców dla wybranych pojazdów kolejowych Ie-301”

Poz. 1

Uchwała Nr 314/2025
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 28 kwietnia 2025 r.

w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5 (R-12)”

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 IES1.6202.31.2025.2 z dnia 7 kwietnia 2025 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

W „Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5” stanowiącej załącznik do zarządzenia Nr 17 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 27 grudnia 2004 r. z późniejszymi zmianami w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5 (R-12)” wprowadza następujące zmiany:

1) tytuł instrukcji otrzymuje brzmienie „Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5”;
2) w § 1:
   a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
      „1. Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej określa zasady posługiwania się sprzętem radiotelefonicznym wykorzystywanym w analogowej sieci radiołączności pociągowej.”,
   b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
      „2. Korzystający z analogowej sieci radiołączności pociągowej na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zobowiązani są do stosowania zasad postępowania ujętych w niniejszej instrukcji.”,
   c) w ust. 3 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
      „2) pracowników, którym przydzielono do użytku radiotelefony przenośne dostosowane do pracy w analogowej sieci radiołączności pociągowej;”;
3) w § 1a:
   a) uchyla się ust. 2, 3, 4, 8, 9, 10, 16, 21, 22, 23, 24, 25, 26,
   b) ust. 12 otrzymuje brzmienie:
      „12. Radiotelefon – urządzenie odpowiedniego typu służące do komunikowania się w sieci analogowej 150 MHz,”,
   c) ust. 19 otrzymuje brzmienie:
      „19. Sieć radiotelefoniczna – system komunikacji radiowej obejmujący zespół radiotelefonów pracujących na jednym lub kilku kanałach radiowych w określonym obszarze, takim jak stacja kolejowa lub linia kolejowa.”;

4) w § 2:
   a) w ust.1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
      „3) zakres wykorzystywania analogowej sieci radiołączności pociągowej,”,
   b) w ust. 1 pkt 4 uchyla się,
   c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
      „2. Zasady utrzymywania urządzeń radiołączności pociągowej oraz szkolenia personelu w zakresie obsługi tych urządzeń regulują wewnętrzne przepisy.”,
   d) ust. 3, 4 uchyla się;
5) w § 3:
   a) § 3 otrzymuje brzmienie:
      „§ 3 Przeznaczenie analogowej sieci radiołączności pociągowej”,
   b) w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:
      „4) pracownikami dokonującymi obchodu torów, a prowadzącym pojazd kolejowy z napędem jadącym po danym szlaku lub między pracownikami dokonującymi obchodu i dyżurnymi ruchu posterunków ruchu ograniczających dany szlak - wyłącznie w przypadkach zagrożenia bezpieczeństwa,”,
   c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:
      „5. Włączanie do analogowej sieci radiołączności pociągowej innych użytkowników niż wymienieni w ust. 1 i 3 jest zabronione.”,
   d) ust. 6 otrzymuje brzmienie:
      „6. Na wskazanych w wewnętrznym rozkładzie jazdy posterunkach ruchu wszystkie rozmowy radiotelefoniczne prowadzone w analogowej sieci radiołączności pociągowej są rejestrowane przez rejestratory rozmów.”,
   e) ust. 7, 8, 9 uchyla się;
6) w § 4:
   a) § 4 otrzymuje brzmienie:
      „§ 4 Charakter analogowej sieci radiołączności pociągowej”,
   b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
      „3. Urządzenia analogowej sieci radiołączności pociągowej zapewniają łączność między urządzeniami ruchomymi (przewoźnymi i przenośnymi) i stacjonarnymi lub między dwoma urządzeniami ruchomymi.”,
   c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
      „4. Dla analogowej sieci radiołączności pociągowej na poszczególnych liniach kolejowych przydzielone są odpowiednie częstotliwości pracy (kanały). Przy przejeździe z jednej linii na drugą należy przełączyć radiotelefon na kanał obowiązujący na danej linii.”,
   d) ust. 7, 8, 9, 10, 11 uchyla się;
7) w § 5 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Stosownie do zastosowanego systemu wywołania, użytkownicy analogowej sieci radiołączności pociągowej dzielą się na grupy, a mianowicie:

1) prowadzący pojazdy kolejowe z napędem, pracownicy dokonujący obchodu torów i drużyny konduktorskie - zwani pierwszą grupą użytkowników,
2) dyżurni ruchu posterunków ruchu, stanowiska terminalowe urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru - zwani drugą grupą użytkowników.”;

8) w § 6:
   a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
   „1. W analogowej sieci radiołączności pociągowej stosowane są następujące urządzenia radiotelefoniczne:
      1) radiotelefon stacjonarny, instalowany w pomieszczeniach:
         a) dyżurnych ruchu na posterunkach następczych oraz radiotelefony rozmieszczone wzdłuż linii kolejowych obsługiwane zdalnie przez dyżurnego ruchu,
         b) stanowisk kontroli urządzeń do wykrywania w czasie jazdy stanów awaryjnych taboru,
      2) radiotelefon przewoźny – instalowany na pojazdach kolejowych z napędem;
      3) radiotelefon przenośny – przydzielony uprawnionym pracownikom do użytku na czas wykonywanej pracy.”,
   b) ust. 4, 5 uchyla się;
9) w § 7 ust. 4 otrzymuje brzmienie:
   „4. W celu nawiązania łączności z żądanym abonentem analogowej sieci radiołączności pociągowej należy:
      1) upewnić się czy odpowiedni kanał radiowy jest wolny,
      2) zdjąć mikrofon z zaczepu i nacisnąć przycisk wywołania selektywnego na płycie czołowej manipulatora odpowiadający danej grupie użytkowników, zgodnie z § 5 ust. 1 i instrukcją obsługi użytkowanego radiotelefonu,
      3) po zwolnieniu przycisku wywołania selektywnego na manipulatorze natychmiast przycisnąć przycisk na mikrofonie i wywołać żądanego abonenta, podając znak wywoławczy abonenta, z którym ma być prowadzona rozmowa oraz swój znak wywoławczy,
      4) po zakończeniu wywołania głosem, wypowiedzieć słowo „odbiór" po czym natychmiast należy zwolnić przycisk mikrofonowy i nasłuchiwać odpowiedzi; jeżeli wywołany abonent nie zgłosi się, powtórzyć czynności według punktów 2 i 3,
      5) znakami wywoławczymi dla radiotelefonów stacjonarnych są nazwy posterunków ruchu, dla stanowiska terminalowego urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru - „kontrolny" uzupełniony nazwą miejscowość, w której się znajduje, dla radiotelefonów przewoźnych -numery pociągów, a dla radiotelefonów przenośnych

odpowiednie hasła słowne i cyfrowe. Przykład: Nastawnia dysponująca Łuków ma znak wywoławczy „Łuków", pociąg nr 1215 ma znak wywoławczy „Pociąg 1215", kierownik pociągu ma znak wywoławczy „Kierownik ...” uzupełniony numerem pociągu,

6) po usłyszeniu w głośniku sygnału wywołania selektywnego i skierowanego do „siebie" wołania głosem należy:

a) zdjąć mikrofon z zaczepu,

b) przycisnąć przycisk mikrofonowy i obowiązkowo - odpowiedzieć na wywołanie.”;

10) w § 8 uchyla się ust. 5;

11) w § 9 uchyla się ust. 4, 5;

12) w § 10 uchyla się ust. 4, 5, 6;

13) w § 12:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w analogową sieć radiołączności pociągowej, pracownik który dowiedział się lub posiada uzasadnione przypuszczenie wystąpienia tego zagrożenia i posiada dostęp do radiotelefonu w analogowej sieci radiołączności pociągowej, zobowiązany jest natychmiast nadać sygnał „ALARM” za pomocą radiotelefonu. Nadanie sygnału „ALARM” nie zwalnia z obowiązku podjęcia działań zapobiegających wypadkowi lub zmniejszających jego skutki.”,

b) ust.16 otrzymuje brzmienie:

„16. Fakt nadania lub usłyszenia sygnału „ALARM", jak również wszystkie otrzymane w związku z tym dyspozycje dyżurnego ruchu podlegają odnotowaniu przez pracowników korzystających z infrastruktury kolejowej w swoich obowiązujących dokumentach.”;

14) § 12a uchyla się;

15) w § 14:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Jeżeli dyżurny ruchu stwierdzi, że pociąg minął obsługiwany semafor wskazujący sygnał „Stój" obowiązany jest natychmiast zatrzymać pociąg w systemie alarmowym (§12) albo przy użyciu innych dostępnych środków.”,

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. W przypadku przejechania miejsca oznaczonego wskaźnikiem W 28 i po przełączeniu urządzeń radiotelefonicznych na odpowiedni numer kanału analogowej sieci radiołączności pociągowej, prowadzący pojazd kolejowy z napędem zobowiązany jest nawiązać łączność z dyżurnym ruchu, w celu upewnienia się o prawidłowym działaniu urządzeń radiołączności pociągowej.”;

16) w § 18:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dyżurny ruchu przyjmujący dyżur zobowiązany jest:

1) sprawdzić stan zewnętrzny urządzeń radiotelefonicznych oraz współpracujących z nimi urządzeń np. rejestrator rozmów (plomby na poszczególnych zespołach, przewody połączeniowe, lampki i diody sygnalizacyjne, wyświetlacze itp.),

2) sprawdzić działanie urządzenia przez nawiązanie łączności z sąsiednim posterunkiem ruchu lub uprawnionymi pracownikami,

3) odnotować wynik sprawdzenia w dzienniku telefonicznym.”,

b) ust. 6 uchyla się;

17) w § 20 uchyla się ust. 9.

§ 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 „Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5” wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia publikacji uchwały w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Nr IES1.6202.31.2025.2

Rozdzielnik: A i B

Poz. 2

Uchwała Nr 321/2025
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 28 kwietnia 2025 r.

w sprawie wprowadzenia „Standardów Technicznych szczegółowych warunków technicznych dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 250$ km/h Tom VII Telekomunikacja”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 17 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Standaryzacji Centrali Spółki Nr IST4.0022.18.2025 z dnia 24 kwietnia 2025 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

W „Standardach Technicznych szczegółowych warunkach technicznych dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 250$ km/h”, stanowiących załącznik do uchwały Nr 263/2010 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 14 czerwca 2010 r. ze zmianami, „Standardy Techniczne szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 250$ km/h Tom VII Telekomunikacja”, otrzymują brzmienie określone w załączniku do uchwały.

§ 2.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. „Standardy Techniczne szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 250$ km/h TOM VII Telekomunikacja” podlegają opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 3.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza się Dyrektorowi Biura Standaryzacji Centrali Spółki.

§ 4.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a „Standardy Techniczne szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 250$ km/h Tom VII Telekomunikacja” wchodzą w życie z dniem publikacji uchwały w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Nr IST4.0022.18.2025
Rozdzielnik: A, B

Poz. 3

Uchwała Nr 322/2025
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 28 kwietnia 2025 r.

w sprawie wprowadzenia „Procedury zmiany wartości progów temperatury hamulców dla wybranych pojazdów kolejowych Ie-301”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 17 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Standaryzacji Centrali Spółki Nr IST4.0022.4.2025 z dnia 10 kwietnia 2025 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

Wprowadza do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Procedurę zmiany wartości progów temperatury hamulców dla wybranych pojazdów kolejowych Ie-301”, stanowiącą załącznik do uchwały.

§ 2.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. „Procedura zmiany wartości progów temperatury hamulców dla wybranych pojazdów kolejowych Ie-301” podlega opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 3.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza Dyrektorowi Biura Standaryzacji Centrali Spółki.

§ 4.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a „Procedura zmiany wartości progów temperatury hamulców dla wybranych pojazdów kolejowych Ie-301” wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia publikacji uchwały w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Nr IST4.0022.4.2025
Rozdzielnik: A, B

Wydawca: Centrala PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

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

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