Załącznik do uchwały Nr 578 /2024
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 9 lipca 2024 r.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zasady organizacji
i udzielania zamknięć torowych
Ir-19

Warszawa, 2024

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz.U. z 2024 r., poz.697.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Właściciel: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wydawca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
tel. 022 47 320 10
www.plk-sa.pl, e-mail: ies@plk-sa.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone.
Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych, całości lub części przepisu, bez uprzedniej zgody PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – są zabronione

Spis treści

§ 1. Cel i zakres obowiązywania Zasad 4
§ 2. Podstawowe definicje 4
§ 3. Planowanie zamknięć torowych 6
§ 4. Planowanie długoterminowe 8
§ 5. Planowanie okresowe 14
§ 6. Procedura udzielania zamknięć dodatkowych i operatywnych 17
§ 7. Koncentracja i koordynacja robót wymagających zamknięć torowych 18
§ 8. Techniczne i organizacyjne przygotowanie odcinka linii do zamknięć torowych 19
§ 9. Organizacja prowadzenia ruchu pociągów w czasie zamknięcia toru 22
§ 10. Warunki wdrożenia zamknięć torowych 23
§ 11. Przeniesienie kosztów, kar umownych i odszkodowań z tytułu wydłużenia zamknięć torowych z winy wykonawcy robót 25
§ 12. Szczególne zasady uwzględniania całodobowych zamknięć torowych, w przypadku dwóch lub więcej lokalizacji na linii 25
§ 13. Tryb opracowywania i wdrażania Zastępczego Rozkładu Jazdy Pociągów 27
Załącznik nr 1 do zasad
Wzór harmonogramu zamknięć torowych 28
Załącznik nr 2 do zasad
Wzór Terminarza zgłaszania zamknięć i zarządzania zmian organizacji ruchu pociągów 29
Załącznik nr 2a do zasad
Wzór Terminarza przygotowania i publikacji rozkładów jazdy pociągów 30
Tabela zmian 32

§ 1.
Cel i zakres obowiązywania Zasad

1. Celem Zasad organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19, zwanych dalej „Zasadami”, jest ustalenie procedur w zakresie:
   1) planowania i udzielania zamknięć torowych;
   2) technicznej organizacji zamknięć torowych;
   3) ograniczeń parametrów infrastruktury;
   4) kosztów, kar umownych i odszkodowań z tytułu wydłużenia zamknięć torowych z winy wykonawcy robót.
2. Postanowienia niniejszych Zasad obowiązują poszczególne jednostki i komórki organizacyjne PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwanej dalej „PLK S.A.”, wykonawców robót, aplikantów i przewoźników kolejowych.

§ 2.
Podstawowe definicje

1. **Aplikant** - przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego [zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 9b Ustawy o transporcie kolejowym – Dz.U. z 2017 r., poz. 2117].
2. **EPM (Enterprise project management)** - jest kompleksowym środowiskiem współpracy przy projektach i zarządzaniu portfelami, które wspomaga organizacje w uzyskiwaniu lepszego dostępu do danych. Umożliwia ich dokładne analizowanie i kontrolę przez rozbudowanie procesu podejmowania decyzji, zwiększenie zbieżności ze strategią biznesową, zmaksymalizowanie wykorzystania zasobów, a także pomiar i zwiększanie efektywności operacyjnej.
3. **Inżynier** – osoba upoważniona przez Zamawiającego do pełnienia funkcji Inżyniera kontraktu.
4. **Ograniczenia eksploatacyjne** – istotne ograniczenia eksploatacyjne mające wpływ na sposób prowadzenia ruchu kolejowego takie jak: telefoniczne zapowiadanie pociągów, prowadzenie pociągów trakcją spalinową na odcinku wyposażonym w trakcję elektryczną, ograniczenia prędkości maksymalnej itp.). Ograniczenia te w razie potrzeby wskazywane są w okresowych harmonogramach torowych i zakwalifikowane w kategoriach 1,2,4 wskazanych w § 3 ust 5.

5. **Okresowy harmonogram zamknięć torowych** – harmonogram zamknięć torowych powstały w oparciu o zgłoszone zamknięcia torowe i ograniczenia eksploatacyjne stanowiący podstawę do konstrukcji zastępczego rozkładu jazdy pociągów.
6. **Projekty KPK** – projekty ujęte w Krajowym Programie Kolejowym.
7. **Przerwa technologiczna** – ustalone przez zarządcę czasowe (godzinowe w dobie) ograniczenie w udostępnianiu infrastruktury kolejowej aplikantom i przewoźnikom kolejowym, udzielane zgodnie z postanowieniami § 3 ust 11 i 12 niniejszych Zasad i wykorzystywane do prowadzenia prac inwestycyjnych, modernizacyjnych lub utrzymaniowo-naprawczych.
8. **Regulamin tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót** – dokument sporządzony zgodnie z postanowieniami Instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych Ir-3.
9. **Sieciowy harmonogram zamknięć torowych**– harmonogram zamknięć torowych powstały w wyniku planowania długoterminowego, stanowiący podstawę do konstrukcji rocznego rozkładu jazdy pociągów.
10. **Tygodniowy harmonogram zamknięć torowych** – harmonogram zamknięć torowych powstały w oparciu o zamknięcia torowe zaplanowane w okresowym harmonogramie zamknięć torowych, uwzględniający rezygnację z zamknięcia oraz zamknięcia dodatkowe, awaryjne zgłaszane przez wnioskodawców.
11. **Uwzględnienie zamknięcia** – zgoda Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym na realizację zamknięcia. Zgoda jest wydawana w postaci Okresowego harmonogramu zamknięć torowych, poprzez zakwalifikowanie w kategoriach 1,2,4 wskazanych w § 3 ust 5. Dla zamknięć zgłoszonych poza ustalonymi terminami w sieciowym i okresowym harmonogramie zamknięć torowych zgoda jest wydawana pisemnie z określeniem trybu udzielenia zamknięcia. Zgoda na udzielenie zamknięcia zobowiązuje wykonawcę robót do podjęcia jego realizacji, a PLK S.A. do terminowego wdrożenia zamknięcia.
12. **Wdrożenie zamknięcia** – zamknięcie toru przez dyżurnego ruchu zgodnie z Instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1, na podstawie pisemnego zawiadomienia o zarządzeniu zamknięcia wydanego przez Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych PLK S.A. lub Naczelnika Sekcji Eksploatacji. Wzór Zawiadomienia o zarządzeniu zamknięcia stanowi Załącznik nr 3 niniejszych zasad.
13. **Wykonawca** – podmiot realizujący prace na podstawie umowy z PLK S.A.
14. **Wystąpienie o zamknięcie** – pisemne wystąpienie Wykonawcy lub innego zewnętrznego podmiotu gospodarczego do Zamawiającego o udzielenie zamknięcia.
15. **Zamawiający** – jednostka organizacyjna Zarządcy infrastruktury wyznaczona przez Zarząd Spółki i odpowiedzialna za realizację zadania inwestycyjnego lub będąca użytkownikiem infrastruktury, na obszarze której planowane są roboty wymagające zamknięć torowych lub wprowadzenia innych ograniczeń w dostępie do infrastruktury.

16. **Zamknięcie awaryjne –** zamkniecie toru w wyniku powstania przeszkody dla ruchu, zagrożenia bezpieczeństwa ruchu pociągów, wypadku kolejowego itp.
17. **Zamknięcie dodatkowe planowe –** zamknięcia torowe zgłoszone poza terminami określonymi w Załącznikach nr 1 i 2 niniejszych zasad, na które została opracowana zmieniona organizacja ruchu pociągów.
18. **Zamknięcie operatywne nieterminowe –** zamknięcie torowe zgłoszone poza terminami określonymi w Załącznikach nr 1 i 2 niniejszych zasad, na które nie została opracowana zmieniona organizacja ruchu pociągów kontowane na wnioskodawcę lub wynikające z innych nieprzewidzianych zdarzeń.
19. **Zamknięcie operatywne terminowe** – zamknięcia torowe zgłoszone w terminie określonym w Załącznikach nr 1 i 2 niniejszych zasad, na które nie została opracowana zmieniona organizacja ruchu pociągów.
    W celu ograniczenia liczby wariantów Rozkładu Jazdy Pociągów są to zamknięcia kontowane na PLK S.A. (godzinowe lub całodobowe trwające nie dłużej niż 7 dni) i spełniające następujące kryteria:
    1) występuje do czterech krzyżowań w dobie na maksymalnie 15 minut opóźnienia (na każdy z pociągów);
    2) powodujące opóźnienie pozostałych pociągów do 5 minut;
    3) na liniach stycznych mających bezpośredni wpływ na zamknięcia operatywne terminowe, nie mogą występować inne zamknięcia (operatywne, dodatkowe) w celu minimalizacji opóźnień wtórnych.
20. **Zamknięcie planowe** – zamknięcia torowe zgłoszone zgodnie z Załącznikiem nr 1 niniejszych zasad.
21. **Zgłoszenie zamknięcia** –wniosek o uwzględnienie zamknięcia w rozkładzie jazdy pociągów złożony przez Zamawiającego do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.

§ 3.
Planowanie zamknięć torowych

1. Planowanie zamknięć torowych dzieli się na:
    1) długoterminowe;
    2) okresowe;
    3) tygodniowe.
2. **Planowanie długoterminowe** obejmuje dwa najbliższe terminy obowiązywania Rocznego Rozkładu Jazdy i dotyczy:
    1) planowania zamknięć torowych na co najmniej 24 miesiące przed wejściem w życie Rocznego Rozkładu Jazdy Pociągów, którego dotyczy, na podstawie których to zamknięć opracowywany jest Sieciowy harmonogram zamknięć torowych;

2) planowania zamknięć torowych na co najmniej 12 miesięcy przed wejściem w życie Rocznego Rozkładu Jazdy Pociągów który będzie konstruowany i uwzględnia zamknięcia torowe zawarte w Sieciowym harmonogramie zamknięć torowych;
3) planowanie zamknięć torowych i ujęcie ich w sieciowym harmonogramie zamknięć torowych powinno spełniać co najmniej jeden z warunków:
   a) czas trwania zamknięcia jest dłuższy niż siedem kolejnych dni i 30% szacowanej dziennej wielkości ruchu na linii zostanie anulowane,
   b) udzielenie zamknięcia spowoduje przerwę w ruchu pociągów.

3. **Planowanie okresowe,** obejmuje trzy najbliższe terminy opracowywania zmienionej organizacji ruchu zastępczego rozkładu jazdy pociągów wskazane w kolumnie B Załącznika nr 2 do niniejszych zasad, stanowiącego wzór Terminarza zgłaszania zamknięć i zarządzania zmian organizacji ruchu pociągów w rozkładzie jazdy.
   1) Planowanie to wymaga zgłoszenia zamknięcia w terminach wskazanych w kolumnie C Załącznika nr 2 „Terminarz zgłaszania zamknięć i zarządzania zmian organizacji ruchu pociągów w rozkładzie jazdy";
   2) Terminarz zgłaszania zamknięć i zarządzania zmian organizacji ruchu pociągów w rozkładzie jazdy – Załącznik nr 2 opracowany przez Centrum Zarzadzania Ruchem Kolejowym oraz Terminarz przygotowania i publikacji rozkładów jazdy pociągów – Załącznik nr 2a opracowany przez Centrum Zarzadzania Ruchem Kolejowym wspólnie z Biurem Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej będą publikowane w Załączniku nr 5.2 Regulaminu sieci.
4. Planowanie zamknięć torowych przez wykonawcę lub innego zewnętrznego podmiotu gospodarczego zanim zostanie przyjęte do planowania musi zostać procedowane zgodnie z procedurą określoną w „Procedurze opiniowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokumentów planistycznych i wniosków dotyczących realizacji inwestycji zewnętrznych na obszarze kolejowym lub w jego sąsiedztwie Ig-11".
5. Zamknięcia zgłaszane w ramach planowania okresowego podlegają kategoryzacji wewnętrznej:
   1) **„1"** bez uwag, udzielone zostaje zamknięcie, niewielki wpływ na ruch pociągów;
   2) **„2"** bez uwag, udzielone zostaje zamknięcie, wpływa na ruch;
   3) **„3"** do ponownej koordynacji z wnioskodawcą;
   4) **„4"** do udzielenia operatywnie „zgodnie z kryteriami określonymi w § 2 ust. 18;
   5) **„5"** do odrzucenia, przyjęcie do realizacji niemożliwe ze względu na zbyt duży wpływ na ruch pociągów.
6. W sytuacjach kluczowych dla utrzymania jakości ruchu kolejowego na najwyższym poziomie ostateczną decyzję o udzieleniu lub nieudzieleniu zamknięcia oraz zmianę przypisania danego zamknięcia do określonej kategorii podejmuje Członek Zarządu – dyrektor ds.

eksploatacji po zasięgnięciu opinii właściwego Członka Zarządu – dyrektora ds. utrzymania infrastruktury lub Członka Zarządu – dyrektora ds. realizacji inwestycji.

7. Efektem planowania okresowego jest okresowy harmonogram zamknięć torowych dla najbliższej zmienionej organizacji ruchu, który jest podstawą do opracowania zastępczego rozkładu jazdy pociągów.

8. Wzór harmonogramu planowania okresowego zamknięć torowych stanowi Załącznik nr 1 niniejszych zasad.

9. **Planowanie tygodniowe** obejmuje okres jednego tygodnia (od niedzieli do soboty) i dotyczy potwierdzenia zamknięć zgłoszonych w planowaniu okresowym jak również zamknięć dodatkowych w tym także tych nie uwzględnionych w rozkładzie jazdy (zamknięcia operatywne)".

10. Wzór harmonogramu planowania tygodniowego zamknięć torowych stanowi Załącznik nr 1 niniejszych zasad.

11. W ramach opracowania Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych istnieje możliwość ustalania przerw technologicznych, skutkujących wprowadzeniem czasowych ograniczeń wynikających z prowadzenia przez PLK S.A. prac wynoszących:
    1) do 5 godzin na liniach jednotorowych w godzinach nocnych;
    2) do 6 godzin na jednym torze linii dwutorowych w godzinach nocnych;
    3) od 4 do 6 godzin na jednym torze linii dwutorowych w soboty i niedziele w porze dziennej.

12. Przerwy technologiczne, o których mowa w ust. 11, powinny być wskazane w harmonogramach zamknięć torowych i możliwe będą do realizacji po wcześniejszym uzgodnieniu terminu ich wykorzystania z właściwą Ekspozyturą Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w trybie planowania tygodniowego.

§ 4.
Planowanie długoterminowe

1. Publikacja Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych musi nastąpić najpóźniej na 24 miesiące przed wejściem w życie Rocznego Rozkładu Jazdy Pociągów, którego dotyczy.
2. Publikacja korekty Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych musi nastąpić na co najmniej 12 miesięcy przed wejściem w życie Rocznego Rozkładu Jazdy Pociągów, którego dotyczy.
3. Projekt Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych i projekt korekty podlegają konsultacji z aplikantami oraz głównymi operatorami obiektów infrastruktury usługowej.
4. Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki na stronie internetowej www.plk-sa.pl,w zakładce: Klienci i kontrahenci/ Warunki udostępnienia infrastruktury

i regulaminy/ Harmonogram zamknięć torowych, publikuje projekt Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych i projekt jego korekty oraz informuje aplikantów i głównych operatorów obiektów infrastruktury usługowej o możliwości ich konsultacji i formie zgłaszania uwag.

5. Zainteresowani aplikanci oraz operatorzy obiektów infrastruktury usługowej w terminie 14 dni kalendarzowych od dnia publikacji projektu Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych i projektu jego korekty, mają prawo zgłaszać swoje uwagi w zakresie terminów i lokalizacji proponowanych zamknięć torowych za pomocą poczty elektronicznej, na adres wskazany w piśmie informującym o publikacji projektów. Niedotrzymanie terminu oraz formy zgłaszania uwag wskazanych w piśmie o publikacji, będzie traktowane jako ich brak.
6. Zbiorcze zestawienie zgłoszonych uwag, o których mowa w ust. 4, Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki przekazuje zgłaszającym zamknięcia torowe, w celu zajęcia stanowiska do ich treści.
7. Zgłaszający zamknięcia torowe mają obowiązek w terminie 7 dni kalendarzowych od dnia otrzymania zbiorczego zestawienia uwag, przedstawić pisemne stanowiska wraz z uzasadnieniem w tym zakresie i przesłać zbiorcze zestawienie do Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki.
8. Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki, po ustaleniu ostatecznej wersji Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych (najpóźniej na 24 miesiące przed wejściem w życie Rocznego Rozkładu Jazy Pociągów, którego zamknięcia dotyczą) i zatwierdzonej przez Członka Zarządu – dyrektora ds. eksploatacji korekty (najpóźniej na 12 miesięcy przed wejściem w życie Rocznego Rozkładu Jazy Pociągów, którego zamknięcia dotyczą) wraz z wynikami konsultacji o których mowa w ust. 3, publikuje na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce wskazanej w ust. 4, oraz informuje o tym fakcie aplikantów oraz głównych operatorów obiektów infrastruktury usługowej.
9. Dodatkowo Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki przekazuje niezwłocznie do Biura Sprzedaży Centrali Spółki zatwierdzoną korektę Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych, w celu publikacji w Regulaminie sieci w formie załącznika.
10. **Opracowanie projektu i publikacja Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych** przebiega według następujących faz:
    1) faza 1a:
        a) Region Centrum Realizacji Inwestycji, na podstawie danych przekazanych przez Biuro Strategii Centrali Spółki, przy udziale zespołów projektowych, sporządza harmonogram zamknięć torowych dla robót inwestycyjnych i modernizacyjnych na terenie wyznaczonego obszaru działania, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 1 niniejszych zasad,
        b) podczas opracowywania harmonogramu zamknięć torowych każdy Region Centrum Realizacji Inwestycji dokonuje wstępnej koordynacji na przydzielonym obszarze

i styku z sąsiednimi Regionami, w zakresie zapewnienia płynności prowadzenia ruchu pociągów,

c) opracowany harmonogram zamknięć torowych, Region Centrum Realizacji Inwestycji przekazuje do właściwej komórki organizacyjnej w Biurze Centrum Realizacji Inwestycji, w celu ostatecznej koordynacji i akceptacji harmonogramu zamknięć torowych dla potrzeb inwestycyjnych,

d) skoordynowany harmonogram zamknięć torowych, właściwa komórka organizacyjna w Biurze Centrum Realizacji Inwestycji, przekazuje do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym nie później niż na 34 miesiące przed wejściem w życie Rocznego Rozkładu Jazdy, którego dotyczy oraz do wiadomości zainteresowanych właściwych terytorialnie Zakładów Linii Kolejowych;

2) faza 1b:

a) Zakład Linii Kolejowych do czasu uruchomienia (EPM IZ) sporządza harmonogram zamknięć torowych na własnym obszarze, który powinien zawierać:

- zamknięcia torowe dla potrzeb Zakładu Linii Kolejowych,
- zamknięcia torowe dla potrzeb zewnętrznych podmiotów gospodarczych,

b) opracowany harmonogram zamknięć torowych Zakład Linii Kolejowych przekazuje do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym nie później niż na 34 miesiące przed wejściem w życie Rocznego Rozkładu Jazdy, którego dotyczy;

3) faza 2:

a) Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, na podstawie otrzymanych harmonogramów zamknięć torowych dokonuje koordynacji w zakresie zapewnienia płynności prowadzenia ruchu pociągów i sporządza projekt Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych,

b) opracowany projekt Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym przesyła do Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki, Centrum Realizacji Inwestycji i Zakładów Linii Kolejowych, z dodatkową informacją dotyczącą zamknięć torowych, które nie mogą być uwzględnione wraz z uzasadnieniem;

4) faza 3:

w przypadku braku możliwości realizacji wszystkich zgłoszonych zamknięć torowych w żądanych terminach i lokalizacjach wskazanych przez Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, projekt Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych podlega omówieniu i przyjęciu ostatecznej wersji na naradzie koordynacyjnej zamknięć torowych, zwołanej przez Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki z udziałem Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, Centrum Realizacji Inwestycji i Zakładów Linii Kolejowych oraz zainteresowanych komórek organizacyjnych Centrali Spółki;

5) faza 4:
   a) Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki publikuje projekt Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce wskazanej w ust. 4 i przeprowadza konsultacje według postanowień ust. 5 – 8,
   b) po przeprowadzeniu konsultacji Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki publikuje Sieciowy harmonogram zamknięć torowych wraz z wynikiem konsultacji na stronie internetowej www.plk.sa.pl, w zakładce wskazanej w ust. 4, oraz informuje o tym fakcie aplikantów oraz głównych operatorów obiektów infrastruktury usługowej.

11. Korekta Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych dotyczy opracowania kolejnego Rozkładu Jazdy Pociągów polega na:
   1) dodaniu nowych zamknięć torowych;
   2) zmianie terminów zaplanowanych zamknięć torowych;
   3) usunięciu zaplanowanych zamknięć torowych (rezygnacja).
12. **Korekta Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych** przebiega według następujących faz:
   1) faza 1a:
      a) Region Centrum Realizacji Inwestycji, na podstawie danych przekazanych przez Biuro Strategii przy udziale zespołów projektowych, sporządza harmonogram zamknięć torowych dla robót inwestycyjnych i modernizacyjnych na terenie wyznaczonego obszaru działania (według wzoru stanowiącego Załącznik nr 1 niniejszych zasad),
      b) podczas opracowywania harmonogramu zamknięć torowych, każdy Region Centrum Realizacji Inwestycji dokonuje wstępnej koordynacji na przydzielonym obszarze i styku z sąsiednimi Regionami w zakresie zapewnienia płynności prowadzenia ruchu pociągów,
      c) opracowany harmonogram zamknięć torowych, Region Centrum Realizacji Inwestycji przekazuje do właściwej komórki organizacyjnej w Biurze Centrum Realizacji Inwestycji w celu ostatecznej koordynacji i akceptacji harmonogramu zamknięć torowych dla potrzeb inwestycyjnych i modernizacyjnych,
      d) właściwa komórka organizacyjna w Biurze Centrum Realizacji Inwestycji dokonuje koordynacji otrzymanych harmonogramów i przekazuje do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym harmonogram nie później niż na 22 miesiące przed wejściem w życie Rocznego Rozkładu Jazdy, którego dotyczy;
   2) faza 1b:
      a) Zakład Linii Kolejowych sporządza harmonogram zamknięć torowych na własnym obszarze, który powinien zawierać:

- zamknięcia torowe dla potrzeb Zakładu Linii Kolejowych,
- zamknięcia torowe dla potrzeb zewnętrznych podmiotów gospodarczych,

b) podczas opracowywania harmonogramu zamknięć torowych, Zakład Linii Kolejowych dokonuje koordynacji na własnym obszarze i styku z sąsiednimi Zakładami w zakresie zapewnienia płynności prowadzenia ruchu pociągów,

c) opracowany harmonogram zamknięć torowych, Zakład Linii Kolejowych przekazuje do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym nie później niż na 22 miesiące przed wejściem w życie Rocznego Rozkładu Jazdy Pociągów, którego dotyczy;

3) faza 2:

a) Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym na podstawie harmonogramów zamknięć torowych przekazanych przez Centrum Realizacji Inwestycji i Zakłady Linii Kolejowych, sporządza projekt korekty Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych, dokonując ostatecznej koordynacji w zakresie zapewnienia płynności prowadzenia ruchu pociągów,

b) opracowany projekt korekty Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym przesyła do Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki z dodatkową informacją dotyczącą zamknięć torowych, które nie mogą być uwzględnione wraz z uzasadnieniem;

4) faza 3:

a) Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki publikuje projekt korekty Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce wskazanej w ust. 4 i przeprowadza konsultacje według postanowień ust. 5 – 8,

b) w przypadku braku możliwości realizacji wszystkich zgłoszonych zamknięć torowych w żądanych terminach i lokalizacjach wskazanych przez Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, projekt korekty Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych podlega omówieniu i przyjęciu ostatecznej wersji na naradzie koordynacyjnej zamknięć torowych, zwołanej przez Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki z udziałem Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, Centrum Realizacji Inwestycji i Zakładów Linii Kolejowych oraz zainteresowanych komórek organizacyjnych Centrali Spółki;

5) faza 4:

a) Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki, po przeprowadzeniu konsultacji i uzgodnieniu ostatecznej wersji korekty sieciowego harmonogramu zamknięć torowych z Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, Centrum Realizacji Inwestycji i zainteresowanymi komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki, przekazuje ją do zatwierdzenia Członkowi Zarządu – dyrektorowi ds. eksploatacji;

zatwierdzoną korektę Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych wraz z wynikiem konsultacji Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki publikuje na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce wskazanej w ust. 4 i przekazuje niezwłocznie do Biura Sprzedaży Centrali Spółki oraz wszystkim zainteresowanym, jako obowiązującą w kolejnym Rocznym Rozkładzie Jazdy Pociągów. Biuro Sprzedaży Centrali Spółki po otrzymaniu zatwierdzonej korekty Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych, zamieszcza ją w Regulaminie sieci w formie załącznika.

13. Terminy opracowania poszczególnych faz Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych i jego korekty przez poszczególne jednostki i komórki organizacyjne Spółki, **będą określane każdego roku z odpowiednim wyprzedzeniem** i zatwierdzane przez Członka Zarządu – dyrektora ds. eksploatacji.
14. Niepoprawne sporządzenie projektu Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych i jego korekty (tj. niezgodność danych zamknięcia z rzeczywistym stanem na gruncie, brak pełnych danych we wskazanych komórkach harmonogramu, niespełnienie warunków zamknięcia przewidzianych w Zasadach), na każdym z etapów ich opracowania skutkować będzie odrzuceniem proponowanych zamknięć bez możliwości ich ujęcia po przekazaniu do Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki.
15. Odpowiedzialność za prawidłowe opracowanie harmonogramów zamknięć torowych, ich aktualizację oraz opublikowanie, ponoszą:
    1) w Centrum Realizacji Inwestycji za aktualność danych i odpowiednią koordynację zamknięć – Dyrektorzy Regionów oraz Zastępca Dyrektora Centrum;
    2) w Zakładzie Linii Kolejowych za aktualność danych, odpowiednią koordynację zamknięć, prawidłowe procedowanie zamknięć własnych, wykonawcy lub podmiotów zewnętrznych oraz maksymalną koncentrację robót – Zastępca Dyrektora ds. eksploatacji;
    3) w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym za sieciową koordynację zamknięć – Zastępca Dyrektora ds. rozkładów jazdy Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym;
    4) w Biurze Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki za ostateczną koordynację opracowanych harmonogramów, przedłożenie Członkowi Zarządu – dyrektorowi ds. eksploatacji do zatwierdzenia korekty sieciowego harmonogramu zamknięć torowych, publikację na stronie internetowej oraz przekazanie do Biura Sprzedaży Centrali Spółki – Dyrektor Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki;
    5) w Biurze Sprzedaży Centrali Spółki za zamieszczenie korekty sieciowego harmonogramu zamknięć torowych w Regulaminie sieci w formie załącznika – Dyrektor Biura Sprzedaży.

§ 5.
Planowanie okresowe

1. **Planowanie okresowe** obejmuje trzy najbliższe okresy wskazane w kolumnie B Załącznika nr 2 niniejszych zasad.
2. Planowane zamknięcia torowe podlegają koordynacji w każdym okresie obowiązywania zastępczych rozkładów jazdy, wewnętrznie pomiędzy właściwymi komórkami, jednostkami organizacyjnymi Spółki (z uwzględnieniem zamknięć dla podmiotów zewnętrznych) w każdym okresie obowiązywania zastępczych rozkładów jazdy wraz z zamknięciami zaplanowanymi w kolejnych dwóch zastępczych rozkładach jazdy.
3. Celem planowania okresowego jest analiza ograniczeń eksploatacyjnych oraz wszystkich zamknięć torowych ujętych i nieujętych w Sieciowym harmonogramie zamknięć torowych dla trzech najbliższych zmienionych organizacji ruchu pod kątem optymalizacji zamknięć torowych i ich uwzględnienie w okresowym harmonogramie zamknięć torowych na najbliższy okres.
4. Planowanie okresowe stanowi podstawę do opracowania zastępczego rozkładu jazdy pociągów, uwzględnienia i wdrożenia zamknięć torowych.
5. W ramach planowania okresowego należy dokonać analizy zgłoszonych potrzeb w tym konieczności wykonania innych prac zgłoszonych przez wykonawcę lub inny podmiot zewnętrzny na danym odcinku w najbliższych trzech okresach z uwzględnieniem bieżącej sytuacji przewozowej oraz warunków wynikających z obowiązującego rozkładu jazdy pociągów.
6. W przypadku planowania zamknięć torowych trwających dłużej niż 12 godzin, należy poddać szczegółowej analizie postulowany czas zamknięcia w aspekcie przyjętej technologii robót oraz zwrócić szczególną uwagę na efektywne wykorzystanie zamknięcia.
7. Przeglądy okresowe urządzeń sieci trakcyjnej, roboty związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej oraz dowóz materiałów na liniach o intensywnym ruchu pociągów, które nie będą wymagały zamknięć torowych dłuższych niż 6 godzin, należy planować i wykonywać w przerwach, o których mowa w § 3 ust. 11. Wyjątek stanowią linie z ruchem wyłącznie towarowym.
8. Planowanie okresowe przebiega według następujących faz:
   1) faza 1a:
      Region Centrum Realizacji Inwestycji dokonuje oceny możliwości realizacji zamknięć torowych, wstępnej ich koordynacji na własnym obszarze i styku z sąsiednimi Regionami. Właściwa komórka organizacyjna w Biurze Centrum Realizacji Inwestycji dokonuje koordynacji harmonogramu oraz nadzoruje prawidłowe wprowadzenie danych do EPM, a następnie przekazuje do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym

informacje o zakończeniu prac w terminach wskazanych w kolumnie B Załącznika nr 2 do niniejszych zasad;

2) faza 1b:
   a) Zakład Linii Kolejowych do czasu wdrożenia EPM IZ sporządza harmonogram zamknięć torowych, który powinien zawierać:
      - skoordynowane na własnym obszarze zamknięcia torowe dla potrzeb Zakładu Linii Kolejowych, uwzględnione w sieciowym harmonogramie zamknięć torowych oraz zamknięcia torowe nie objęte procesem planowania długoterminowego,
      - zamknięcia torowe dla potrzeb zewnętrznych podmiotów gospodarczych,
   b) po wdrożeniu EPM IZ, Zakłady Linii Kolejowych nadzorują również wprowadzenie danych zamknięciowych do EPM,
   c) Zakład Linii Kolejowych przekazuje opracowany harmonogram zamknięć torowych do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, w terminach wskazanych w kolumnie C Załącznika 2 do niniejszych zasad. Na odcinkach granicznych Zakłady Linii Kolejowych planują zamknięcia torowe w oparciu o postanowienia Miejscowego Porozumienia Granicznego, zgodnie z terminami określonymi w tym porozumieniu lub w Załączniku nr 2 do niniejszych zasad. Po wdrożeniu EPM IZ, Zakłady Linii Kolejowych przekazują do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym informację o zakończeniu prac;
3) faza 2:
   a) Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym na podstawie danych z EPM oraz zamknięć zgłoszonych do okresowego harmonogramu przez Zakłady Linii Kolejowych, koordynuje zamknięcia na całym zarządzanym terenie pod względem opracowania jednej organizacji ruchu pociągów dla kilku lokalizacji zamknięć wraz z przypisaniem właściwych kategorii 1 - 5 wskazanych w § 3 ust 5. Podstawę do koordynacji stanowi „Regulamin tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót” lub jego projekt. W przypadku braku regulaminu lub jego projektu, o którym mowa powyżej, zamknięcie torowe nie zostanie udzielone,
   b) w przypadku niemożności udzielenia zamknięcia torowego spowodowanego brakiem możliwości opracowania jednej organizacji ruchu pociągów poprzez znaczne ograniczenie przepustowości linii, w tym wydłużenie czasu przejazdu większe niż 20 minut na każde 100 km i nieprzekraczające 60 minut na całej trasie przejazdu pociągu, Wydział ds. koordynacji zamknięć torowych i zastępczego rozkładu jazdy w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w ramach koordynacji i trwania opracowania zastępczej organizacji ruchu może zaproponować:
      - zmianę terminu zamknięcia,
      - skrócenie terminu zamknięcia,

- modyfikację zakresu zamknięcia,
- nieudzielenie zamknięcia w danym cyklu zastępczego rozkładu jazdy pociągów;

4) faza 3:

Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym okresowo (w miarę potrzeb) organizuje narady, w celu dokonania ostatecznej koordynacji zamknięć torowych na obszarze Ekspozytury, w których udział biorą:

a) Naczelnik Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym lub wyznaczony przez niego pracownik,
b) pracownik ds. koordynacji zamknięć torowych w Ekspozyturze Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym,
c) Zastępca Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych ds. eksploatacyjnych lub wyznaczony przez niego pracownik,
d) przedstawiciel Regionu Centrum Realizacji Inwestycji,
e) pracownik ds. koordynacji zamknięć torowych w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym,
f) przedstawiciele wykonawców robót;

5) faza 6:

a) Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym przekazuje wszystkim wnioskodawcom (przed rozpoczęciem konstrukcji zmienionego rozkładu jazdy w terminie podanym w kolumnie D Załącznika nr 2 niniejszych zasad), zatwierdzony przez Zastępcę Dyrektora ds. rozkładów jazdy Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, projekt okresowego harmonogramu zamknięć torowych,
b) Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym po zakończeniu konstrukcji zmienionego rozkładu jazdy (w terminie podanym w kolumnie I Załącznika nr 2 niniejszych zasad), przesyła okresowy harmonogram zamknięć torowych wnioskodawcom w formie elektronicznej oraz publikuje dla wszystkich zainteresowanych w Internetowym Systemie Zamawiania Tras Pociągów (ISZTP).

9. Planowanie tygodniowe:

Po uzyskaniu pełnej funkcjonalności EPM, Regiony Centrum Realizacji Inwestycji przekazują poprzez EPM wprowadzenie nowych zamknięć torowych oraz oznaczenie zamknięcia jako „nie będzie podjęte”. Zakłady Linii Kolejowych do czasu wdrożenia „EPM IZ” zmiany zgłaszają w formie pisemnej do wtorku włącznie w tygodniu poprzedzającym do właściwej Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym. Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym na podstawie okresowego harmonogramu zamknięć, weryfikuje tygodniowe zestawienie zamknięć torowych, po uwzględnieniu rezygnacji z zamknięć i uzupełnione o zamknięcia dodatkowe, awaryjne oraz zgłoszone w planowaniu tygodniowym, które jest podstawą do realizacji zamknięć torowych dla pionu dyspozytorskiego. Centrum Zarządzania

Ruchem Kolejowym (po uprzedniej koordynacji), opracowuje zbiorczy wykaz zamknięć tygodniowych i przesyła w formie elektronicznej do wszystkich zainteresowanych.

§ 6.
Procedura udzielania zamknięć dodatkowych i operatywnych

1. Udzielenie zamknięcia niezgłoszonego w planowaniu okresowym, może nastąpić w przypadkach konieczności wykonania robót pozwalających na utrzymaniu istniejącego stanu infrastruktury, zapobiegających jej pogorszeniu lub wynikających z postępu prac pod warunkiem zgłoszenia potrzeby takiego zamknięcia i ujęcia go w tygodniowym zestawieniu zamknięć torowych. Decyzję o udzieleniu takiego zamknięcia podejmuje Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym po analizie jego wpływu na ruch pociągów z zastrzeżeniem postanowień ust. 3.
2. Zgłoszone zamknięcie według ust.1 musi zostać skoordynowane przez Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym z innymi zamknięciami, zawartymi w okresowym harmonogramie zamknięć torowych, w zakresie terminu i czasu udzielenia zamknięcia. Ewentualne opóźnienia pociągów, związane z realizacją tych zamknięć, należy zaliczać (kontować) na wnioskodawcę.
3. W przypadku niedotrzymania terminu zakończenia robót z winy wykonawcy, przedłużenie zamknięcia torowego może nastąpić po złożeniu stosownego wniosku przez zamawiającego, niezwłocznie po podjęciu wiadomości o niemożliwości zakończenia robót w planowanym terminie. Wszelkie dodatkowe koszty oraz utracone przychody, wynikające z realizacji tego zamknięcia obciążać będą wykonawcę. Zasady dokonywania rozliczeń z tego tytułu powinny być określone w umowie na wykonanie robót. Decyzję o warunkach prowadzenia ruchu pociągów podczas wydłużonego zamknięcia torowego, wydaje Dyrektor Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.
4. W szczególnych przypadkach, gdy zachodzi potrzeba zamknięcia toru lub konieczność rozszerzenia zakresu udzielonego zamknięcia torowego, a potrzeba ta nie została zgłoszona w planowaniu okresowym oraz nie została ujęta w tygodniowym i dobowym zestawieniu zamknięć torowych, zgodę na zamknięcie w trybie operatywnym może wydać dyspozytor koordynator Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, na wniosek wykonawcy skierowany za pośrednictwem dyżurnego ruchu zarządzającego tym torem lub dokonującym wcześniej zamknięcia tego toru. W takim przypadku ruch pociągów należy prowadzić na podstawie postanowień Regulaminu technicznego posterunków ruchu, przyległych do szlaku z zamkniętym torem.

§ 7.
Koncentracja i koordynacja robót wymagających zamknięć torowych

1. W celu zmniejszenia liczby zamknięć torowych oraz skrócenia czasu ich trwania, planowane zakresy robót powinny być odpowiednio skoordynowane, a roboty powinny być wykonywane przy koncentracji możliwie największej ilości sił i środków technicznych, w tym technologii prac kładących nacisk na jak najkrótszą realizację robót. Pod pojęciem koordynacji należy rozumieć łączenie dwu lub więcej różnych rodzajów robót, wymagających zamknięć torowych.
2. Na liniach magistralnych, sieci TEN-T, a także na odcinkach linii w tym (wielotorowych) jeżeli liczba pociągów przekracza 100 pociągów w ciągu doby, wszelkie naprawy infrastruktury kolejowej musza odbywać się bez ograniczeń ruchowych wpływających na zmniejszenie przepustowości lub powodujących wydłużenie czasu jazdy pociągów. Roboty wymagające wprowadzania obostrzeń wykonywać należy w porze nocnej.
3. Przy koordynacji robót należy brać pod uwagę następujące czynniki:
   1) rodzaj i zakres planowanych robót;
   2) czas trwania zamknięcia;
   3) długość zamykanych szlaków lub odcinków linii;
   4) możliwości techniczno-ruchowe stacji stycznych do zamykanego odcinka w szczególności braki przejść rozjazdowych, wymuszające zamykanie kolejnego szlaku
   5) długość frontu robót dla poszczególnych zespołów roboczych, maszyn i sprzętu mechanicznego z uwzględnieniem oddziaływania na czujniki samoczynnych systemów przejazdowych;
   6) terminy obowiązywania zmienionych organizacji ruchu;
   7) konieczność zamykania sąsiedniego toru, po którym odbywa się ruch pociągów, powodującego przerwę w ruchu.
4. Roboty, dla których ze względu na rodzaj, zakres i stopień ważności określa się czas zamknięcia toru i termin wykonania są robotami wiodącymi, a ich wykonawca jest dysponentem udzielonego zamknięcia.
5. Robotami zależnymi są roboty wykonywane równocześnie z robotami wiodącymi przy wykorzystaniu zamknięcia toru przewidzianego dla robót wiodących.
6. Zakres i organizacja robót zależnych musi być dostosowana do warunków wynikających z realizacji robót wiodących.
7. Zależność między robotami i możliwość ich koordynacji powinna być ustalana wstępnie na etapie planowania zadań inwestycyjnych i utrzymaniowych. Ostateczne ustalenie robót skoordynowanych powinno nastąpić przy opracowywaniu harmonogramu zamknięć torowych.

8. Za wybór technologii wykonania robót w sposób umożliwiający maksymalne skrócenie czasu trwania zamknięcia toru oraz maksymalną koncentrację robót podczas zamknięć torowych odpowiedzialni są:
   1) Dyrektor Regionu Centrum Realizacji Inwestycji;
   2) Zastępca Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych ds. technicznych – dla pozostałych robót.

§ 8.
Techniczne i organizacyjne przygotowanie odcinka linii do zamknięć torowych

1. Z uwagi na ograniczone możliwości prowadzenia ruchu pociągów, drogami okrężnymi w czasie zamknięć torowych przyjmuje się zasadę, że na szlaku (odcinku) objętym robotami, ruch pociągów prowadzi się w obu kierunkach po jednym torze czynnym tego szlaku (odcinka). W celu stworzenia warunków dla przeprowadzenia wymaganego potoku ruchu w przypadku długotrwałych zamknięć całodobowych (ponad 30 kolejnych dni), szlak (odcinek) ten powinien być odpowiednio przystosowany do prowadzenia ruchu pod względem technicznym.
2. Przystosowanie szlaku do wyżej wymienionych warunków prowadzenia i organizacji ruchu pociągów powinno zapewniać możliwość przeprowadzenia co najmniej 50% pociągów w stosunku do maksymalnego, rozkładowego obciążenia godzinnego w czasie zamknięcia, liczonego przy czynnych obu torach danego szlaku (odcinka) np. poprzez budowę tymczasowych posterunków odstępowych, liniowej blokady dwukierunkowej, przystosowanie torów dodatkowych w stacjach do jazd dwukierunkowych z uwzględnieniem jazd pociągów pasażerskich itp. Przy realizacji zadań inwestycyjnych i modernizacyjnych, których efektem są zmiany liczby i lokalizacji posterunków następczych, w trakcie realizacji zadania należy w miarę potrzeb wykorzystywać istniejącą infrastrukturę (stacje oraz ich układy torowe) do realizacji rozkładu jazdy pociągów.
3. Dla zapewnienia bezpieczeństwa i wymaganej sprawności ruchu pociągów na posterunkach ruchu, zaleca się zabudowę semaforów przystosowanych do sygnalizowania jazd po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego sygnałami zezwalającymi ze wskaźnikiem W 24.
4. Miejsca robót wykonywanych w tym samym czasie na danej linii powinny być zaplanowane w takiej odległości, aby była możliwość zachowania niezbędnej zdolności przepustowej. Układ torowy posterunków zapowiadawczych przyległych do szlaku zamkniętego powinien zapewniać możliwość krzyżowania pociągów.
5. Przyjmuje się zasadę, że roboty wymagające zamknięć torowych winny być prowadzone tylko na jednym szlaku. W uzasadnionych przypadkach konieczności zapewnienia ciągłości i płynności pracy sprzętu zmechanizowanego przy przejściu przez posterunek

zapowiadawczy, dopuszcza się doraźnie zamknięcie toru na drugim szlaku przylegającym do tego posterunku, pod warunkiem zabezpieczenia niezbędnej zdolności przepustowej.

6. W przypadkach szczególnych dopuszcza się zamykanie toru na dwóch szlakach przyległych do posterunku zapowiadawczego, jeżeli nie ma odpowiednich połączeń rozjazdowych, a ich uzupełnienie jest niemożliwe ze względów technicznych lub jest ekonomicznie nieuzasadnione.
7. Odstępstwa od warunków określonych w ust. 1 i 6 mogą być udzielane w myśl postanowień § 12 ust. 2 przez Członka Zarządu – dyrektora ds. eksploatacji, na udokumentowany oraz poprzedzony przeprowadzoną oceną ryzyka operacyjnego zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-02, wniosek Centrum Realizacji Inwestycji lub Zakładu Linii Kolejowych.
8. Na liniach kolejowych, gdzie łącznie z robotami nawierzchniowymi prowadzone są roboty w sieci trakcyjnej, należy wykorzystać wszystkie możliwe środki w tym zabudowę izolatorów dzielczych dla uniknięcia wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej nad torem czynnym. Jeżeli ze względów technicznych spełnienie tego warunku jest niemożliwe, należy zabezpieczyć odpowiednią ilość innych środków trakcyjnych dla przeprowadzenia pociągów po torze czynnym.
9. Planowane roboty przez zewnętrzne podmioty gospodarcze powinny być szczególnie analizowane pod kątem eksploatacyjnym i utrudnień w prowadzeniu ruchu pociągów. Należy dążyć do tego aby roboty wykonywane w sąsiedztwie i na terenie zarządzanym przez PLK S.A. nie powodowały przerw w ruchu pociągów, konieczności zamykania torów i wprowadzania ograniczeń eksploatacyjnych o których mowa w § 2 ust 4. Wykonawcy robót powinni stosować takie technologie robót które nie będą powodowały powyższych utrudnień.
10. Na postój pociągów roboczych i maszyn należy podstawowo wyznaczać tory na posterunkach przyległych do szlaku z torem zamkniętym. Ustawienie pociągów roboczych i maszyn na tych torach powinno umożliwiać sprawny ich wyjazd na tor zamknięty.
11. Zabezpieczenie przed zbiegnięciem taboru, pociągów roboczych i maszyn oraz jego usunięcie przed ponownym uruchomieniem, należy do obowiązków wykonawcy robót.
12. Jeżeli układ torowy posterunku uniemożliwia dotrzymanie warunku podanego w ust. 10 dla przejazdu pociągów roboczych i maszyn z posterunku sąsiedniego (lub dalszych) należy przewidzieć w rozkładzie jazdy pociągów odpowiednie trasy dla tych pociągów. Trasy pociągów powinny być tak ustalone, aby zapewniały ich dojazd do miejsca robót przed planowanym czasem zamknięcia toru oraz nie powodowały zakłóceń w ruchu pociągów.
13. Dla zamknięć całodobowych dopuszcza się postój pociągów roboczych i maszyn (wymagających długiego czasu na przygotowanie do pracy) na zamkniętym torze szlakowym po spełnieniu następujących warunków:

1) pociągi robocze oraz maszyny będą dozorowane i zabezpieczone przed zbiegnięciem przez wykonawcę;
2) maszyny pozostawione na postój na zamkniętym torze szlakowym muszą być bezwzględnie zabezpieczone przez ich połączenie w grupy i zahamowane hamulcami ręcznymi. Pod skrajne osie taboru należy wyłożyć płozy hamulcowe i całość osygnalizować zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ruchome części maszyn takie jak np. ramiona żurawi, koparek, przenośniki taśmowe należy bezwzględnie zabezpieczyć przed przypadkowym ich uruchomieniem i naruszeniem skrajni toru czynnego;

2a) nie wolno pozostawiać na postój pociągów roboczych i maszyn na torze w trójkątach widoczności przejazdów kolejowo-drogowych (nie dotyczy to toru na linii jednotorowej oraz toru w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych, na których ruch drogowy został wstrzymany);

3) osoba sprawująca nadzór nad pozostawionymi na torze zamkniętym pociągami roboczymi i maszynami musi mieć zapewnioną łączność z dyżurnym ruchu posterunku zarządzającego torem zamkniętym;
4) w przypadku pozostawiania na zamkniętym torze szlakowym pociągów roboczych i maszyn o wymiarach przekraczających skrajnię taboru, należy określić warunki prowadzenia ruchu pociągów ze wskazaniem maksymalnych wymiarów poziomych skrajni ładunków dopuszczonych do przewozu w pociągach kursujących po sąsiednim torze czynnym, z uwzględnieniem zasad zawartych w Instrukcji o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir-10 (R-57) w zakresie dopuszczalnych prędkości w zależności od wolnej przestrzeni pomiędzy taborem znajdującym się na torze zamkniętym, a ładunkami (taborem) przewożonymi w pociągach kursujących po sąsiednim torze czynnym. Warunki te należy zapisać w Regulaminie tymczasowego prowadzenia ruchu podczas wykonywania robót;
5) kierownik robót zobowiązany jest, po każdym zakończeniu prac, zgłosić na piśmie dyżurnemu ruchu posterunku zarządzającego torem zamkniętym, fakt zabezpieczenia i osygnalizowania taboru, podając kilometraż na jakim pozostawiono każdą z grup pociągów i maszyn.

14. W dniu poprzedzającym zamknięcie i bezpośrednio przed zamknięciem toru należy dokonać funkcjonalnego sprawdzenia działania urządzeń srk i rozjazdów oraz urządzeń radiołączności i łączności przewodowej na posterunkach zapowiadawczych (stacjach) przyległych do zamkniętego szlaku, celem zapewnienia sprawnego prowadzenia ruchu pociągów w okresie zamknięcia.

15. Ograniczenia prędkości w czasie robót i po robotach ustala się i wprowadza zgodnie z instrukcjami:
1) Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id-1;
2) Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir-10 (R-57);

3) Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1;
4) Instrukcja sygnalizacji Ie-1 (E-1);
5) Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1a;
6) Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 Ir-1b;
7) Instrukcja obsługi tymczasowych ograniczeń prędkości (TSR) w systemie ERTMS/ETCS Ie-30.

Należy przestrzegać warunków, że ograniczenie prędkości po torze czynnym obok miejsca robót powinno odpowiadać długości frontu robót, a czas jego obowiązywania powinien być zgodny z czasem wykonywania prac. Odstępstwa od powyższych warunków mogą być wprowadzane na żądanie wykonawców ze względu na technologię prac.

16. Dla uzyskania maksymalnej prędkości obok miejsca robót, zamawiający zobowiązany jest na etapie zlecania projektów wstępnych i budowlanych na roboty, dokonać niezbędnych zapisów dotyczących zabezpieczenia miejsca robót zgodnie z „Wytycznymi zabezpieczenia miejsca robót wykonywanych na torze zamkniętym podczas prowadzenia ruchu pojazdów kolejowych po torze czynnym z prędkością V ≥ 100 km/h (Id-18).
Na liniach o prędkości powyżej 100 km/h należy przewidzieć i stosować konstrukcje odciążające pozwalające na jazdę z prędkością 100 km/h. Zwolnieniu od wyżej wymienionych wymogów w wyjątkowych przypadkach udziela Zarząd Spółki.

§ 9.
Organizacja prowadzenia ruchu pociągów w czasie zamknięcia toru

1. W zależności od zakresu i technologii wykonania, roboty powinny być prowadzone przy zastosowaniu następujących założeń organizacyjnych:
   1) zamkniecie dla ruchu pociągów jednego z torów szlaku dwutorowego i prowadzenie ruchu pociągów na tym szlaku po torze czynnym w obu kierunkach;
   2) zamknięcie jednego z torów w przerwach między pociągami ustalonymi w rozkładzie jazdy pociągów;
   3) zamkniecie torów powodujące przerwę w ruchu pociągów;
   4) prowadzenie robót nie wymagających zamknięć torowych przy ograniczeniu prędkości pociągów na danym szlaku;
   5) prowadzenie ruchu pociągów na podstawie telefonicznego zapowiadania;
   6) prowadzenie pociągów trakcją spalinową.
2. Wykonywanie robót przy założeniu, o którym mowa w ust. 1, wymaga każdorazowego opracowania szczegółowej organizacji i zasad prowadzenia ruchu tj. Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót lub jego projektu

i zastępczego rozkładu jazdy, które zapewnią maksymalne wykorzystanie zdolności przepustowej toru czynnego, przy uwzględnieniu istniejących miejscowych warunków techniczno-ruchowych odcinka objętego robotami.

3. W czasie zamknięcia jednego z torów może zachodzić konieczność skierowania pociągów z odcinka linii z torem zamkniętym na inne trasy tj. drogi okrężne. W takim przypadku należy tak planować roboty na liniach objazdowych, aby nie wpływały one na opóźnienia pociągów skierowanych drogami okrężnymi. Liczba tras pociągów skierowanych drogami okrężnymi musi uwzględniać możliwości przepustowe tych linii w aspekcie zapewnienia płynności ruchu.

4. Przystosowanie rozkładów jazdy pociągów na okres zamknięć torowych powinno odbywać się w trzech etapach:
   1) w ramach konstrukcji Rocznego Rozkładu Jazdy Pociągów;
   2) w ramach aktualizacji Rocznego Rozkładu Jazdy Pociągów;
   3) w ramach konstrukcji Zastępczego Rozkładu Jazdy Pociągów.

5. Podczas opracowywania zastępczego rozkładu jazdy pociągów należy uwzględnić wydłużenia, wynikające z ograniczeń prędkości oraz zmienionych warunków lokalnych mających wpływ na czas jazdy pociągów (np. wyjazd na sygnał zastępczy „Sz”, rozkaz pisemny, zmiana sposobu obsługi urządzeń srk, otwarcie dodatkowych posterunków ruchu itp.), ustalone w Regulaminie tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót oraz zdjąć całą założoną w Rocznym Rozkładzie Jazdy Pociągów rezerwę modernizacyjną. Natomiast rezerwa eksploatacyjna musi pozostać na poziomie zgodnym z zasadami przygotowania rozkładowego czasu przejazdu pociągów w PLK S.A. określonymi w Instrukcji o rozkładzie jazdy pociągów (Ir-11).

6. Zamknięcia torowe należy planować w taki sposób, aby średnie wydłużenie rozkładowego czasu jazdy pociągów nie było większe niż 20 minut na każde 100 km i nie przekraczało 60 minut na całej trasie przejazdu pociągu.

§ 10.
Warunki wdrożenia zamknięć torowych

1. Podstawą do wdrożenia zamknięć torowych jest:
   1) ujęcie zamknięć w harmonogramie tygodniowym lub wystąpienie pilnej potrzeby wykonania robót;
   2) wystąpienie o udzielenie zamknięć i zgłoszenie gotowości przystąpienia do robót;

   Uwaga: Wystąpienie o udzielenie zamknięcia musi zawierać wykaz wszystkich ograniczeń prędkości nieujętych w rozkładzie jazdy pociągów, które aktualnie występują i są przewidywane w całym okresie planowanego zamknięcia.

3) opracowany i zatwierdzony oraz przesłany do zainteresowanych Regulamin tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót dla zamknięć planowych;
4) opracowany Zastępczy Rozkład Jazdy Pociągów dla zamknięć planowych.
5) otrzymanie zawiadomienia o zarządzeniu zamknięcia, przekazanego wszystkim zainteresowanym.

2. Regulamin tymczasowego prowadzenia ruchu, w czasie wykonywania robót, opracowuje Zakład Linii Kolejowych, na terenie którego planowane są roboty po wcześniejszym powiadomieniu organizatorów publicznego transportu kolejowego i użytkowników bocznic kolejowych. Dla robót inwestycyjnych, modernizacyjnych, Regulamin ten opracowuje się po otrzymaniu zlecenia od właściwego Regionu Centrum Realizacji Inwestycji. Skład komisji do opracowania Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót określany jest według postanowień § 57 Instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych Ir-3.

3. W przypadku braku wyłonionego wykonawcy zarówno dla robót inwestycyjnych, modernizacyjnych jak i utrzymaniowych, Zakład Linii Kolejowych, opracuje projekt Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, który stanie się podstawą do opracowania rozkładu jazdy pociągów i zostanie przedłożony wykonawcy jako podstawa do realizacji zadania.

4. W przypadku robót, gdy planowane roboty wymagają fazowania, do Regulaminu należy dołączyć schematy układów torowych z oznaczonymi torami wyłączonymi z ruchu pociągów i zwrotnicami zamkniętymi na zamki zwrotnicowe, podając ich położenie oraz schematy sekcjonowania sieci trakcyjnej z zaznaczeniem kolejnych faz określonych w czasie i wynikających z tego tytułu ograniczeń w prowadzeniu ruchu. Szczegółowy opis dotyczący załączników do Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, zawarty jest w § 57 Instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych Ir-3.

5. Zawiadomienie o zarządzeniu zamknięcia powinno być przekazane nie później niż na 48 godzin przed wyznaczonym terminem zamknięcia. W uzasadnionych przypadkach zarządzenie to może być przekazane w terminie krótszym, jeżeli zamknięcie zostało technicznie i organizacyjnie przygotowane, jednak z takim wyprzedzeniem, aby zainteresowani otrzymali je na czas dostateczny przed zamknięciem.

6. W przypadku zarządzenia zamknięcia torowego, w jego treści należy wskazać numer zarządzenia wdrażającego Zastępczy Rozkład Jazdy Pociągów.

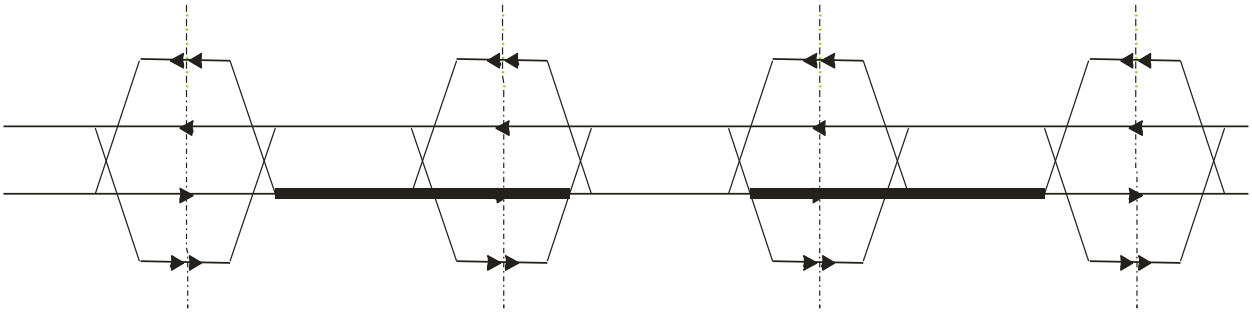
7. Zawiadomienie o zarządzeniu zamknięcia nadaje Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych. W przypadku robót inwestycyjnych i modernizacyjnych nadaje go po otrzymaniu zgłoszenia z Regionu Centrum Realizacji Inwestycji o gotowości przystąpienia do robót.

8. W przypadku robót na terenie posterunku (stacji), dla których nie jest wymagane opracowanie Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót oraz Zastępczego Rozkładu Jazdy Pociągów, podstawą wdrożenia zamknięcia jest zarządzenie wewnętrzne Naczelnika Sekcji Eksploatacji.

§ 11.
Przeniesienie kosztów, kar umownych i odszkodowań z tytułu wydłużenia zamknięć torowych z winy wykonawcy robót

1. W przypadku niedotrzymania z winy wykonawcy terminu robót określonych harmonogramem zamknięć torowych, które skutkują koniecznością wprowadzenia nieplanowych zamknięć torowych, wykonawca zobowiązuje się do zwrotu dla PLK S.A. poniesionych kosztów, kar umownych, odszkodowań zaistniałych z tytułu nienależytej realizacji rozkładu jazdy pociągów.
2. Wszystkie jednostki i komórki organizacyjne PLK S.A. zlecające wykonanie robót wymagających zamknięć torowych, zobowiązuje się do umieszczenia w umowach szczegółowych postanowień umożliwiających skuteczne obciążanie wykonawców kosztami, które PLK S.A. zmuszone były wypłacić z tytułu konieczności udzielenia nieplanowych zamknięć torowych.
3. Zobowiązuje się również do umieszczania w umowach postanowień, iż w przypadku odwołania zamknięcia torowego przez wykonawcę, wykonawca ponosić będzie kary umowne, odszkodowania i koszty wynikające z tego odwołania.

§ 12.
Szczególne zasady uwzględniania całodobowych zamknięć torowych, w przypadku dwóch lub więcej lokalizacji na linii



1. Warunki techniczno-eksploatacyjne jakie należy uwzględnić:
   1) zamknięcie toru może obejmować:
      a) szlak i odpowiadający mu tor stacyjny do głowicy wyjazdowej,

b) tor stacyjny i odpowiadający mu tor szlakowy,
c) w szczególnych przypadkach, dwa lub więcej sąsiednich szlaków przylegających do stacji z zachowaniem możliwości krzyżowania pociągów pasażerskich z dostępnością do krawędzi peronowych;

2) zaleca się, aby pomiędzy poszczególnymi kilkoma lokalizacjami zamkniętych szlaków na jednej linii zachować jeden wolny szlak ograniczony dwoma przejezdnymi głowicami stacyjnymi z możliwością krzyżowania pociągów;
3) na każdej stacji, jeżeli to możliwe powinny być przewidziane:
a) po dwa tory parzyste lub nieparzyste dla przepuszczania pociągów pasażerskich,
b) nieryglowane zwrotnice rozjazdów przejeżdżanych przez pociągi pasażerskie należy wyposażyć w napędy z kontrolą położenia iglic,
c) możliwość wyjazdu na sygnał zezwalający ze wskaźnikiem W24;
4) przy braku semaforów wyjazdowych należy dobudować, na czas prowadzenia robót, sygnalizator sygnału zastępczego „Sz” ze wskaźnikiem W 24 i sygnałem „Stój”;
5) na czas robót w głowicach stacyjnych należy dostosować urządzenia srk tak, aby zwrotnice wchodzące w drogę przebiegu nie były sprzężone ze zwrotnicami zamkniętymi;
6) w szczególnie uzasadnionych przypadkach należy uwzględnić konieczność wbudowania tymczasowych przejść rozjazdowych wraz z infrastrukturą niezbędną dla prowadzenia ruchu w okresie zamknięć oraz dostosować urządzenia srk;
7) w przypadku braku możliwości stosowania powyższych zasad należy przewidzieć uruchomienie jazd pociągów pasażerskich po części infrastruktury przeznaczonej dla ruchu pociągów towarowych z dostosowaniem urządzeń srk dla takiego ruchu, poprzez przebudowę układu izolatorów i odłączników sieciowych lub zastosowanie, w uzasadnionych przypadkach, krótkich kilkudobowych zamknięć torowych dwuszlakowych;
8) w uzasadnionych przypadkach należy planować udrożnienie istniejącej infrastruktury, umożliwiające udzielanie zamknięć torowych;
9) należy zaplanować możliwość nocnych zamknięć torowych drugiego toru na szlaku dla wyładunków materiałów.

2. W szczególnych przypadkach istnieje możliwość zamknięcia kilku szlaków jednocześnie na danej linii kolejowej, jak również na węzłach kolejowych powodujących spadek przepustowości przydzielonej w ramach Rocznego Rozkładu Jazdy Pociągów łącznie o 50 % lub więcej, w tym konieczność odwołania, skrócenia relacji lub zastosowania trasy okrężnej. Decyzję taką na wniosek (wraz z uzasadnieniem) Dyrektora Centrum Realizacji Inwestycji lub Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych uzupełniony w razie potrzeby analizą ruchową podejmuje Członek Zarządu – dyrektor ds. eksploatacji, po uzgodnieniu z właściwym

Członkiem Zarządu– dyrektorem ds. utrzymania infrastruktury lub Członkiem Zarządu – dyrektorem ds. realizacji inwestycji.

§ 13.

Tryb opracowywania i wdrażania Zastępczego Rozkładu Jazdy Pociągów

Właściwa terenowo Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, po otrzymaniu wystąpienia przez zamawiającego o udzielenie zamknięć torowych, opracowuje projekty Zastępczych Rozkładów Jazdy Pociągów na czas obowiązywania zamknięć torowych, według procedury zawartej w Instrukcji o rozkładzie jazdy pociągów Ir-11.

Załącznik nr 1 do zasad

Wzór harmonogramu zamknięć torowych (sieciowy/okresowy/tygodniowy) planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy XX.XX.20XX – XX.XX.20XX

HARMONOGRAM ZAMKNIĘĆ TOROWYCH (SIECIOWY/KOREKTA/OKRESOWY/TYGODNIOWY) W OKRESIE NA ROZKŁAD JAZDY XX.XX.20XX - XX.XX.20XX																
Nr linii	Ekspozytura	Stacyjne/ szlakowe	Określenie "OD" szlaku lub odcinka linii na której będą wykonywane roboty	Określenie "DO" szlaku lub odcinka linii na której będą wykonywane roboty	Nr toru	Opis/Rodzaj wykonywanych robót	Rodzaj terminu: całodobowe/ godzinowe	Ograniczenie prędkości km/h	Km od	Km do	Proponowane terminy od	Proponowane terminy do	Ogółem liczba godz. zamk.	Regulamin tymczasowego prowadzenia ruchu/ opis sposobu prowadzenia ruchu	Cecha zamknięcia: ograniczenie eksploatacyjne/ zamknięcie torowe	Zleceniodawca
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	R

Załącznik nr 2 do zasad

Wzór Terminarza zgłaszania zamknięć i zarządzania zmian organizacji ruchu pociągów w rozkładzie jazdy ….

Lp.	Termin obowiązywania zmienionej organizacji ruchu	Termin wystąpienia o zamknięcie IZ do IDRZ	ROZPOCZĘCIE KONSTRUKCJI zastępczych rozkładów jazdy	Termin nadania projektu zastępczego rozkładu jazdy pociągów	Termin ostatecznego oznaczenia w systemach nowych przejść składów i wagonów bezpośrednich	Termin ostatecznego przekazania uwag przez przewoźników	Termin na ostateczne opracowanie krawędzi peronowych przez IZ	Termin nadania zastępczego rozkładu jazdy pociągów ZAKOŃCZENIE KONSTRUKCJI	Termin opublikowania rozkładu jazdy pociągów
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J

Załącznik nr 2a do zasad

Wzór Terminarza przygotowania i publikacji rozkładów jazdy pociągów ……

Lp.	Termin nadania projektu zastępczego rozkładu jazdy	Uzupełnianie w SKRJ danych handlowych (przewoźnicy) i krawędzi peronowych (IZ) oraz przygotowanie bazy PDP	Termin nadania zastępczego rozkładu jazdy	Przygotowanie ostatecznej bazy PDP	Weryfikacja wprowadzonych danych handlowych, w tym dla tras pociągów poza siecią PLK S.A. (przewoźnicy)	Uzgodnienie plakatowych rozkładów jazdy (IZ + przewoźnicy)	Zatwierdzenie plakatowych rozkładów jazdy w PDP (IZ)	Ustawowy termin publikacji ogłoszeń o rozkładzie jazdy na stronie internetowej i przekazania ich w formie elektronicznej zarządom lub operatorom stacji pasażerskich	Wydruk i dystrybucja ogłoszeń o rozkładzie jazdy	Ustawowy termin opublikowania ogłoszeń o rozkładzie jazdy pociągów na peronach lub przy drogach dojścia do peronów	Termin obowiązywania zmienionej organizacji ruchu
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L

.

Załącznik nr 3 do zasad

Wzór Zawiadomienia o zarządzeniu zamknięcia

Nr pisma Miejscowość, dd.mm.rrrr

dot.: ……

ZARZADZAJĄCY

(nazwa zakładu)

ZAWIADOMIENIE O ZARZĄDZENIU ZAMKNIĘCIA TORU/ÓW

(nr zawiadomienia)

1. Adresaci (wszyscy zainteresowani).
2. Treść zawiadomienia zawierająca:
   a) termin zamknięcia (data, godzina od…. do…..),
   b) lokalizacja zamknięcia: (numer linii, odcinek, szlak/stacja, numer toru/rozjazdu, kilometr od…. do…..),
   c) cel zamknięcia z odniesieniem się do postanowień „Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót” – jeśli był sporządzany, podając numer regulaminu,
   d) zleceniodawca, wykonawca, podwykonawca robót,
   e) nadzorujący roboty, kierownik robót wraz z numerami telefonów kontaktowych,
   f) warunki potrzeby wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej,
   g) informacja czy zamkniecie realizowane będzie z korektą rozkładu jazdy,
   h) inne postanowienia.

Zatwierdził:

(stanowisko Imię Nazwisko)

Opracował/a:
Imię Nazwisko
Tel

Tabela zmian

Lp. zmiany	Przepis wewnętrzny, którym zmiana została wprowadzona (rodzaj, nazwa i tytuł)	Jednostki redakcyjne w obrębie których wprowadzono zmiany	Data wejścia zmiany w życie	Biuletyn PLK S.A., w którym zmiana została opublikowana (Nr/poz./rok)
1.	2.	3.	4.	5.