

BIULETYN

PKP POLSKICH LINII KOLEJOWYCH S.A.

Warszawa, 8 czerwca 2020 r.

Nr 13

Uchwały Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

- 1) Nr 355/2020 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 2 czerwca 2020 r. w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”.
- 2) Uchwała Nr 354/2020 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 2 czerwca 2020 r. sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść Ir-7”.

Poz. 1

Uchwała Nr 355/2020

Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 2 czerwca 2020 r.

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

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 17 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki Nr IES1-7200-16/20 z dnia 25 maja 2020 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarządza, co następuje:

§ 1.

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

- 1) w § 31 ust. 36 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) ograniczyć prędkość czoła pociągów na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego i przejść wyposażonych w półsamoczynne lub samoczynne systemy

przejazdowe do 20 km/h i wielokrotnie podawać sygnał dźwiękowy Rp 1 „Baczność”,”;

2) w § 58 ust. 3 pkt 2 lit. i otrzymuje brzmienie:

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

3) w § 63 ust. 5 (tabela) uchyla się pkt 4.

4) w § 84:

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

„b) po otrzymaniu sygnału, o którym mowa w lit. a, dróżnik przejazdowy bezzwłocznie zgłasza się do telefonu, podając numer posterunku oraz swoje nazwisko, co oznacza potwierdzenie otrzymania sygnału dzwonkowego o odjeździe pociągu; równocześnie dyżurny ruchu rejestruje te zgłoszenia ukośną kreską w odpowiedniej rubryce dziennika ruchu,”

b) ust. 18 zdanie pierwsze otrzymuje:

„W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, jeżeli istnieje możliwość zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym na skrzyżowaniu w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, należy:,”

c) ust. 19:

– zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„ W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, jeżeli nie ma możliwości zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym, o którym mowa w ust. 18 oraz na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C ruch pociągów można prowadzić po:,”

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) uprzedzaniu drużyn pociągowych rozkazem pisemnym o konieczności wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”.”

d) ust. 19b pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) uprzedzać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym o wielokrotnym podawaniu sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”.”,

e) ust. 24:

– pkt 1 lit b otrzymuje brzmienie:

„b) uprzedza drużyny pociągowe rozkazem pisemnym o wielokrotnym podawaniu sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”,

– pkt 2 lit c otrzymuje brzmienie:

„c) wprowadza ograniczenie prędkości jazdy czoła pociągu po torze czynnym i zamkniętym do 20 km/h na całej szerokości tego przejazdu lub przejścia”,

– pkt 2 lit d otrzymuje brzmienie:

„d) uprzedza drużynę pociągową pociągu roboczego rozkazem pisemnym o wielokrotnym podawaniu sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”,

– pkt 3 lit d otrzymuje brzmienie:

„d) uprzedza drużyny pociągowe po torze zamkniętym i czynnym rozkazem pisemnym o wielokrotnym podawaniu sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”,

§ 2.

„Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1” podlega opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 3.

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

§ 4.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a zmiany wchodzi w życie z dniem 5 czerwca 2020 r., po opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Nr IES1-7200-16/20

Rozdzielnik: A, B

Opracował: Waldemar Bujnowski

Nr tel. 47 320 16

Poz. 2

Uchwała Nr 354/2020

Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

z dnia 2 czerwca 2020 r.

w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść Ir-7”

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 IES2b-7200-1/20 z dnia 26 maja 2020 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarządza, co następuje:

§ 1.

W „Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść Ir-7”, stanowiącej załącznik do uchwały Nr 349/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 4 czerwca 2019 r., wprowadza następujące zmiany:

1) w § 1:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Posterunkowi dróżnika przejazdowego nadaje się numer, stosując poniższe zasady:

1) numer odpowiada kilometrowi osi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, zaokrąglonemu zgodnie z zasadami matematycznymi z dokładnością do całości (np. dla kilometra 50,499 przyjmujemy numer 50, a dla kilometra 50,500 przyjmujemy numer 51);

2) jeżeli dla dwóch lub więcej posterunków w wyniku zaokrąglenia powstaje ten sam numer, to dla każdego z nich numer należy uzupełnić kolejną liczbą porządkową, po myślniku, zwiększającą się wraz z rosnącym kilometrażem (np. trzem przejazdom, których oś znajduje się kolejno w km 49,722, 50,154 i 50,458 nadaje się odpowiednio numery 50-1 50-2, 50-3);

3) w przypadku, gdy posterunek jest wspólny dla kilku linii kolejowych, należy nadać mu numer wynikający z linii o niższym numerze.”,

b) po ust. 5 dodaje się ust. 6 – 8 w brzmieniu:

„6. Dróżnik przejazdowy wywołany środkami łączności zgłasza się podając numer posterunku oraz swoje nazwisko.

7. Każdemu przejazdowi kolejowo-drogowemu nadaje się 9-cyfrowy indywidualny numer identyfikacyjny, w którym trzy pierwsze cyfry są numerem linii (w razie

potrzeby uzupełnionym z lewej strony zerami), a sześć kolejnych wskazuje kilometr linii (z dokładnością do trzech miejsc po przecinku), na którym znajduje się dany przejazd.

8. Numer identyfikacyjny wraz z numerem telefonu alarmowego (służącym do zgłaszania wypadku lub zagrożenia wypadkiem) oraz numerami awaryjnymi (służącymi do informowania dyspozytora, gdy nie ma bezpośredniego zagrożenia życia lub zdrowia) umieszczany jest na żółtych naklejkach, którymi oznakowuje się przejazd.”;

2) w § 4:

a) ust. 4 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) nieprzepisowe osygnalizowanie pociągu, w tym brak sygnału końca pociągu;”;

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

„5a. Zakres obserwacji określony w ust. 4 i 5 nie obowiązuje na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach obsługiwanych z odległości w przypadkach, gdy względy techniczne i terenowe nie zapewniają warunków umożliwiających jej realizację - zapis o braku takiego obowiązku należy umieścić w regulaminie obsługi przejazdu.”;

c) w ust. 9 w pkt 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

„9) wygaśnięcie wszystkich wymaganych świateł na czole pociągu lub pojazdu pomocniczego, w warunkach ograniczonej widoczności.”;

3) w § 10 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. W przypadku awarii urządzeń na przejeździe obsługiwanym, uniemożliwiającej zamykanie przejazdu kolejowo-drogowego przed przejazdem pojazdu kolejowego lub w przypadku wystąpienia innych okoliczności powodujących konieczność wstrzymania, ograniczenia lub zmiany organizacji ruchu na przejeździe, dróżnik przejazdowy upoważniony jest do wykonywania czynności związanych z kierowaniem ruchem drogowym, polegających na podawaniu sygnałów i poleceń uczestnikom ruchu na drodze.

2. Czynności, o których mowa w ust. 1, mogą wykonywać tylko dróżnicy przejazdowi, którzy ukończyli wymagane w tym zakresie szkolenie i legitymują się aktualnym zaświadczeniem potwierdzającym jego ukończenie.”;

4) w § 11:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Podczas przejazdu pojazdu kolejowego dróżnik przejazdowy powinien stać w miejscu wyznaczonym regulaminem obsługi przejazdu i podawać sygnał D 8 „Dróżnik obecny na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu”. Dla poprawienia widoczności podawanego sygnału D 8, obowiązuje całodobowo podawanie sygnału nocnego.”,

b) ust. 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„6. Po przejeździe pociągu dróżnik przejazdowy po upewnieniu się, że po żadnym torze, w czasie określonym w ust. 1 lub ust. 2, nie jest spodziewany przejazd innego pociągu, powinien otworzyć roгатki, z zastrzeżeniem ust. 7.

7. Jeżeli dróżnik przejazdowy stwierdzi brak sygnału końca pociągu, to powinien niezwłocznie zawiadomić o tym dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych. Otwarcie rogatek przejazdowych może nastąpić dopiero po otrzymaniu ich zgody.”,

c) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Na przejazdach obsługiwanych, na których roгатki są w położeniu zasadniczym zamknięte, otwieranie ich następuje na żądanie użytkowników drogi. Przed otwarciem rogatek dróżnik przejazdowy musi upewnić się, u dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, że do spodziewanego przejazdu pociągu pozostaje tyle czasu, że roгатki będą mogły być ponownie zamknięte w wymaganym czasie przed dojazdem pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego. Niezależnie od tego, dróżnik przejazdowy powinien upewnić się, czy do przejazdu kolejowo-drogowego nie zbliża się pojazd kolejowy.”;

5) w § 12 ust. 1 pkt 1 lit b otrzymuje brzmienie:

„b) po otrzymaniu sygnału, o którym mowa w lit. a, dróżnik przejazdowy bezzwłocznie zgłasza się do telefonu, podając numer posterunku oraz swoje nazwisko, co oznacza potwierdzenie otrzymania sygnału dzwonkowego o odjeździe pociągu,”;

6) w § 15 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Dróżnik przejazdowy powinien zwracać uwagę, aby składane materiały i sprzęt przy torze lub przejeździe nie wchodziły w skrajnię budowli, nie zasłaniały widoczności pociągów z drogi jak również by odpowiadały warunkom przeciwpożarowym. (Materiał i sprzęt mogą być złożone przy torze lub przejeździe w odległości, co najmniej 2,5 m od osi toru). Widoczność pociągów należy sprawdzać w

warunkach możliwie zbliżonych do tych, w jakich znajdują się użytkownicy drogi, tj. obserwując z drogi czoło zbliżającego się pociągu na wysokości oka kierowcy tj. z wysokości 1,0 - 1,2 m nad osią pasa ruchu drogi.”;

7) w § 25:

a) ust. 2 pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) dróżnik przejazdowy obsługujący przejazd kolejowo-drogowy lub przejście powinien niezwłocznie zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, którzy powinni wprowadzić ograniczenie prędkości czoła pociągu do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz konieczność wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem,”

b) w ust. 6:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wprowadzić ograniczenie prędkości czoła pociągu do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz konieczność wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem;”

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) odnotować uszkodzenie w książce kontroli urządzeń srk i zawiadomić odpowiednich pracowników obsługi technicznej;”

– dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) pracownikowi wyznaczonemu regulaminem technicznym polecić oznakowanie przejazdu lub przejścia znakiem drogowym B-20 wraz z umieszczoną pod nim tablicą z napisem „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”.”

c) w ust. 8:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wprowadzić ograniczenie prędkości czoła pociągu do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz konieczność wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem;”

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) pracownikowi wyznaczonemu regulaminem technicznym polecić oznakowanie przejazdu lub przejścia znakiem drogowym B-20 wraz z umieszczoną pod nim tablicą z napisem „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona.”;

8) w § 26:

a) ust. 1 – 3 otrzymują brzmienie:

„1. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu, na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, jeżeli istnieje możliwość zapewnienia dróżnika przejazdowego uprawnionego do kierowania ruchem na skrzyżowaniu w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego należy:

1) niezwłocznie zapewnić kierowanie ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym przez tego dróżnika;

2) dodatkowo, na czas przejazdu pociągu, oznaczyć doraźnie przejazd kolejowo-drogowy od strony drogi znakiem drogowym B-32b lub B-32c, przy czym znaki te powinny być ustawione z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego, po prawej stronie drogi, bezpośrednio przed roгатką lub sygnalizatorem drogowym w odległości 1 m od krawędzi jezdni.

2. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu, na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, jeżeli nie ma możliwości zapewnienia pracownika, o którym mowa w ust. 1, oraz na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C, należy wprowadzić ograniczenie prędkości czoła pociągu do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego oraz konieczność wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” przed przejazdem kolejowo-drogowym.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, należy niezwłocznie oznakować przejazd kolejowo-drogowy znakiem drogowym B-20, a pod tym znakiem umieścić tablicę z napisem „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”. Znaki te powinny być ustawione z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego po prawej stronie drogi publicznej, bezpośrednio przed roгатką lub sygnalizatorem drogowym w odległości 1 m od krawędzi jezdni.”,

b) w ust. 6:

– pkt 1 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) o umieszczenie przed przejazdem kolejowo-drogowym znaku drogowego B-20 wraz z umieszczoną pod nim tablicą z napisem „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”,

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) wprowadza obowiązek uprzedzania drużyn pociągowych o konieczności wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” przed przejazdem kolejowo-drogowym;”

c) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejściu, należy niezwłocznie wprowadzić ograniczenie prędkości czoła pociągu do 20 km/h na całej szerokości przejścia oraz konieczność wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” przed przejściem.”

d) ust. 9 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) wprowadzić obowiązek uprzedzania drużyn pociągowych o konieczności wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” przed przejściem;”

9) w § 27:

a) w ust. 2:

- uchyla się pkt 2,
- pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3) w przypadku niezapewnienia kierowania ruchem drogowym na przejeździe lub przejściu obsługiwanym z miejsca przez uprawnionego pracownika albo w przypadku prowadzenia robót w trudnych warunkach (brak widoczności, złe warunki atmosferyczne), a także na przejeździe obsługiwanym z odległości, należy wprowadzić ograniczenie prędkości czoła pociągu do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz konieczność wielokrotnego podawania sygnału Rp1 „Baczność” przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem;

4) w przypadku zapewnienia kierowania ruchem drogowym na przejeździe należy z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego, po prawej stronie drogi, bezpośrednio przed roгатką – w odległości 1 m od krawędzi jezdni ustawić, na czas przejazdu pociągu, znak drogowy B-32b albo B-32c.”

b) ust. 3 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wprowadzić ograniczenie prędkości czoła pociągu do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz konieczność wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem.”;

10) w § 28:

a) w pkt 1 lit. a i b otrzymują brzmienie:

„a) wprowadza ograniczenie prędkości czoła pociągu po torze zamkniętym i czynnym do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz konieczność wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem,

b) poleca oznakowanie tego przejazdu znakiem drogowym B-20 z tablicą „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona” przez pracownika wyznaczonego regulaminem technicznym,”

b) w pkt 2 lit. c i d otrzymują brzmienie:

„c) wprowadza ograniczenie prędkości czoła pociągu po torze zamkniętym i czynnym do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz konieczność wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem,

d) poleca oznakowanie przejazdu kolejowo-drogowego znakiem drogowym B-20 z tablicą „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona” przez pracownika wyznaczonego regulaminem technicznym;”

c) w pkt 3 lit. c i d otrzymują brzmienie:

„c) wprowadza ograniczenie prędkości jazdy pociągu po torze zamkniętym i czynnym do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz konieczność wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem,

d) poleca oznakowanie tego przejazdu znakiem drogowym B-20 z tablicą „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona” przez pracownika wyznaczonego regulaminem technicznym.”;

11) w Załączniku nr 3:

a) część I ust.1 pkt 2 wstęp do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„2) Odległość przejazdu/przejścia znajdującego się na szlaku, od posterunku zapowiadawczego:”;

b) część II ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Urządzenia zabezpieczające przejazd/przejście:

- 1) rogatki: (typ napędu, liczba rogatek)
- 2) urządzenia rogatkowe: mechaniczne, elektryczne, elektrohydrauliczne
 - a) rogatki posiadają (elementy odblaskowe, światła czerwone, urządzenia do ryglowania, itp.):
 - b) zasadnicze położenie rogatek
- 3) dodatkowa samoczynna sygnalizacja świetlna uruchamiana przez pociąg: (typ sygnalizacji)
- 4) dodatkowa półsamoczynna sygnalizacja świetlna uruchamiana przez obsługę przejazdu/przejścia: (typ sygnalizacji)
- 5) sygnalizatory drogowe: (typ i liczba)
- 6) tarcze ostrzegawcze przejazdowe: (typ i liczba)
- 7) sygnalizacja dla dróżnika przejazdowego zbliżania się pociągu - jako urządzenie pomocnicze uruchamiane przez pociąg: (typ sygnalizacji)
- 8) powiązanie (uzależnienie) urządzeń przejazdowych ze stacyjnymi urządzeniami srk: (tak lub nie)”.
9) urządzenie radiolączności z systemem „Radio-stop”: (rodzaj i typ)
- 10) urządzenie systemu wspomaganie dróżnika przejazdowego (SWDP): (tak lub nie)”.

§ 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, wchodzi w życie z dniem 5 czerwca 2020 r., z wyjątkiem zmiany ujętej w § 1 pkt 1 lit. a, która wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 2020 r.

Nr IES2b-7200-1/20

Rozdzielnik: A, B

Opracował: Mirosław Urban

nr tel. 600 084 118

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