

BIULETYN PKP POLSKICH LINII KOLEJOWYCH S.A.

Warszawa, 1 września 2022 r.

Nr 9

Uchwały Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

- 1) Nr 632/2022 z dnia 30 sierpnia 2022 r. zmieniająca uchwałę w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”;
- 2) Nr 642/2022 z dnia 30 sierpnia 2022 r. w sprawie wprowadzenia Procedury postępowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w sprawie przeglądów ekologicznych, analiz porealizacyjnych, decyzji naprawczych wydanych przez organy ochrony środowiska Is-4.

Poz. 1

Uchwała Nr 632/2022

Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

z dnia 30 sierpnia 2022 r.

zmieniająca uchwałę w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów
Ir-1”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 17 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki Nr IES1.6202.8.2022 z dnia 16 sierpnia 2022 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

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

1) w § 10 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Pracownicy, których czynności związane są z prowadzeniem ruchu kolejowego, powinni posiadać w czasie wykonywania pracy aktualny wewnętrzny rozkład jazdy pociągów, w postaci Elektronicznego Dziennika Ruchu (EDR) połączonego z Systemem Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE2) albo Systemu Wspomagania Dróżnika Przejazdowego (SWDP).”;

2) w § 30 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Szlaki, na których blokada liniowa jest przystosowana do ruchu dwukierunkowego po jednym lub po obu torach należy odpowiednio oznaczyć w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.”;

3) w § 31 uchyla się ust. 17;

4) w § 36 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

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

Pociąg ratunkowy, w tym pociąg do usuwania skutków awarii, uszkodzeń lub do naprawy infrastruktury kolejowej, może być wyprawiony bez wewnętrznego rozkładu jazdy pociągu. Kursowanie tego pociągu zarządza dyspozytor liniowy nadając mu numer i określając

relację i stopień pierwszeństwa. Powiadamia telefonicznie (selektorem) lub za pomocą systemów informatycznych (SEPE2/EDR) wszystkich dyżurnych ruchu posterunków zapowiadawczych znajdujących się na drodze jazdy takiego pociągu w granicach swojego odcinka, a także dyspozytora liniowego sąsiedniego odcinka, na który pociąg ten ma wjechać. Przed odjazdem ze stacji uruchomienia pociągu ratunkowego wprowadza do systemu SEPE2 dane o tym pociągu, które to drogą elektroniczną eksportowane są do systemu EDR.

W takim przypadku obsadę pociągu ratunkowego należy powiadomić rozkazem pisemnym o obowiązujących w rozkładzie jazdy prędkościach na poszczególnych odcinkach linii kolejowych oraz obowiązujących ograniczeniach prędkości.”;

5) w § 52:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Za pociągi skomunikowane należy uważać wszystkie pociągi pasażerskie, dla których przewoźnik wprowadził skomunikowanie do Systemu Konstrukcji Rozkładu Jazdy (SKRJ).”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Pociągi skomunikowane i czasy oczekiwania na opóźnione pociągi zdążające na skomunikowanie widoczne są w systemach SEPE2 i EDR w zakładce „Skomunikowania/Przejścia składów.”;

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W przypadku awarii systemu EDR należy wygenerować wyciąg pociągów skomunikowanych w systemie SKRJ i dostarczyć go na posterunki ruchu.”;

d) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W przypadku opóźnienia pociągu zdążającego na skomunikowanie należy:

- 1) gdy skomunikowanie jest gwarantowane dyżurny ruchu oczekuje pociągiem skomunikowanym bez uzgodnienia z dyspozytorem liniowym Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w ramach czasu określonego w zakładce „Skomunikowania/Przejścia składów” w systemie EDR”;
- 2) gdy skomunikowanie wymaga wydłużenia czasu postoju pociągu skomunikowanego powyżej czasu określonego w systemie EDR, dyżurny ruchu zgłasza ten fakt dyspozytorowi liniowemu Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.

Dyspozytor liniowy przekazuje otrzymane informacje dyspozytorom przewoźników, tych pociągów, które mają oczekiwać na opóźniony pociąg, a o podjętych decyzjach powiadamia dyżurnego ruchu, który zgłosił potrzebę skomunikowania. Treść ustaleń, dyspozytor liniowy

i dyżurny ruchu, na bieżąco odnotowują w prowadzonej dokumentacji (dziennik dyspozytora, dziennik telefoniczny), a o podjętych decyzjach, dyżurny ruchu powiadamia zainteresowane drużyny pociągowe przy użyciu dostępnych środków łączności.”,

e) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. W przypadku gwarantowanego w EDR skomunikowania pociągów, dyżurny ruchu nie może wyprawić pociągu oczekującego na skomunikowanie przed przybyciem pociągu na nie zdążającego.”;

6) w § 53 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Otwarcie toru szlakowego może nastąpić, gdy ustała przyczyna, dla której tor został zamknięty i gdy tor ten jest wolny od przeszkód do ruchu.

Gdy były prowadzone roboty, otwarcie toru szlakowego może nastąpić po otrzymaniu od kierownika robót zawiadomienia pisemnego lub telefonicznego według wzoru:

„Roboty na torze *nr* szlaku ... zostały ukończone o godzinie *godz.* minut *min.* Tor ten jest zdalny i nie ma przeszkód do ruchu pociągów”.

Na końcu zawiadomienia należy podać nazwisko i stanowisko zawiadamiającego.

W zawiadomieniu należy podać wymagane ograniczenia prędkości jazdy pociągów.

Zawiadomienie o ukończeniu robót kierownik robót przesyła pisemnie do dyżurnego ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego lub dyktuje treść zawiadomienia dyżurnemu ruchu jednego z posterunków zapowiadawczych, przyległych do zamkniętego szlaku.

Jeżeli zawiadomienie to otrzymał dyżurny ruchu, który tego toru nie zamykał, to powinien on natychmiast treść zawiadomienia przekazać dyżurnemu ruchu, który zamknał tor.

Telefonomogramy i pisemne zawiadomienia dotyczące zamknięcia toru oraz ukończenia robót i zgłoszenia gotowości toru do podjęcia ruchu należy wpisywać (wklejać) do dziennika ruchu na odpowiedniej stronie albo postępować zgodnie z ust. 1 § 37.”;

7) w § 58 ust. 7 po ostatnim zdaniu dodaje się zapis w brzmieniu:

„Jeden rozkaz pisemny może dotyczyć zezwolenia na przejechanie obok tylko jednego semafora wskazującego sygnał „Stój”.”;

8) w § 60:

a) ust. 13 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„13. Dyżurny ruchu, który otrzymał żądanie wydawania ostrzeżeń doraźnych, powinien zawiadomić o wprowadzeniu ostrzeżenia doraźnego:”

b) ust. 19 otrzymuje brzmienie:

„19. Dyżurny ruchu, u którego zaistniały okoliczności wymagające wydania jednorazowego ostrzeżenia, powinien:

1) zawiadomić o ostrzeżeniu dyżurnego ruchu stacji wyznaczonej lub stacji ostatniego postoju pociągu albo dyżurnego ruchu stacji sąsiedniej, z odnotowaniem w dzienniku telefonicznym,

2) wydać ostrzeżenie, jeżeli ostrzeżenie dotyczy wyjazdu pociągu.

Jeżeli jednorazowe ostrzeżenie dotyczy szlaku, a dyżurny ruchu stacji wyznaczonej ani stacji ostatniego postoju pociągu nie może już zawiadomić drużyny pociągowej o ostrzeżeniu, zawiadomienie to powinien wydać dyżurny ruchu ostatniej stacji znajdującej się przed tym szlakiem.

Dyżurny ruchu żądający wydania jednorazowego ostrzeżenia może uważać, że drużyna pociągowa została zawiadomiona o ostrzeżeniu, gdy otrzymał zgłoszenie potwierdzające dokonanie tego zawiadomienia, z odnotowaniem w dzienniku telefonicznym.”;

9) w § 62 ust. 5 zdanie ostatnie otrzymuje brzmienie:

„W przypadku jednoosobowej obsady pojazdu trakcyjnego pociągu bez obsady drużyny konduktorskiej, maszynista powinien otrzymać rozkaz pisemny „S”.”;

10) w § 65 ust. 1 wykreśla się zdanie drugie.

11) w § 82 ust. 14 otrzymuje brzmienie:

„14. Potrzebę i gotowość wjazdu i zjazdu z toru kolejowego oraz czas wjazdu i zjazdu tego pojazdu na i z toru kolejowego maszynista PSD lub prowadzący pojazd kolejowy zgłasza dyżurnemu ruchu.”.

§ 2.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
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, o których mowa w § 1, wchodzi w życie z dniem 31 października 2022 r.

Nr IES1.6202.8.2022

Rozdzielnik: A i B

Opracował: Waldemar Bujnowski

nr tel.+48 22 47 32 016

Poz. 2

Uchwała Nr 642/2022

Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

z dnia 30 sierpnia 2022 r.

w sprawie wprowadzenia Procedury postępowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w sprawie przeglądów ekologicznych, analiz porealizacyjnych, decyzji naprawczych wydanych przez organy ochrony środowiska Is-4

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 17 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Terenów Kolejowych i Ochrony Środowiska Centrali Spółki Nr ITS11.002.1.2022.ET.1 z dnia 19 sierpnia 2022 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

Wprowadza do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Procedurę postępowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w sprawie przeglądów ekologicznych, analiz porealizacyjnych, decyzji naprawczych wydanych przez organy ochrony środowiska Is-4, stanowiącą załącznik do uchwały.

§ 2.

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

§ 3.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza Dyrektorowi Biura Terenów Kolejowych i Ochrony Środowiska Centrali Spółki.

§ 4.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a procedura, o której mowa w § 1, wchodzi w życie po upływie 5 dni od dnia podjęcia uchwały.

Nr ITS11.002.1.2022.ET.1

Rozdzielnik: A,B

Opracował/a: Elżbieta Tocicka

nr tel. (22) 473 32 92

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