

BIULETYN PKP POLSKICH LINII KOLEJOWYCH S.A.

Warszawa, 20 grudnia 2023 r.

Nr 22

Uchwała Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

- 1) Nr 1168/2023 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1a”
- 2) Nr 1169/2023 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 Ir-1b”

Poz. 1

Uchwała Nr 1168/2023
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 18 grudnia 2023 r.

w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1a”

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 IES4.600.2.2023.10 z dnia 5 grudnia 2023 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

Wprowadza do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1a”, stanowiącą załącznik do uchwały.

§ 2.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. „Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1a” podlega opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 3.

Z dniem wejścia w życie instrukcji, o której mowa w § 1, traci moc uchwała Nr 737/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 16 września 2014 r. w sprawie przyjęcia Zarządzenia wprowadzającego „Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1a”.

§ 4.

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

§ 5.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a instrukcja, o której mowa w § 1, wchodzi w życie z dniem opublikowania niniejszej uchwały w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Nr IES4.600.2.2023.10

Rozdzielnik: A, B

Poz. 2

Uchwała Nr 1169/2023
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 18 grudnia 2023 r.

w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 Ir-1b”

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 IES4.600.3.2023.5 z dnia 6 grudnia 2023 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

W „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1b”, stanowiącej załącznik do zarządzenia Nr 9/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 24 marca 2015 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 Ir-1b” wprowadza następujące zmiany:

- 1) w § 5 ust. 7 i 8 otrzymują brzmienie:

„7. Ruch pociągów z prędkością większą niż 160 km/h może odbywać się wyłącznie pod pełnym nadzorem czynnego i sprawnie działającego systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, jeżeli pociąg jest wyposażony w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 i porusza się na odcinku linii kolejowej wyposażonej w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2.

8. W przypadku niespełnienia warunków, o których mowa w § 3 ust. 4 (sygnalizatory), § 5 ust. 8 (pełny nadzór) i § 26 ust. 1 lub ust. 8 (ograniczenia), prowadzenie pociągu nie może odbywać się z prędkością większą niż 160 km/h.”;

- 2) w § 7 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2) w poziomie STM, tryb pracy „STM Krajowy” (SN), jeśli urządzenia pokładowe nie są przystosowane do pracy w systemie ERTMS/ETCS poziomu 1, ale posiadają moduł STM obowiązujący na liniach PKP PLK S.A. – w tym przypadku pociąg należy prowadzić w oparciu o wskazania istniejących sygnalizatorów przytorowych, zgodnie z przepisami krajowymi obowiązującymi na sieci PKP PLK S.A., w tym z Instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1) i Instrukcją sygnalizacji le-1 (E-1), z maksymalną prędkością nie przekraczającą 160 km/h, o ile nie ma dodatkowych

obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów oraz z ograniczeń prędkości obowiązujących na danym odcinku linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu);

3) w poziomie 0, tryb pracy „Linia Niewyposażona” (UN), jeśli urządzenia pokładowe nie są przystosowane do pracy w systemie ERTMS/ETCS poziomu 1 i nie posiadają modułu STM obowiązującego na liniach PKP PLK S.A. – w tym przypadku pociąg należy prowadzić w oparciu o wskazania istniejących sygnalizatorów przytorowych, zgodnie z przepisami krajowymi obowiązującymi na sieci PKP PLK S.A., w tym z Instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1) i Instrukcją sygnalizacji le-1 (E-1), z maksymalną prędkością nie przekraczającą 160 km/h, o ile nie ma dodatkowych obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów oraz z ograniczeń prędkości obowiązujących na danym odcinku linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu).”;

3) w § 8 pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) w poziomie STM, tryb pracy „STM Krajowy” (SN), jeśli urządzenia pokładowe posiadają moduł STM obowiązujący na liniach PKP PLK S.A. – pociąg należy prowadzić w oparciu o wskazania istniejących sygnalizatorów przytorowych, zgodnie z zasadami i przepisami ruchu obowiązującymi na liniach niewyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS, w tym zgodnie z Instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1) i Instrukcją sygnalizacji le-1 (E-1), z maksymalną prędkością nie przekraczającą 160 km/h, o ile nie ma dodatkowych obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów oraz z ograniczeń prędkości obowiązujących na danym odcinku linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu);

2) w poziomie 0, tryb pracy „Linia Niewyposażona” (UN), jeśli urządzenia pokładowe nie posiadają modułu STM obowiązującego na liniach PKP PLK S.A. – pociąg należy prowadzić w oparciu o wskazania istniejących sygnalizatorów przytorowych, zgodnie z zasadami i przepisami ruchu obowiązującymi na liniach niewyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS, w tym zgodnie z Instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1) i Instrukcją sygnalizacji le-1 (E-1), z maksymalną prędkością nie przekraczającą 160 km/h, o ile nie ma dodatkowych obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów oraz z ograniczeń prędkości obowiązujących na danym odcinku linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu).”;

4) § 10 otrzymuje brzmienie:

„§ 10. Prowadzenie ruchu pociągów bez urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS na liniach wyposażonych w system ERTMS/ETCS poziomu 2

Ruch pociągów niewyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS po liniach wyposażonych w system ERTMS/ETCS poziomu 2 należy prowadzić zgodnie z zasadami i przepisami ruchu obowiązującymi na liniach niewyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ETCS, w tym zgodnie z Instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1) i Instrukcją sygnalizacji le-1 (E-1), z maksymalną prędkością nie przekraczającą 160 km/h, o ile nie ma dodatkowych obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów oraz z ograniczeń prędkości obowiązujących na danym odcinku linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu).”;

5) w § 16 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Maszynista pociągu po wykonaniu czynności opisanych w ust. 2 pkt 2 i otrzymaniu od dyżurnego ruchu rozkazu pisemnego, o którym mowa w ust. 3, zobowiązany jest zmienić tryb pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziom 2 na tryb „Odpowiedzialność Personelu” (SR) i rozpocząć jazdę zgodnie z zasadami i przepisami ruchu obowiązującymi na liniach niewyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS, z prędkością nie przekraczającą 160 km/h, o ile pojazd trakcyjny wyposażony jest przynajmniej w jeden rodzaj sprawnych urządzeń kontrolujących czujność maszynisty oraz w sprawne urządzenia radiołączności pociągowej z zachowaniem obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów, a także z ograniczeń prędkości obowiązujących na danym odcinku linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu).”;

6) w § 17 ust. 2 pkt 1 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) jeśli restart się nie powiódł, dyżurny ruchu poleca maszyniście, kontynuowanie dalszej jazdy bez nadzoru urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS – polecenie to przekazuje za pomocą rozkazu pisemnego „S” bądź „N”, wypełniając odpowiednio działkę 4 bądź 6 zapisem: „Jazda bez nadzoru urządzeń pokładowych ERTMS/ETCS.

W przypadku, gdy pociąg zatrzymał się przed przejazdem kolejowym w odległości mniejszej niż obowiązująca droga hamowania, dyżurny ruchu uzupełnia zapis w działce 4 rozkazu pisemnego „S” bądź zapis w działce 6 rozkazu pisemnego „N” poleceniem: „Jazda przez przejazd(y) w km z prędkością do 20 km/h”. W rozkazie pisemnym należy uwzględnić wszystkie przejazdy kolejowe, w stosunku do których pociąg zatrzymał się w odległości mniejszej niż obowiązująca droga hamowania.

W trakcie jazdy bez nadzoru urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, maszynista zobowiązany jest prowadzić pociąg w oparciu o wskazania sygnalizatorów przytorowych, zgodnie z zasadami i przepisami ruchu obowiązującymi na liniach niewyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS, z prędkością nie przekraczającą 160 km/h, z zachowaniem obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów, a także z ograniczeń prędkości obowiązujących na danym odcinku linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu);”;

7) w § 17 ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) w przypadku, gdy sytuacja ruchowa na to nie pozwala albo pociąg zatrzymał się w obrębie stacji za semaforem wyjazdowym bądź na szlaku gdzie w zasięgu wzroku maszynisty nie ma semafora wjazdowego na stację, dyżurny ruchu zezwala maszyniście na rozpoczęcie jazdy bez nadzoru urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS. Zezwolenie to dyżurny ruchu wydaje za pomocą rozkazu pisemnego „S” bądź „N”, wypełniając odpowiednio działkę 4 bądź 6 zapisem: „Jazda bez nadzoru urządzeń pokładowych ETCS.

W przypadku, gdy pociąg zatrzymał się przed przejazdem kolejowym w odległości mniejszej niż obowiązująca droga hamowania, dyżurny ruchu uzupełnia zapis w działce 4 rozkazu pisemnego „S” bądź zapis w działce 6 rozkazu pisemnego „N” zdaniem: „Jazda przez przejazd(y) w km z prędkością do 20 km/h”.

W rozkazie pisemnym należy uwzględnić wszystkie przejazdy kolejowe, w stosunku do których pociąg zatrzymał się w odległości mniejszej niż obowiązująca droga hamowania.

W trakcie jazdy bez nadzoru urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, maszynista prowadzi pociąg w oparciu o wskazania sygnalizatorów przytorowych, zgodnie z zasadami i przepisami ruchu obowiązującymi na liniach niewyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS, z prędkością nie przekraczającą 160 km/h, z zachowaniem obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów, a także z ograniczeń prędkości obowiązujących na danym odcinku linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu).”;

8) w § 24 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Jeżeli z powodu niedziałania lub nieprawidłowego działania urządzeń blokady liniowej, zostało wprowadzone (lub jest stosowane) telefoniczne zapowiadanie pociągów na szlaku z pólsmoczną (jednodzielną) lub z samoczną (wielodzielną) blokadą liniową zgodnie z postanowieniami § 28 lub § 29 Instrukcji

o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R 1), dyżurny ruchu zobowiązany jest powiadomić o tym maszynistów pociągów wyposażonych w system ERTMS/ETCS poziomu 2.

Dalsza jazda pociągu może być kontynuowana w trybie pracy urządzeń pokładowych ERTMS/ETCS „Odpowiedzialność Personelu” (SR), po otrzymaniu przez maszynistę rozkazu pisemnego „S” lub „N” z odpowiednio wypełnioną, działką 4 lub 6 zawierającą informację, o której mowa wyżej oraz polecenie określające sposób i zakres dalszej jazdy o treści: „Jazda w trybie SR do semafora”.

W przypadku, gdy bezpośrednio za semaforem wyjazdowym na szlak z półsamoczną (jednoodstępową) lub samoczną (wieloodstępową) blokadą liniową, w odległości mniejszej niż obowiązująca droga hamowania znajduje się przejazd kolejowy bez osłaniającej go tarczy ostrzegawczej przejazdowej, dyżurny ruchu zobowiązany jest uzupełnić zapis w działce 4 rozkazu pisemnego „S” lub w działce 6 rozkazu pisemnego „N” poleceniem: „Jazda przez przejazd(y) w km z prędkością do 20 km/h” – w rozkazie pisemnym należy uwzględnić wszystkie przejazdy kolejowe, znajdujące się w odległości mniejszej niż obowiązująca droga hamowania.

Podczas obowiązującego telefonicznego zapowiadania pociągów na szlakach z półsamoczną (jednoodstępową) lub samoczną (wieloodstępową) blokadą liniową, jazda pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, w trybie „Odpowiedzialność Personelu” (SR) może się odbywać z maksymalną prędkością 160 km/h, o ile pojazd trakcyjny wyposażony jest przynajmniej w jeden rodzaj sprawnych urządzeń kontrolujących czujność maszynisty oraz w sprawne urządzenia radiołączności pociągowej i nie ma dodatkowych obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów, w tym z Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1) i Instrukcji sygnalizacji Ie-1 (E-1), a także ograniczeń prędkości obowiązujących na danym odcinku linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu) oraz innych ograniczeń zawartych w rozkazie pisemnym przekazanym maszyniście przez dyżurnego ruchu.

Jazda w trybie „Odpowiedzialność Personelu” (SR) możliwa jest do semafora określonego przez dyżurnego ruchu w rozkazie pisemnym.

Dojeżdżając do semafora wskazanego przez dyżurnego ruchu w rozkazie pisemnym, maszynista zobowiązany jest ograniczyć prędkość jazdy pociągu do 40 km/h i obsłużyć na pokładowym pulpicie ETCS (DMI) przycisk „START”, celem wznowienia jazdy pod nadzorem Centrum Sterowania Radiowego (RBC). Użycie przycisku

„START” powinno nastąpić, gdy czoło pociągu znajdzie się w odległości około 150 metrów przed wskazanym semaforem.”;

9) w § 26 ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Do czasu wprowadzenia do systemu ERTMS/ETCS ograniczenia prędkości (TSR) i osygnalizowania – niezależnie od wprowadzonego ograniczenia prędkości – prędkość pociągów na całym szlaku (stacji) należy ograniczyć do 160 km/h. Polecenie ograniczenia prędkości należy przekazać maszyniście rozkazem pisemnym „O”.”;

10) w Załączniku nr 1 ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Maszynista, po otrzymaniu od dyżurnego ruchu zezwolenia na jazdę w trybie „Odpowiedzialność Personelu” (SR) i zezwolenia na przejechanie obok semafora wskazującego sygnał „Stój”, o którym mowa w ust. 2 pkt 3 niniejszego załącznika, zobowiązany jest zmienić tryb pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 do trybu „Odpowiedzialność Personelu” (SR) i rozpocząć jazdę zgodnie z zasadami i przepisami ruchu obowiązującymi na liniach niewyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ETCS, z prędkością nie przekraczającą 160 km/h, o ile pojazd trakcyjny wyposażony jest przynajmniej w jeden rodzaj sprawnych urządzeń kontrolujących czujność maszynisty oraz w sprawne urządzenia radiolączności pociągowej z zachowaniem obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów, a także z ograniczeń prędkości obowiązujących na danym odcinku linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu).

Jazdę w trybie „Odpowiedzialność Personelu” (SR) należy kontynuować do semafora wjazdowego najbliższego posterunku ruchu, wskazanego w rozkazie pisemnym przekazanym maszyniście przez dyżurnego.

Dojeżdżając do wskazanego semafora, maszynista zobowiązany jest ograniczyć prędkość pociągu do 40 km/h i obsłużyć na pokładowym pulpicie ERTMS/ETCS (DMI) przycisk „START” celem wznowienia jazdy pod nadzorem Centrum Sterowania Radiowego (RBC). Czynność, o której mowa należy wykonać, gdy czoło pociągu znajduje się w odległości około 150 metrów przed wskazanym semaforem.”.

§ 2.

Przyjmuje tekst jednolity „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1b”, uwzględniający zmiany, o których mowa w § 1, stanowiący załącznik do uchwały.

§ 3.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Tekst jednolity „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1b” podlega opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 4.

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

§ 5.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a zmiany, o których mowa w §1, wchodzi w życie z dniem opublikowania niniejszej uchwały w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Nr IES4.600.3.2023.5

Rozdzielnik: A, B

Wydawca: Centrala PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

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

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