

BIULETYN PKP POLSKICH LINII KOLEJOWYCH S.A.

Warszawa, 14 listopada 2024 r.

Nr 16

Uchwała Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

- 1) Nr 775/2024 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 27 sierpnia 2024 r. w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15”;
- 2) Nr 878/2024 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 17 września 2024 r. w sprawie wprowadzenia zmian do „Warunków dopuszczenia do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez Polskie Linie Kolejowe S.A. środków do smarowania części trących w rozjazdach kolejowych Ir-27”;
- 3) Nr 980/2024 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 22 października 2024 r. w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych Ir-14”;
- 4) Nr 1058/2024 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 12 listopada 2024 r. w sprawie wprowadzenia „Wymagań technicznych dla wskaźników i tablic sygnałowych Ie-102”

Poz. 1

Uchwała Nr 775/2024

Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

z dnia 27 października 2024 r.

w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15”

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 IES5.634.120.2024 z dnia 20 sierpnia 2024 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

W „Instrukcji o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15” stanowiącej załącznik do uchwały Nr 602/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 1 października 2019 r. wprowadza następujące zmiany:

- 1) w § 1 dodaje się ust. 5 w brzmieniu: „5. Zgody na odstępstwo od postanowień niniejszej Instrukcji udziela Dyrektor Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki zgodnie z Zasadami opracowania i publikowania instrukcji wewnętrznych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ia-7.”;
- 2) w § 4 ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) transport pojazdów kolejowych uszkodzonych w wyniku awarii technicznych z miejsca uszkodzenia do najbliższej stacji lub innego wyznaczonego miejsca.”;
- 3) w § 10 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Ćwiczenia mają na celu sprawdzenie gotowości operacyjnej zespołów ratownictwa technicznego, a przede wszystkim terminowego i sprawnego zebrania załogi oraz praktycznego użycia sprzętu. Próbne alarmy są zarządzane co najmniej raz na 6 miesięcy.”;
- 4) w § 13 ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Kierownik zespołu kolejowego ratownictwa technicznego powinien prowadzić „Książkę ratownictwa technicznego” wg wzoru określonego w załączniku Nr 5 do niniejszej Instrukcji oraz dokumenty określone w RO-T oraz przysyłać w formie elektronicznej do komórki organizacyjnej właściwej ds. ratownictwa technicznego w Centrali Spółki po każdorazowej aktualizacji.”;
- 5) Załącznik nr 1 otrzymuje brzmienie:

„Wykaz obowiązujących aktów prawnych:

- 1) Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. 2024 poz. 697);
- 2) Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (t.j. Dz.U. 2024 poz. 643);

- 3) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 lipca 1992 r. w sprawie zakresu i trybu korzystania z praw przez kierującego działaniem ratowniczym (Dz. U. Nr 54, poz. 259);
- 4) Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 lipca 2017 r. w sprawie szczegółowych zasad organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1319 z późn. zm.);
- 5) Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 31 lipca 2001 r. w sprawie szczegółowych zasad kierowania i współdziałania jednostek ochrony przeciwpożarowej biorących udział w działaniu ratowniczym (t.j. Dz. U. z 2013 r., poz. 709);
- 6) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 369);
- 7) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 46);
- 8) Rozporządzenie Rady ministrów z dnia 12 czerwca 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie profilaktycznych posiłków i napojów (Dz.U.2019 poz. 1160);
- 9) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 listopada 2022 r. w sprawie egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty (Dz.U.2022 poz. 2557);
- 10) Rozporządzenie Ministra Rodziny i Polityki Społecznej z dnia 4 listopada 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz.U. 2021 poz. 2088.).”

§ 2.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Tekst ujednoczony „Instrukcji o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15”, uwzględniający zmiany zawarte w § 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 po opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Nr IES5.634.120.2024

Rozdzielnik: A.B.

Poz. 2

Uchwała Nr 878/2024

Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

z dnia 17 września 2024 r.

w sprawie wprowadzenia zmian do „Warunków dopuszczenia do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez Polskie Linie Kolejowe S.A. środków do smarowania części trących w rozjazdach kolejowych Ir-27”

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 IES4.6202.2.2024 z dnia 3 września 2024 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

W „Warunkach dopuszczenia do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez Polskie Linie Kolejowe S.A. środków do smarowania części trących w rozjazdach kolejowych Ir-27” stanowiących załącznik do uchwały Nr 527/2022 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 12 lipca 2022 r. wprowadza następujące zmiany:

- 1) w § 2 pkt. 1) otrzymuje brzmienie: „1) Biuro Standaryzacji – Biuro Standaryzacji Centrali Spółki”;
- 2) w § 2 pkt. 3) otrzymuje brzmienie: ”3) Członek Zarządu – Członek Zarządu Spółki, któremu zgodnie z obowiązującą uchwałą Spółki podporządkowane jest Biuro Standaryzacji”;
- 3) w § 3 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1) Wnioskodawca składa Wniosek o wydanie Dopuszczenia, zgodny ze wzorem określonym w załączniku nr 2 do Procedury SMS-PW-17, na adres siedziby Centrali Spółki do Biura Standaryzacji.”;
- 4) w § 3 ust. 3 pkt. 1) otrzymuje brzmienie: ”1) Biuro Standaryzacji – w zakresie kompletności dokumentacji;”;
- 5) w § 6 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2) Jeżeli Jednostka Badawcza, na podstawie wykonanych badań laboratoryjnych, wyda pozytywną opinię o środku do smarowania, to Biuro Standaryzacji, w uzgodnieniu z Biurem Eksploatacji, wyznacza poligon
- 6) do przeprowadzenia badań eksploatacyjnych.”.
- 7) w § 6 ust. 10 otrzymuje brzmienie: „10) Po zakończeniu badań eksploatacyjnych kopie kart testowych, poświadczone za zgodność z oryginałem, Zakład przekazuje do Biura Standaryzacji.”;
- 8) w § 10 ust. 2 lit. a) otrzymuje brzmienie: „a) należy złożyć do Biura Standaryzacji, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 2 do Procedury SMS-PW-17 (w pkt. 2 Wniosku należy dodatkowo umieścić zapis, że jest to wniosek o przedłużenie

ważności Dopuszczenia oraz wpisać numer dotychczas posiadanego Dopuszczenia).”;

9) Załącznik nr 3 otrzymuje brzmienie:

„Lista otwarta Jednostek Badawczych, których opinie o środku do smarowania są akceptowane przez Spółkę”

1. Instytut Kolejnictwa, Laboratorium Badań Materiałów i Elementów Konstrukcji,
2. ul. Chłopickiego 50, 04-275 Warszawa.
3. Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych, Laboratorium Materiałów Pędnych i Smarów, ul. Ostroroga 35 a, 01-163 Warszawa.
4. Politechnika Krakowska, Wydział Mechaniczny, Instytut Pojazdów Szynowych.
5. al. Jana Pawła II 37, 31-864 Kraków.
6. Instytut Nafty i Gazu – Państwowy Instytut Badawczy, ul. Lubicz 25a, 31-503 Kraków.
7. Instytut Chemii Przemysłowej, ul. Rydygiera 8, 01-793 Warszawa.
8. Politechnika Śląska, Wydział Transportu, ul. Krasińskiego 8, 40-019 Katowice.”

10) w Załączniku nr 6 w § 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie: ”1. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w działaniu środka do smarowania rozjazdów kolejowych, stwarzających utrudnienia dla prawidłowej pracy rozjazdu lub zdrowia ludzi, Zakład Linii Kolejowych może odstąpić od dalszych badań eksploatacyjnych, informując niezwłocznie o tym fakcie Zleceniodawcę oraz Biuro Standaryzacji.”;

11) w Załączniku nr 6 w § 6 ust. 2 otrzymuje brzmienie: ”2. Dokumenty, o których mowa w ust. 1, przekazywane są przez Zakład Linii Kolejowych również do wiadomości Biura Standaryzacji Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”.

§ 2.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Tekst jednolity „Warunków dopuszczenia do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez Polskie Linie Kolejowe S.A. środków do smarowania części trących w rozjazdach kolejowych Ir-27”, uwzględniający zmiany zawarte w § 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 po opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Nr IES4.6202.2.2024

Rozdzielnik: A. B.

Poz. 3

Uchwała Nr 980/2024

Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

z dnia 22 października 2024 r.

w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych Ir-14”

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 IES12.612.10.2024 z dnia 25 września 2024 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

W „Instrukcji kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych Ir-14”, stanowiącej załącznik do uchwały Nr 9/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 15 stycznia 2019 r. (ze zmianą) wprowadza następujące zmiany:

1) § 8 otrzymuje brzmienie:

„§ 8. Rejestracja procesu przewozowego

1. W przypadku maksymalnego opóźnienia pociągu do 3 minut włącznie na trasie przejazdu, które zostało wyzerowane, nie wzrosło powyżej tej wartości na całej trasie przejazdu tego pociągu oraz opóźnienie to nie spowodowało opóźnień wtórnych innych pociągów, dopuszcza się możliwość nierejestrowania takiego opóźnienia.
2. W rejestracji i tworzeniu informacji o biegu pociągu, jak również tworzeniu sprawozdawczości ilustrującej realizację procesu przewozowego na podstawowym poziomie uczestniczą:
 - 1) maszynista pojazdu trakcyjnego lub inny uprawniony pracownik drużyny pociągowej przewoźnika przekazuje do dyżurnego ruchu (najbliższego posterunku za pomocą dostępnych środków łączności) informację o powstałym opóźnieniu, jego wielkości i przyczynie;
 - 2) dyżurny ruchu, który w dzienniku ruchu (w wersji papierowej lub elektronicznej) w rubryce „Uwagi” lub innej prowadzonej dokumentacji odnotowuje wielkość i przyczynę opóźnienia pociągów powstałych na obszarze działania obsługiwanego posterunku ruchu oraz na przyległych szlakach (w tym zgłoszonych radiotelefonicznie przez maszynistę pojazdu trakcyjnego), składa na bieżąco telefonicznie meldunki o powstałych opóźnieniach do właściwego terytorialnie dyspozytora liniowego w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym, zwanej dalej IDDE;

- 3) dyspozytor w zakładzie linii kolejowych, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu na bieżąco rejestruje w SEPE;
 - 4) dyspozytor liniowy (IDDE), który zgłoszone przez dyżurnego ruchu przyczyny i wielkości opóźnień pociągów wprowadza do Systemu Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej, zwanej dalej SEPE, stosuje kody przyczyn opóźnień wg załącznika 1a. Opóźnienia wtórne pociągów, wynikające z krzyżowania, dojścia, przepuszczania, skomunikowania oraz przejścia składów (pojazdów) lub drużyn pociągowych itp. należy kwalifikować zgodnie z przyczyną pierwotną;
 - 5) właściwy dyspozytor (IDDE), weryfikuje prawidłowość dokumentowania pracy eksploatacyjnej, na bieżąco wyjaśnia stwierdzone nieprawidłowości, a po wykonaniu tych czynności, dokonuje autoryzacji jakości przejazdu pociągów, nie później niż w kolejnej dobie po zakończeniu biegu pociągów;
 - 6) uprawniony pracownik przewoźnika weryfikuje na bieżąco kwalifikacje opóźnienia pociągów, w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości lub niezgodności zgłasza swoje uwagi do właściwej terytorialnie Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym (IDDE).
3. Reklamacje w zakresie nieprawidłowości przy opisywaniu przyczyn opóźnień będą realizowane na podstawie zapisów określonych w Regulaminie sieci.
 4. Szczegółowe zasady współpracy dyspozytorów Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym i przewoźników w zakresie rejestracji procesu przewozowego oraz rozliczeń wynikających z Planu wykonania, określone są w Regulaminie sieci."
- 2) Załącznik nr 1 i Załącznik nr 1a do „Instrukcji o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych Ir-14” otrzymują brzmienie określone w załączniku do niniejszej uchwały;
 - 3) użyty w „Instrukcji o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych Ir-14” wyraz „PLK” zastępuje się sformułowaniem „PLK SA”.

§ 2.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.;
2. Tekst ujednoczony „Instrukcji o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych Ir-14” 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 15 grudnia 2024 r.

Nr IES12.612.10.2024

Rozdzielnik: A, B

Poz. 4

Uchwała Nr 1058/2024

Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

z dnia 12 listopada 2024 r.

w sprawie wprowadzenia „Wymagań technicznych dla wskaźników i tablic sygnałowych le-102”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 17 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Standaryzacji Centrali Spółki Nr IST4.002.30.2024 z dnia 7 listopada 2024 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwała, co następuje:

§ 1.

Wprowadza do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Wymagania techniczne dla wskaźników i tablic sygnałowych le-102”, stanowiące załącznik do uchwały.

§ 2.

Z dniem wejścia w życie wymagań, o których mowa w § 1, traci moc uchwała Nr 809/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 10 grudnia 2019 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Wymagań technicznych dla wskaźników i tablic sygnałowych le-102”.

§ 3.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. „Wymagania techniczne dla wskaźników i tablic sygnałowych le-102” podlegają opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 4.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza Dyrektorowi Biura Standaryzacji Centrali Spółki.

§ 5.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a „Wymagania techniczne dla wskaźników i tablic sygnałowych le-102” wchodzi w życie z dniem publikacji uchwały w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Nr IST4.002.30.2024

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