

BIULETYN PKP POLSKICH LINII KOLEJOWYCH S.A.

Warszawa, 29 listopada 2024 r.

Nr 18

Uchwała Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

- 1) Nr 1044/2024 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 12 listopada 2024 r. w sprawie wprowadzenia zmiany do „Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść Ir-7”;
- 2) Nr 1072/2024 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 19 listopada 2024 r. w sprawie wprowadzenia zmiany do „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”.

Poz. 1

Uchwała Nr 1044/2024
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 12 listopada 2024 r.

w sprawie wprowadzenia zmiany 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 IES4.6202.3.2024 z dnia 23 października 2024 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, 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., w sprawie wprowadzenia „Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść Ir-7”, ze zmianą, § 28 otrzymuje brzmienie:

„§ 28

Zasady postępowania w czasie prowadzenia prac w strefie oddziaływania urządzeń ssp

1. Gdy nie ma możliwości dezaktywacji urządzeń ssp (wyłączenia czujników), dyżurny ruchu, przed wyprawieniem pociągu roboczego:
 - a) wprowadza ograniczenie prędkości czoła pociągu, po torach zamkniętym i czynnym, do 20 km/h, na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz konieczność dodatkowego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Bacność”, na odcinku od wskaźnika W 6a albo W 6b do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,
 - b) poleca oznakowanie tego przejazdu znakiem drogowym B-20 z tablicą „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona” przez pracownika wyznaczonego regulaminem technicznym,
 - c) na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B poleca pracownikowi wyznaczonemu regulaminem technicznym, zabezpieczenie drągów rogatek przejazdowych w pozycji otwartej.
2. Gdy jest możliwość dezaktywacji urządzeń ssp (wyłączenia czujników) osobno dla każdego z torów, dyżurny ruchu, przed wyprawieniem pociągu roboczego:
 - a) wyłącza czujniki ssp - jedynie na torze zamkniętym,

- b) po torze czynnym (torach czynnych) ruch pociągów prowadzi bez wprowadzania ograniczenia prędkości, po uprzedzeniu drużyn pociągowych rozkazem pisemnym „O” o konieczności dodatkowego podawania sygnału dźwiękowego Rp1 „Baczność”, na odcinku od wskaźnika W 6a lub W 6b do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,
 - c) w rozkazie pisemnym „S” wydanym pociągowi roboczemu nakazuje ograniczenie prędkości pociągu roboczego do 10 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, a kierownikowi pociągu roboczego (lub innemu uprawnionemu pracownikowi) kierowanie ruchem drogowym w czasie jazdy pociągu roboczego przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście.
3. Gdy jest możliwość dezaktywacji urządzeń ssp (wyłączenia czujników) ale bez identyfikacji toru (lub dezaktywacja następuje jednocześnie dla wszystkich torów) dyżurny ruchu, przed wyprawieniem pociągu roboczego:
- a) wyłącza czujniki ssp we wszystkich torach (zamkniętym i czynnym),
 - b) wprowadza ograniczenie prędkości jazdy pociągu po torze zamkniętym i czynnym do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz konieczność dodatkowego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”, na odcinku od wskaźnika W 6a albo W 6b do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,
 - c) poleca oznakowanie tego przejazdu znakiem drogowym B-20 z tablicą „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona” przez pracownika wyznaczonego regulaminem technicznym.
4. Przejazd pociągu roboczego przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście, gdy dezaktywowano urządzenia ssp (wyłączono czujniki) jedynie na torze zamkniętym, dozwolony jest po ich aktywowaniu przez dyżurnego ruchu na żądanie kierownika pociągu, a gdy urządzenia wykluczają taką możliwość, po:
- a) zatrzymaniu pociągu roboczego bezpośrednio przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem,
 - b) podjęciu kierowania ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu przez kierownika pociągu roboczego (lub innego uprawnionego pracownika),
 - c) podawaniu prowadzącemu pociąg roboczy sygnału Rm 1 „Do mnie” przez kierownika pociągu roboczego (lub innego uprawnionego pracownika), po upewnieniu się, że piesi i pojazdy drogowe zatrzymały się i w sposób bezpieczny można przejechać przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście,
 - d) ograniczeniu prędkości pociągu roboczego do 10 km/h na całej szerokości przejazdu drogowo-kolejowego lub przejścia

5. Zasady postępowania określone w ust. 2 i 4 obowiązują również w przypadku wykonywania prac modernizacyjnych lub utrzymaniowych w infrastrukturze kolejowej, gdy zachodzi potrzeba czasowego demontażu czujników ssp w torze zamkniętym.”.

§ 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 zmiana wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 2024 r., po opublikowaniu uchwały w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Nr IES4.6202.3.2024

Rozdzielnik: A, B.

Poz. 2

Uchwała Nr 1072/2024
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 19 listopada 2024 r.

w sprawie wprowadzenia zmiany 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 IES1.6202.47.2024 z dnia 6 listopada 2024 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” z późniejszymi zmianami, wprowadza następujące zmiany:

1) w § 63 ust. 5 w tabeli dodaje się wiersz w brzmieniu:

3a)	10	podczas przejeżdżania pociągu roboczego przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście, w przypadku, gdy jedynie w torze zamkniętym dezaktywowane są urządzenia ssp. Polecenie jazdy przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście wydaje kierownik pociągu roboczego lub inny pracownik uprawniony do kierowania ruchem drogowym oraz podając sygnał Rm 1 „Do mnie” Prędkość obowiązuje dla czoła pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.	§ 84 ust. 24 pkt 4
-----	----	---	--------------------

2) w § 84 ust. 24 otrzymuje brzmienie:

„24. Zasady postępowania w czasie prowadzenia prac w strefie oddziaływania urządzeń ssp

1. Gdy nie ma możliwości dezaktywacji urządzeń ssp (wyłączenia czujników), dyżurny ruchu, przed wyprawieniem pociągu roboczego:
 - a) wprowadza ograniczenie prędkości czoła pociągu, po torach zamkniętym i czynnym, do 20 km/h, na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz konieczność dodatkowego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Bacność”, na odcinku od wskaźnika W 6a albo W 6b do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,
 - b) poleca oznakowanie tego przejazdu znakiem drogowym B-20 z tablicą „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona” przez pracownika wyznaczonego regulaminem technicznym,
 - c) Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B poleca pracownikowi wyznaczonemu regulaminem technicznym, zabezpieczenie drógów rogatek przejazdowych w pozycji otwartej.
2. Gdy jest możliwość dezaktywacji urządzeń ssp (wyłączenia czujników) osobno dla każdego z torów, dyżurny ruchu, przed wyprawieniem pociągu roboczego:
 - a) wyłącza czujniki ssp - jedynie na torze zamkniętym,
 - b) po torze czynnym (torach czynnych) ruch pociągów prowadzi bez wprowadzania ograniczenia prędkości, po uprzedzeniu drużyn pociągowych rozkazem pisemnym „O” o konieczności dodatkowego podawania sygnału dźwiękowego Rp1 „Bacność”, na odcinku od wskaźnika W 6a lub W 6b do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,
 - c) w rozkazie pisemnym „S” wydanym pociągowi roboczemu nakazuje ograniczenie prędkości pociągu roboczego do 10 km/h na całej szerokości poszczególnych przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, a kierownikowi pociągu roboczego (lub innemu uprawnionemu pracownikowi) kierowanie ruchem drogowym w czasie jazdy pociągu roboczego przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście.
3. Gdy jest możliwość dezaktywacji urządzeń ssp (wyłączenia czujników) ale bez identyfikacji toru (lub dezaktywacja następuje jednocześnie dla wszystkich torów) dyżurny ruchu, przed wyprawieniem pociągu roboczego:
 - a) wyłącza czujniki ssp we wszystkich torach (zamkniętym i czynnych),
 - b) wprowadza ograniczenie prędkości jazdy pociągu po torze zamkniętym i czynnym do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz konieczność dodatkowego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Bacność”, na odcinku od wskaźnika W 6a albo W 6b do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,

- c) poleca oznakowanie tego przejazdu znakiem drogowym B-20 z tablicą „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona” przez pracownika wyznaczonego regulaminem technicznym.
4. Przejazd pociągu roboczego przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście, gdy dezaktywowano urządzenia ssp (wyłączono czujniki) jedynie na torze zamkniętym, dozwolony jest po ich aktywowaniu przez dyżurnego ruchu na żądanie kierownika pociągu, a gdy urządzenia wykluczają taką możliwość, po:
- a) zatrzymaniu pociągu roboczego bezpośrednio przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem,
 - b) podjęciu kierowania ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu przez kierownika pociągu roboczego (lub innego uprawnionego pracownika),
 - c) podawaniu prowadzącemu pociąg roboczy sygnału Rm 1 „Do mnie” przez kierownika pociągu roboczego (lub innego uprawnionego pracownika), po upewnieniu się, że piesi i pojazdy drogowe zatrzymały się i w sposób bezpieczny można przejechać przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście,
 - d) ograniczeniu prędkości pociągu roboczego do 10 km/h na całej szerokości przejazdu drogowo-kolejowego lub przejścia.
5. Zasady postępowania określone w pkt. 2 i 4 obowiązują również w przypadku wykonywania prac modernizacyjnych lub utrzymaniowych w infrastrukturze kolejowej, gdy zachodzi potrzeba czasowego demontażu czujników ssp w torze zamkniętym.”.

§ 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 zmiana wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 2024 r., po opublikowaniu uchwały w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Nr IES1.6202.47.2024

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