

# BIULETYN PKP POLSKICH LINII KOLEJOWYCH S.A.

Warszawa, 14 grudnia 2020 r.

**Nr 15**

Uchwały Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

- 1) uchwała Nr 710/2020 z dnia 3 listopada 2020 r. w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji sporządzania, wydawania i prowadzenia Dodatku 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy Ir-18”;
- 2) uchwała Nr 734/2020 z dnia 17 listopada 2020 r. w sprawie wprowadzenia Regulaminu sieci 2021/2022;
- 3) uchwała Nr 775/2020 z dnia 1 grudnia 2020 r. w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”.

**Poz. 1**

Uchwała Nr 710/2020

Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

z dnia 3 listopada 2020 r.

w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji sporządzania, wydawania i prowadzenia Dodatku 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy Ir-18”

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 IES7-711-01/20 z dnia 5 października 2020 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwała, co następuje:

**§ 1.**

W „Instrukcji sporządzania, wydawania i prowadzenia Dodatku 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy Ir-18”, stanowiącej załącznik do zarządzenia Nr 48/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 3 listopada 2015 r., wprowadzonego uchwałą Nr 961/2015 Zarządu Spółki z dnia 3 listopada 2015 r., z późniejszymi zmianami, wprowadza następujące zmiany:

1) w § 1:

a) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Za kompleksowe opracowanie, edycję i zarządzanie zmian w Dodatku 2 odpowiedzialne są wyznaczone Zakłady.”,

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Moc obowiązującą mają oryginalne wydania Dodatku 2, opracowane w wersji elektronicznej nieedytowalnej (format PDF) przez wyznaczony Zakład pobrane ze stron internetowych dostępnych dla pracowników PKP PLK S.A., a dla licencjonowanych przewoźników kolejowych z Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu „Zamawiaj i jedź”, z możliwością wydruku według potrzeb użytkowników.”;

2) § 2 otrzymuje brzmienie:

**„§ 2.**

**Zasady wydawania Dodatku 2**

1. Dodatek 2 należy opracować okresowo, cztery razy w czasie obowiązywania Roczego Rozkładu Jazdy pociągów (RRJ), przy czym pierwszy raz z dniem wejścia w życie nowego RRJ.
2. Kolejne opracowania Dodatku 2 powinny być zbieżne z terminem półrocznej korekty RRJ oraz drugim i czwartym terminem wprowadzania zastępczego

rozkładu jazdy, zgodnie z Terminarzem obowiązywania zmienionej organizacji ruchu pociągów (Ir-19 zał. 2a).”;

3) w § 3:

c) w ust. 2 pierwsze zdanie otrzymuje brzmienie:

„2. Wnioski o umieszczenie i o korektę danych w poszczególnych tabelach Dodatku 2 przygotowują Sekcje Eksploatacji oraz komórki wewnętrzne wszystkich Zakładów.”,

d) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Opracowany i przygotowany do edycji Dodatek 2, wyznaczony Zakład przesyła do Zakładów współpracujących, celem sprawdzenia i ewentualnej korekty. Każdy Zakład zobowiązany jest do sprawdzenia czy układ i zawartość tabel zostały opracowane w sposób prawidłowy.”,

e) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Po sprawdzeniu i dokonaniu niezbędnych korekt, końcową wersję Dodatku 2 po zatwierdzeniu przez Dyrektora wyznaczonego Zakładu, przekazuje się minimum na 14 dni przed terminem obowiązywania w formie elektronicznej nieedytowalnej (plik PDF) do komórki ds. eksploatacji w Centrali Spółki zwanej dalej Biurem Eksploatacji.”,

f) w ust. 6 pierwsze zdanie otrzymuje brzmienie:

„6. Po pobraniu z dostępnych aplikacji internetowych nowego wydania Dodatku 2, każdy Zakład zobowiązany jest do sprawdzenia czy wnioskowane ostrzeżenia zostały opublikowane w sposób prawidłowy.”,

g) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Ujęcie ostrzeżeń doraźnych w Wykazie Ostrzeżeń Stałych oraz zamieszczenie ich w tabeli „Wykaz ostrzeżeń doraźnych, które zostały przeniesione do Wykazu Ostrzeżeń Stałych” (wzór nr 4), jest dowodną formą pisemnego powiadomienia o ich odwołaniu i stanowią podstawę do wykreślenia z Książki ostrzeżeń doraźnych R-189 (usunięcia z komputerowej książki ostrzeżeń) z ważnością od pierwszego dnia obowiązywania Dodatku 2.”,

h) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Wszelkie uwagi dotyczące Dodatku 2 należy zgłaszać do komórki organizacyjnej wskazanej na stronie nr 2.”,

i) uchyla się ust. 9;

j) w § 4:

– ust. 1 uchyla się pkt 1,

– ust. 9 po lit. e dodaje się lit. f w brzmieniu:

– „f) odcinki linii wyposażone w urządzenia ERTMS/ETCS.”;

4) w § 5 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Ostrzeżenia stałe należy zestawiać według numeracji linii ustalonej w „Wykazie Linii” Id-12 w porządku narastającym, osobno dla każdej linii, wskazując w nagłówku jej numer i pełną nazwę.”;

5) w § 6:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Każdej zmianie należy przypisać numer porządkowy (począwszy od „1”), zachowując kolejność do końca ważności danego wydania Dodatku 2.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Pisma zarządzające zmiany należy przysyłać pocztą elektroniczną do wszystkich zainteresowanych jednostek organizacyjnych, zgodnie z potrzebami jakie w/w jednostki powinny zgłosić do każdego wydawcy Dodatku 2 w terminie do 30 dni przed wejściem w życie nowego Roczego Rozkładu Jazdy. Jednostki te o zarządzonych zmianach powiadamiają swoich pracowników zgodnie z wewnętrznymi uregulowaniami.”,

c) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Zmiana parametrów ujętych w ust. 8 punkty 2), 3), 4) polega na przekreśleniu zapisów w odpowiednich rubrykach i wpisaniu nowych, przy czym w elektronicznej wersji Dodatku 2 prezentujemy tylko zapisy dotyczące ostatniej zmiany tj. przekreślone parametry obowiązujące ostatnio i wpisane poniżej nowe wartości tych parametrów.”,

d) po ust. 10 dodaje się ust. 11 w brzmieniu:

„11. Odpowiedzialność za posiadanie aktualnego Dodatku 2 (w formie elektronicznej lub drukowanej) ponosi zgodnie z własnymi uregulowaniami wewnętrznymi jednostka organizacyjna zobowiązana do jego użytkowania.”;

e) w § 7 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zastosowanie elektronicznych narzędzi i szablonów przy tworzeniu stron i tabel nie zwalnia osób wskazanych w § 3 od odpowiedzialności za prawidłowe i zgodne ze stanem faktycznym sporządzenie całego Dodatku 2.”;

6) Wzór nr 1 otrzymuje brzmienie:

<p>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH w ..... Nr .....</p>
<p><b>D O D A T E K 2</b> do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów zawierający <b>WYKAZ OSTRZEŻEŃ STAŁYCH</b> oraz prędkości drogowych na torach głównych zasadniczych stacji węzłowych  <b>na terenie Zakładów Linii Kolejowych:</b> .....</p>
<p><b>UWAGI:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Zmniejszenie prędkości wprowadzone na dojeździe do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia z powodu ograniczonej widoczności czoła pociągu, obowiązuje tylko do czasu minięcia przejazdu lub przejścia przez czoło pociągu.</li><li>2. Ograniczenie prędkości pociągu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu do 20 km/godz. z uwagi na: brak widoczności czoła pociągu, uszkodzenie samoczynnego systemu przejazdowego (ssp) lub brak obsługi, obowiązuje tylko czoło pociągu na całej szerokości przejazdu. Przed takim przejazdem lub przejściem obowiązuje dodatkowe, wielokrotne podawanie z pociągu sygnału Rp1 „Baczność”.</li><li>3. Ograniczenie prędkości pociągów na przejazdach kolejowo-drogowych do 50 km/godz. z uwagi na przekroczony iloczyn ruchu obowiązuje tylko czoło pociągu na całej szerokości przejazdu.</li><li>4. W okresie wysokich temperatur należy zwracać szczególną uwagę, czy nie wystąpiło wyboczenie toru.</li><li>5. Podczas opadów i zamieci śnieżnych, w czasie przejazdu przez posterunki ruchu, kierujący pociągiem, obowiązany jest podawać sygnały Rp1 „Baczność” i zachować szczególną ostrożność.</li><li>6. Drużyna pociągowa powinna zwracać uwagę czy ostrzeżenia podane w wykazie są zgodne ze stanem faktycznym w terenie i czy miejsca ich występowania są prawidłowo osygnalizowane. Wszelkie zauważone nieprawidłowości należy zgłosić dyżurnemu ruchu na najbliższej stacji.</li><li>7. W przypadku oblodzenia przewodów sieci trakcyjnej powodującego silne iskrzenie na styku z odbierakiem prądu, elektryczne pojazdy trakcyjne należy prowadzić ze zmniejszoną prędkością przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu stałego (tylko na lokomotywie prowadzącej). Na odcinkach o prędkości maksymalnej powyżej 120 km/godz. prędkość jazdy nie może przekraczać 120 km/godz., a na pozostałych – 90 km/godz. (o ile wskazania semaforów i inne ograniczenia prędkości nie są mniejsze). O potrzebie zmniejszenia prędkości decyduje maszynista, o czym powiadamia dyżurnego ruchu najbliższej stacji.</li><li>8. Wersja Elektroniczna obowiązującego Dodatku 2 jest dostępna w Internetowym Systemie Zamawiania Trasy Pociągu „Zamawiaj i Jedź” w zakładce „Dokumenty”</li></ol>
<p>Ważny od dnia ..... do dnia .....</p>

7) Wzór nr 2 otrzymuje brzmienie:

### I. Informacje ogólne

1. Niniejszy Dodatek 2 został opracowany i wydany przez Zakład Linii Kolejowych w ..... ul. ...., kod pocztowy, tel.(...) ....., fax. (...) ....., e-mail: .....

**Wnioski** dotyczące ujęcia ostrzeżeń w Dodatku 2 należy kierować do Działu Eksploatacji tel. (...) ....., e-mail: .....

**Uwagi** dotyczące treści merytorycznej należy zgłaszać odpowiednio do Zakładów w:

- ..... tel. (...) ....., e-mail: .....

**Potrzeby** na dostarczanie zmian do Dodatku 2 należy zgłaszać do Działu Eksploatacji IZ ..... tel. ...., e-mail: .....

2. Potrzeby zainteresowani zgłaszają przed wejściem Rocznej Rozkładu Jazdy, w terminie ustalonym przez Zakład wydający Dodatek 2. Zgłoszenie zachowuje ważność na wszystkie edycje Dodatku 2, do końca ważności RRJ. Zgłoszenie można skorygować do 30 dni przed końcem ważności bieżącego Dodatku 2.
3. W zgłoszeniu należy podać adresy poczty elektronicznej, na które będą wysyłane zarządzenia zmian.
4. Odpowiedzialność za posiadanie aktualnego Dodatku 2 ponosi zgodnie z własnymi uregulowaniami wewnętrznymi jednostka organizacyjna zobowiązana do jego użytkowania.
5. Moc obowiązującą mają Dodatki 2 w wersji elektronicznej lub wydrukowane staraniem użytkownika, pobrane ze strony Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu „Zamawiaj i jedź” lub stron internetowych dostępnych dla pracowników PKP PLK S.A.

### II. Objasnienia znaków i skrótów używanych w WOS

- „\* ) ” (gwiazdka w kol. 8 „Uwagi”) - ostrzeżenie, które nie zostało uwzględnione w czasach jazdy w rozkładzie jazdy. Opóźnienia należy zaliczyć na R 307,
- „SHP” (skrót w kol. 6 lub 7) - brak elektromagnesu torowego systemu Samoczynnego Hamowania Pociągu, dla jazdy po określonym torze i kierunku,
- **zapis wytłuszczony** – dotyczy ostrzeżeń dotyczących torów szlakowych i głównych zasadniczych, z wyjątkiem SHP niewymagającego ograniczenia prędkości,
- „ - ” (myślnik) – oznacza brak potrzeby wpisywania danych,
- „/” (ukośnik) - oznacza przejazd z jednego układu torowego na drugi,
- cyfra w kol. 9 - oznacza numer zmiany, zgodnie z którą dokonano poprawek w treści Dodatku 2,
- „Vd)” (skrót w kol. 8 „Uwagi”) – prędkość drogowa na wskazanym, alternatywnym torze głównym zasadniczym danej stacji węzłowej,
- **szare tło** – ostrzeżenia na torach pozostałych linii kolejowych w stacji węzłowej,
- **justowanie** (w kol. 5) – wyróżnianie (wg parzystości) torów szlakowych i głównych zasadniczych; (nie stosuje się przy ostrzeżeniach obowiązujących na rozjazdach tylko dla jazdy na kierunek zwrotny).
- Vmax A – maksymalna prędkość – autobusy szynowe i EZT
- Vmax P – maksymalna prędkość – składy wagonowe (pasażerskie)

### § 2.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. „Instrukcja sporządzania, wydawania i prowadzenia Dodatku 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy Ir-18” 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 1 stycznia 2021r.

Nr IES7-711-01/20

Rozdzielnik: A, B

Opracował: Waldemar Bujnowski

Nr tel. 47 32 016

**Poz. 2**

Uchwała Nr 734/2020

Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

z dnia 17 listopada 2020 r.

w sprawie wprowadzenia Regulaminu sieci 2021/2022

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 32 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Sprzedaży Centrali Spółki Nr IUS9a-740-16/20 z dnia 20 października 2020 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwała, co następuje:

§ 1.

1. Wprowadza do stosowania Regulamin sieci 2021/2022, stanowiący załącznik nr 1 do uchwały.
2. Zatwierdza informację o sposobie rozpatrzenia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uwag zgłoszonych do Projektu Regulaminu sieci 2021/2022, stanowiącą załącznik nr 2 do uchwały.

§ 2.

1. Regulamin, o którym mowa w § 1 ust. 1, oraz zmiany do niego podlegają opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.
2. Zestawienie zgłoszonych uwag do Projektu Regulaminu sieci wraz z informacją o sposobie ich rozpatrzenia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., o której mowa w § 1 ust. 2, podlegają opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.
3. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

§ 3.

Zobowiązuje kierowników jednostek i komórek organizacyjnych Centrali Spółki – w zakresie dotyczącym ich działalności – do bieżącego przekazywania do Biura Sprzedaży Centrali

Spółki informacji o konieczności wprowadzenia zmian do Regulaminu, o którym mowa w § 1 ust. 1, w tym o zmianach, uchyleniach lub wprowadzaniu odstępstw od instrukcji wewnętrznych, które wiążą przewoźników kolejowych na mocy postanowień Regulaminu, o którym mowa w § 1 ust. 1.

§ 4.

1. Upoważnia Dyrektora Biura lub Zastępcę Dyrektora Biura Sprzedaży Centrali Spółki, po przeprowadzeniu konsultacji z aplikantami i po uzyskaniu akceptacji Wiceprezesa Zarządu – dyrektora ds. eksploatacji, do wprowadzania zmian w części opisowej Regulaminu, o którym mowa w § 1 ust. 1, oraz zobowiązuje do ich uwzględniania na stronie internetowej Spółki.
2. Upoważnia Dyrektora Biura lub Zastępcę Dyrektora Biura Sprzedaży Centrali Spółki do wprowadzania zmian i aktualizacji załączników do Regulaminu, o którym mowa w § 1 ust. 1, oraz zobowiązuje do ich uwzględniania na stronie internetowej Spółki.

§ 5.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza Dyrektorowi Biura Sprzedaży Centrali Spółki.

§ 6.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia.

Nr IUS9a-740-16/20

Rozdzielnik: A, B

Opracował:

Wojciech Zagniński

Nr tel. 22 473 30 80

**Poz. 3**

Uchwała Nr 775/2020

Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

z dnia 1 grudnia 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 IES1-7200-49/20 z dnia 23 listopada 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 się następujące zmiany:

1) w § 9 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Dla potrzeb wewnętrznych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. mogą być uruchamiane:

- 1) pociągi utrzymaniowo-naprawcze (ratunkowe, inspekcyjne, diagnostyczne) – przeznaczone do usuwania skutków wypadków kolejowych, diagnostyki, inspekcji linii;
- 2) pociągi robocze – wykonujące pracę na szlaku lub szlakach na zamkniętym torze.”;

2) w § 23 ust. 8 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Przy zapowiadaniu pociągów podaje się ich numer, a w przypadku pociągów roboczych i utrzymaniowo-naprawczych, należy określić również ich rodzaj.”;

3) w § 28 ust. 19 otrzymuje brzmienie:

„19. Jeżeli blok liniowy obsługuje nastawniczy, to w czasie telefonicznego zapowiadania pociągów nastawniczy może zablokować blok końcowy lub początkowy tylko na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu. W tym przypadku nastawniczy zgłasza dyżurnemu ruchu przyjazd lub oznajmia odjazd według postanowień § 46 ust. 6.

Po otrzymaniu tego zgłoszenia dyżurny ruchu potwierdza telefonicznie przyjazd lub oznajmia odjazd pociągu, a następnie daje nastawniczemu polecenie zablokowania bloku końcowego lub początkowego. Polecenie to powinno brzmieć „Zablokować blok końcowy/początkowy „*oznaczenie bloku*”.”;

4) w § 29:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W czasie gdy nie jest włączona funkcja samoczynności semaforów lub automatycznego nastawiania przebiegów, pociągi należy wyprawiać ze stacji wówczas, gdy zasadniczo co najmniej dwa odcinki oddalania na planie świetlnym (ekranie monitora) nie wykazują zajętości i nie ma przeszkód do jazdy. Jeżeli jednak prędkość jazdy ostatniego wyprawionego pociągu jest równa lub większa niż prędkość następnego pociągu, który ma być wyprawiony, to pociąg ten można wyprawić ze

stacji, gdy co najmniej pierwszy odcinek oddalania na planie świetlnym (ekranie monitora) nie wykazuje zajętości, urządzenia zezwalają na podanie odpowiedniego sygnału i nie ma przeszkód do jazdy.

Odcinka toru, znajdującego się pomiędzy semaforem wyjazdowym a pierwszym semaforem blokady wieloodstępowej (samoczynnej), nie uważa się za odstęp, jeżeli długość tego odcinka jest mniejsza od obowiązującej drogi hamowania.”,

b) w ust. 5 pkt 1:

– lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) jeżeli pierwszy odcinek oddalania na planie świetlnym (ekranie monitora) działa prawidłowo – pociąg należy wyprawić, gdy odcinek ten nie wykazuje zajętości,”

– lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) jeżeli pierwszy odcinek oddalania na planie świetlnym (ekranie monitora) stale wykazuje zajętość, lecz drugi odcinek działa prawidłowo – pierwszy pociąg wolno wyprawić po zażądaniu i otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu do następnego posterunku zapowiadawczego ostatniego wyprawionego pociągu, następnie zaś pociągi wolno wyprawiać w odstępach 10-cio minutowych albo na podstawie wprowadzonego telefonicznego zapowiadania, w odstępach posterunków następczych, w zależności od postanowień w regulaminie technicznym,”

– lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) jeżeli dwa pierwsze odcinki oddalania na planie świetlnym (ekranie monitora) stale wykazują zajętość – należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów jadących po torze objętym uszkodzeniem; pierwszy pociąg wolno wyprawić po otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu do następnego posterunku zapowiadawczego ostatniego wyprawionego pociągu, następnie zaś pociągi należy wyprawiać w odstępach posterunków następczych;”;

5) w § 35:

a) nagłówek otrzymuje brzmienie:

„Prowadzenie ruchu pociągów utrzymaniowo-naprawczych i roboczych”;

b) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pociągi utrzymaniowo-naprawcze powinny kursować na podstawie wewnętrznych rozkładów jazdy. Wyjątek stanowią pociągi utrzymaniowo-naprawcze uruchamiane dla potrzeb usuwania skutków wypadków kolejowych i kursujących na warunkach określonych przez dyspozytora liniowego.

Numer pociągu utrzymaniowo-naprawczego zostaje zmieniony na numer pociągu roboczego na posterunku zapowiadawczym przed wyjazdem tego pociągu na zamknięty tor szlakowy. Natomiast zmiana numeru pociągu roboczego na numer pociągu utrzymaniowo-naprawczego następuje na posterunku zapowiadawczym przed wyjazdem na tor czynny.

Obsadę pociągu utrzymaniowo-naprawczego należy powiadomić rozkazem pisemnym o obowiązujących prędkościach jazdy na poszczególnych odcinkach linii kolejowych oraz obowiązujących ograniczeniach prędkości (stałych i doraźnych).

Jeżeli pociąg utrzymaniowo-naprawczy jedzie do usunięcia przerwy w ruchu pociągów, lub zdarzenie spowodowało ofiary w ludziach, należy wyznaczyć mu stopień pierwszeństwa, przewidziany dla pociągu ratunkowego.”;

6) w § 37:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dziennik ruchu należy prowadzić na obsługiwanych posterunkach następczych, z wyjątkiem tych posterunków, na których działa prawidłowo Elektroniczny Dziennik Ruchu (EDR). Wszelkie powiadomienia, zawiadomienia czy informacje załączone w formie papierowej do dziennika ruchu, w przypadku prowadzenia EDR, należy przechowywać oddzielnie w miejscu wskazanym w Regulaminie Technicznym.”,

b) ust. 7 pkt 6 lit. g otrzymuje brzmienie:

„g) czas dania polecenia nastawniczemu na zablokowanie bloku końcowego lub początkowego, gdy obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów, a blokada stacyjna działa prawidłowo (§ 49 ust. 9 pkt 2).”;

7) w § 38 po ust. 9 dodaje się ust. 9a w brzmieniu:

„9a. Jeżeli zajdzie konieczność wyjątkowego przyjęcia pociągu na tor główny, w którym miejsce zatrzymania się czoła pociągu wjeżdżającego nie jest oznaczone (brak semafora lub tarczy zaporowej), należy w tym miejscu ustawić tarczę zatrzymania D 1 „Stój”.”;

8) w § 39 ust. 6a otrzymuje brzmienie:

„6a. Jeżeli na posterunku ruchu są urządzenia do przełączania semaforów odnoszących się do torów głównych zasadniczych na działanie samoczynne dla przejazdu pociągów, to dyżurny ruchu może przełączyć je na samoczynność dla pociągów przejeżdżających po tych torach, jeżeli nie ma przeszkód do jazdy.

Nastawienie urządzeń na samoczynność semaforów nie zwalnia dyżurnego ruchu od śledzenia i regulowania ruchu pociągów.

Samoczynność semaforów wolno wyłączyć wówczas, gdy na żadnym odcinku drogi przebiegu, sygnalizowanej semaforami przełączonymi na samoczynność, nie znajduje się żaden pociąg i gdy co najmniej dwa odcinki zbliżania na planie świetlnym (ekranie monitora) nie wykazują zajętości.

W razie grożącego niebezpieczeństwa, sygnał zezwalający na semaforze należy natychmiast zmienić na sygnał „Stój”.”;

9) w § 41 ust. 4 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Drogę przebiegu pociągu (lub jej części), posiadającą kontrolę niezajętości odcinków torowych i rozjazdów, sprawdza się przez obserwację świateł kontrolnych na planie świetlnym (ekranie monitora), gdy urządzenia te działają prawidłowo.”;

10) w § 49 ust. 9 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Gdy oprócz obsługi blokady liniowej obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów, wówczas czas dania polecenia nastawniczemu na zablokowanie bloku końcowego lub początkowego notują.”;

11) w § 50 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Na stacjach posiadających kontrolę niezajętości torów i rozjazdów, plan świetlny (ekran monitora) wskazujący zajętość torów, środki pomocnicze, przewidziane w razie zajęcia toru wjazdowego, należy stosować tylko wówczas, gdy zachodzą przeszkody w należytym działaniu tych urządzeń lub wykonuje się w urządzeniach lub w torze roboty, które mogą mieć wpływ na działanie urządzeń wskazujących zajęcie toru o czym wykonujący roboty czyni odnośny zapis w książce kontroli urządzeń srk lub w dzienniku oględzin rozjazdów.”;

12) w § 51 ust. 1 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) pierwszeństwo przed innymi pociągami mają pociągi ratunkowe, wyprawiane do akcji ratunkowej, w celu usuwania skutków zdarzeń na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. powodujących przerwę w ruchu lub ofiary w ludziach jeżeli zdarzenie spowodowało przerwę w ruchu lub ofiary w ludziach – w innych przypadkach pierwszeństwo dla pociągów ratunkowych określa dyspozytor liniowy;”;

13) w § 58:

a) w ust. 3 uchyla się pkt 1 lit. d,

b) w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) zezwolenie na wyjazd ze stacji posiadającej semafor wyjazdowy z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego oraz informację, czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu sygnału Rd 1 „Nakaz jazdy”, czy też bez otrzymania tego sygnału wraz z podaniem nr toru szlakowego, na który pociąg wyjeżdża.”,

c) ust.13 otrzymuje brzmienie:

„13. Drugiego maszynistę lub kierownika pociągu znajdującego się w kabinie maszynisty lub w przyległym przedziale połączonym przejściem z kabiną, o treści rozkazu pisemnego powiadamia ustnie maszynista. W przypadku przekazywania maszyniście treści rozkazu pisemnego za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej, maszynista zobowiązany jest przekazać tę informację kierownikowi pociągu, nie będącemu w kabinie maszynisty lub w przyległym przedziale.”,

d) w ust. 21 użyte w szóstym i siódmym zdaniu wyrazy „pomocnik maszynisty” zastępuje się wyrazami „drugi maszynista”;

14) w § 60 ust. 22 otrzymuje brzmienie:

„22. Jeżeli nie podano terminu, do którego obowiązuje ostrzeżenie, jest ono ważne aż do odwołania. Ostrzeżenie odwołuje się w trybie przewidzianym dla zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia bez oddzielnego potwierdzenia otrzymania odwołania, według wzoru:

Zawiadomienie

o ~~wprowadzeniu~~/odwołaniu\*) ostrzeżenia

Nadane z *nazwa posterunku ruchu* dnia *data* o godz. *godz. min.*

Adresaci: *nazwy posterunków ruchu*

Odpis dla: *skrótów literowe z nazwami odbiorców*

*Treść (przykład):* Od dnia *data* od godz. *godz. min.* ODWOŁUJĘ ostrzeżenie doraźne wprowadzone za nr *numer zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia doraźnego* z dnia *data*, dotyczące ograniczenia prędkości w *km do liczba* na: *linii numer, posterunku ruchu, szlaku w km liczba* na torze nr *liczba* ważne dla *podać kierunki ruchu, rodzaje pociągów*. Przyczyna: *podać przyczynę wprowadzenia ostrzeżenia doraźnego*

Uwagi: *podać uwagi*.

Nr *numer ISEDR* *nazwisko*

\*) niepotrzebne skreślić”;

15) w § 58 ust. 13,21, § 62 ust. 5, § 64 ust. 1 pkt. 3 lit. a, ust. 3, 13 użyte wyrazy „pomocnikiem maszynisty” zastępuje się użytymi w odpowiednim przypadku wyrazami „drugi maszynista.”;

16) w § 67 ust. 3 pkt 1 otrzymuje brzmienie:  
„1) robocze, ratunkowe, inspekcyjne i diagnostyczne;”;

17) Załącznik nr 3a otrzymuje brzmienie określone w załączniku do uchwały.

§ 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 1 marca 2021 r.,

Nr IES1-7200-49/2020

Rozdzielnik: A, B

Opracował: Waldemar Bujnowski

Nr tel. 47 320 16

**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