

B I U L E T Y N

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Spółka Akcyjna

Warszawa, dnia 5 czerwca 2019 r.

Nr 3

UCHWAŁY ZARZĄDU PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

	str.
Poz. 13 - uchwała Nr 229/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 9 kwietnia 2019 r. w sprawie przyjęcia „Zasad organizacji ochrony infrastruktury krytycznej w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ir – 28”	2
Poz. 14 - uchwała Nr 335/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 28 maja 2019 r. w sprawie wprowadzenia zmian do Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 Ir-1b	4
Poz. 15 - uchwała 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”	11
Poz. 16 - uchwała Nr 350/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 4 czerwca 2019 r. w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”	12

3/13

Uchwała Nr 229/2019
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 9 kwietnia 2019 r.

w sprawie przyjęcia „Zasad organizacji ochrony infrastruktury krytycznej
w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ir – 28”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 18 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym Nr IDKOI2 – 2502 – 28 /2019 z dnia 11 marca 2019 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

Przyjmuje do stosowania „Zasady organizacji ochrony infrastruktury krytycznej w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ir – 28”, zwane dalej „Zasadami”, stanowiące załącznik do uchwały, których celem jest realizacja ustawowych zadań w zakresie ochrony infrastruktury krytycznej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wynikających z art. 6 ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (t. j: Dz. U. 2018 r., poz. 1560) oraz z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (t. j: Dz. U. 2018, poz. 2245).

§ 2.

Upoważnia Wiceprezesa Zarządu – dyrektora ds. eksploatacji, do nadzorowania realizacji zadań w zakresie ochrony infrastruktury krytycznej Spółki.

§ 3.

Zobowiązuje:

- 1) kierowników jednostek i komórek organizacyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do przestrzegania postanowień zawartych w Zasadach;
- 2) właściwych Dyrektorów Zakładów Linii Kolejowych do organizacji ochrony zarządzanych obiektów infrastruktury krytycznej Spółki, we współdziałaniu z koncesjonowanymi służbami ochrony, właściwymi wykonawczymi komórkami organizacyjnymi Komendy Głównej Straży Ochrony Kolei, przewoźnikami kolejowymi, operatorami współzależnej infrastruktury krytycznej, zarządcami przyległych obiektów i obszarów, Agencją Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Wojewodami, Komendami Wojewódzkimi Państwowej Straży Pożarnej, Komendami Wojewódzkimi Policji oraz innymi podmiotami właściwymi w sprawach z zakresu ochrony infrastruktury krytycznej;
- 3) Komendanta Głównej Straży Ochrony Kolei do udziału w opracowaniu planu ochrony infrastruktury krytycznej Spółki, monitorowania zagrożeń oraz udziału wspólnie z zakładami linii kolejowych i koncesjonowanymi służbami ochrony w zorganizowaniu i prowadzeniu ochrony fizycznej infrastruktury krytycznej Spółki;
- 4) Dyrektora PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym do koordynacji i nadzoru zadań w zakresie ochrony infrastruktury krytycznej Spółki w uzgodnieniu z Członkiem Zarządu, o którym mowa w § 2.

§ 4.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza Dyrektorowi PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.

§ 5.

Traci moc uchwała Nr 305/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 22 kwietnia 2014 r. w sprawie zasad organizacji ochrony infrastruktury krytycznej w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

§ 6.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia.

Nr IDKOI2 – 2502- 28 / 2019

Rozdzielnik:

A, B

Opracowała: Milena Opłocka

tel. (22) 473 36 53

3/14

Uchwała Nr 229/2019
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 3 kwietnia 2019 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 18 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Nr IES4 – 0021 – 1/19 z dnia 29 marca 2019 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarządza, co następuje:

§ 1.

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

- 1) § 2 ust. 6 otrzymuje brzmienie „6. **Balisa przełączalna** – balisa wysyłająca różne komunikaty zależne od wskazań sygnalizatorów przytorowych – w niniejszej instrukcji, obrazujących wyłącznie stan urządzeń ostrzegających na przejazdach kolejowo-drogowych”;
- 2) § 4 ust. 10 pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) we wszystkich przypadkach, gdy dane o pociągu ulegną zmianie – np. na skutek zmiany numeru pociągu, prędkości rozkładowej pociągu, zmiany długości pociągu, zmiany procentu rzeczywistej masy hamującej pociągu itp.

Wprowadzanie lub zmianę danych o pociągu dopuszcza się wyłącznie w czasie postoju pociągu”;

- 3) W § 5 ust. 6 - 7 oraz ust. 12 - 13 otrzymują brzmienie: „6. Maszynista pociągu wyposażonego w czynne i sprawnie działające urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, poruszającego się po linii wyposażonej w system ERTMS/ETCS poziomu 2, zobowiązany jest prowadzić pociąg w trybie pracy „Pełny Nadzór” (FS) i stosować się do wskazań pulpitu pokładowego ERTMS/ETCS (DMI) oraz sygnałów i wskaźników nieobjętych systemem ERTMS/ETCS.

7. Dla pociągów prowadzonych pod pełnym nadzorem sprawnie działającego systemu ERTMS/ETCS na odcinkach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 wskazania pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS (DMI) mają pierwszeństwo przed wskazaniem sygnałów i wskaźników, o których mowa w Instrukcji sygnalizacji le-1 (E-1), przy czym:

- 1) rozkazy pisemne mają zawsze pierwszeństwo przed wskazaniem pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS (DMI), niezależnie od trybu pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS, z wyjątkiem sytuacji, gdy wyświetlana na pulpicie dopuszczalna prędkość jest mniejsza od wskazanej w rozkazie pisemnym;
- 2) sygnały S 1, S 1a, Sr 1, D 1, D 2, D 3, Rm 4, A 1, A 1r, Pc 6 i sygnał wątpliwy mają zawsze pierwszeństwo przed wskazaniem pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS (DMI), niezależnie od trybu pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS.”,

„12. Maszynista, po odebraniu od dyżurnego ruchu informacji, o której mowa w ust. 11 lub po odczytaniu na pokładowym pulpicie (DMI) komunikatów dotyczących wyjazdu z obszaru objętego systemem ERTMS/ETCS poziomu 2, zobowiązany jest do jazdy zgodnie z sygnałem wyświetlonym na semaforze usytuowanym na początku drogi przebiegu umożliwiającej wyjazd z obszaru objętego systemem ERTMS/ETCS poziomu 2.

13. W przypadku znajdowania się co najmniej dwóch pociągów na tym samym torze stacyjnym, z których co najmniej jeden będzie kontynuował jazdę pod nadzorem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, dyżurny ruchu przed ustawieniem dróg przebiegów musi nakazać dezaktywację kabin pojazdów trakcyjnych wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2. Ponowne wykonanie procedury „Start misji” poleca dyżurny przed wyprawieniem każdego pociągu kontynuującego lub rozpoczynającego jazdę pod nadzorem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 bezpośrednio przed ustawieniem przebiegu dla tego pociągu”;

4) § 17 ust. 3 - 6 otrzymują brzmienie: „3. Maszynista pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, po każdorazowym zatrzymaniu pociągu przez system ERTMS/ETCS poziomu 2, zobowiązany jest poinformować dyżurnego ruchu o zaistniałej sytuacji, określając miejsce zatrzymania pociągu (podając nazwę stacji lub szlaku, numer toru, oznaczenie semafora, ewentualnie kilometr linii). Informacje te, dyżurny ruchu zapisuje w rubryce „Uwagi” dziennika ruchu i ustala z maszynistą dalszy sposób postępowania w zależności od zaistniałej sytuacji:

1) gdy zatrzymanie pociągu nastąpiło w wyniku skrócenia „Zezwolenia Na Jazdę” (MA) do czoła pociągu lub gdy nastąpiła zmiana trybu pracy urządzeń pokładowych do trybu „Zatrzymanie Przez System” (TR), a następnie do trybu „Po Zatrzymaniu Przez System” (PT), co maszynista potwierdził na pulpicie ERTMS/ETCS (DMI) i urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS ponownie otrzymały „Zezwolenie Na Jazdę” (MA) w trybie „Pełny Nadzór” (FS) lub w trybie „Na Widoczność z ETCS” (OS), kontynuowanie dalszej jazdy pociągu może nastąpić po otrzymaniu ustnej zgody od dyżurnego ruchu.

2) gdy nastąpiła zmiana trybu pracy urządzeń pokładowych do trybu „Zatrzymanie Przez System” (TR), a następnie do trybu „Po Zatrzymaniu Przez System” (PT), co maszynista potwierdził na pulpicie ERTMS/ETCS (DMI), a urządzenia pokładowe systemu ETCS nie uzyskały nowego „Zezwolenia Na Jazdę” (MA), kontynuowanie dalszej jazdy pociągu może nastąpić po otrzymaniu przez maszynistę rozkazu pisemnego wydanego przez dyżurnego ruchu określającego dalszy sposób jazdy w jednym z dwóch trybów pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2:

a) w trybie „Odpowiedzialność Personelu” (SR) – po otrzymaniu rozkazu pisemnego „S” bądź „N”, zawierającego, odpowiednio w działce 4 bądź 6, polecenie: „Jazda w trybie SR do semafora”, Jazda w trybie „Odpowiedzialność Personelu” (SR), możliwa jest do semafora określonego przez dyżurnego ruchu w rozkazie pisemnym „S” bądź „N”, przed którym w odległości około 150 m, maszynista zobowiązany jest obsłużyć przycisk „Start” na pulpicie ERTMS/ETCS (DMI) w celu wznowienia jazdy pociągu pod nadzorem RBC,

b) w trybie „Jazda Manewrowa” (SH) - po otrzymaniu rozkazu pisemnego „S” zawierającego w działce 4 polecenie: „Jazda w trybie SH do semafora”.

Polecenie jazdy w trybie „Jazda Manewrowa” (SH) może być wydane przez dyżurnego ruchu, wyłącznie w przypadku gdy pociąg zatrzymał się w granicach stacji i nie jest przewidywana dalsza jazda pociągowa (pociąg kończy bieg).

W przypadkach o których mowa w pkt. 1) i 2), gdy pociąg zatrzymał się przed przejazdem kolejowo-drogowym w odległości mniejszej niż obowiązująca droga hamowania, dyżurny ruchu zobowiązany jest przekazać maszyniście polecenie ograniczenia prędkości na przejazdach w sposób określony w § 17 ust. 2 pkt 2).

„4. W przypadku, gdy pociąg wyposażony w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, dojeżdżając do „Końca Zezwolenia Na Jazdę” (EoA) zlokalizowanego na semaforze odstępowym samoczynnej (wieloodstępowej) blokady liniowej, nie otrzymał od Centrum Sterowania Radiowego (RBC) nowego „Zezwolenia Na Jazdę” (MA), obejmującego co najmniej kolejny odstęp blokowy osłaniany przez ten semafor odstępowy, maszynista, bez względu na sygnał wyświetlany przez ten semafor, **musi zatrzymać pociąg w odległości mniejszej niż 30 metrów** od „Końca Zezwolenia Na Jazdę” (EoA).

Jeśli brak „Zezwolenia Na Jazdę” (MA) nie wynika z zakłóceń w pracy:

- 1) Centrum Sterowania Radiowego (RBC), o których mowa w § 16 ust. 2;
- 2) urządzeń pokładowych opisanych w § 17 ust. 1 i ust. 2;
- 3) GSM-R, o których mowa w § 18;
- 4) systemu przy wjeździe do obszaru ERTMS/ETCS poziomu 2 wskazanych w § 19 ust. 1 i ust. 2;
- 5) urządzeń sterowania ruchem na przejeździe kolejowym, o których mowa w § 25;
- 6) usterki w pracy interfejsu pomiędzy systemem stacyjnych urządzeń srk a komputerem RBC, o którym mowa w § 23 ust. 3 niniejszej instrukcji,

po zatrzymaniu pociągu, w miejscu, o którym mowa wyżej, **należy w czasie nie dłuższym niż 1 min.** oczekiwać na nowe „Zezwolenie Na Jazdę” (MA), które powinno być przekazane przez Centrum Sterowania Radiowego (RBC) do urządzeń pokładowych w trybie:

- a) „Pełny Nadzór (FS) – gdy odcinek blokadowy jest wolny i nie ma przeszkód do jazdy
lub
- b) „Jazda Na Widoczność z ETCS” (OS) – gdy najbliższy odstęp blokadowy jest zajęty przez pociąg lub wykazuje zajętość na skutek nieprawidłowej pracy urządzeń srk.

Jeśli od chwili zatrzymania pociągu upłynął czas 1 minuty a urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 nie otrzymały „Zezwolenia Na Jazdę” (MA), maszynista zobowiązany jest poinformować dyżurnego ruchu o zaistniałej sytuacji.

Dyżurny ruchu po otrzymaniu informacji od maszynisty o braku przekazania przez Centrum Sterowania Radiowego (RBC), „Zezwolenia Na Jazdę” (MA) do urządzeń pokładowych pociągu, poleca maszyniście:

- dalsze oczekiwanie na „Zezwolenie Na Jazdę” (MA) - jeżeli odstęp osłaniany semaforem blokadowym, przy którym znajduje się pociąg, jest zajęty przez pociąg wyposażony w system ERTMS/ETCS - do czasu jego zwolnienia i uzyskania „Zezwolenia Na Jazdę” (MA) wysłanego przez Centrum Sterowania Radiowego (RBC)

albo

- przełączenie urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 do trybu „Odpowiedzialność Personelu” (SR) i kontynuację jazdy pociągu, z zachowaniem postanowień dotyczących jazdy w trybie „Odpowiedzialność Personelu” (SR) określonych w § 2 ust. 25 niniejszej instrukcji.

W przypadku, gdy pociąg zatrzymał się przed przejazdem kolejowo-drogowym 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”.

„5. W przypadku, gdy pociąg jadący w trybie „Odpowiedzialności Personelu” (SR) dojeżdża do następnego semafora wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej, od którego dalsza jazda ma odbywać się w trybie „Pełnego Nadzoru” (FS), maszynista zobowiązany jest ograniczyć prędkość pociągu do 40 km/h i w odległości około 150 metrów od tego semafora, obsłużyć na pokładowym pulpicie ERTMS/ETCS (DMI) przycisk „START” celem wznowienia jazdy pod nadzorem Centrum Sterowania Radiowego (RBC).

W przypadku gdy pociąg nie otrzymał od Centrum Sterowania Radiowego (RBC) nowego „Zezwolenia Na Jazdę” (MA) obejmującego co najmniej kolejny odstęp blokowy osłaniany przez ten semafor odstępowy, maszynista, bez względu na sygnał wyświetlany przez ten semafor, zobowiązany jest zatrzymać pociąg **w odległości mniejszej niż 30 metrów od semafora**, w celu uzyskania z Centrum Sterowania Radiowego (RBC) „Zezwolenia Na Jazdę” (MA).

Jeśli od chwili zatrzymania pociągu upłynął czas 1 minuty, a urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 nie otrzymały „Zezwolenia Na Jazdę” (MA), maszynista zobowiązany jest poinformować dyżurnego ruchu o zaistniałej sytuacji.

Dyżurny ruchu po otrzymaniu informacji od maszynisty o braku przekazania przez Centrum Sterowania Radiowego (RBC), „Zezwolenia Na Jazdę” (MA) do urządzeń pokładowych pociągu, poleca maszyniście:

- dalsze oczekiwanie na „Zezwolenie Na Jazdę” (MA) - jeżeli odstęp osłaniany semaforem blokadowym, przy którym znajduje się pociąg, jest zajęty przez pociąg wyposażony w system ERTMS/ETCS - do czasu jego zwolnienia i uzyskania „Zezwolenia Na Jazdę” (MA) wysłane przez Centrum Sterowania Radiowego (RBC)

albo

- kontynuację jazdy pociągu w trybie „Odpowiedzialność Personelu” (SR) z zachowaniem postanowień dotyczących jazdy w trybie „Odpowiedzialność Personelu” (SR) określonych w § 2 ust. 25 niniejszej instrukcji.”

W przypadku, gdy pociąg zatrzymał się przed przejazdem kolejowo-drogowym 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”.

„6. W przypadku, gdy pociąg wyposażony w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, dojechał do „Końca Zezwolenia Na Jazdę” (EoA) zlokalizowanego na semaforze stacyjnym, a Centrum Sterowania Radiowego (RBC) nie wysłało do pociągu „Zezwolenia Na Jazdę” (MA), obejmującego co najmniej drogę jazdy osłanianą przez ten semafor, maszynista, bez względu na sygnał wyświetlany na tym semaforze, zobowiązany jest zatrzymać pociąg po dojechaniu do „Końca Zezwolenia Na Jazdę” (EoA), a następnie poinformować dyżurnego ruchu o zaistniałej sytuacji.

W celu wysłania nowego „Zezwolenia Na Jazdę” (MA), dyżurny ruchu powinien rozwiązać ręcznie drogę przebiegu osłanianą semaforem, przed którym zatrzymał się pociąg, a następnie ponownie ją nastawić.

Jeśli pomimo tego działania Centrum Sterowania Radiowego (RBC) nie wysłało do pociągu „Zezwolenia Na Jazdę” (MA), a powyższa sytuacja nie zachodzi w wyniku zakłóceń lub awarii opisanych w ust. 4 w punktach 1) - 6), to należy postępować jak w przypadku zakłóceń w pracy stacyjnych urządzeń srk, w sposób określony w § 23 ust. 1 niniejszej instrukcji.

- 5) w § 23 w ust. 1 ostatnie zdanie otrzymuje brzmienie: „Dojeżdżając do semafora wskazanego przez dyżurnego ruchu, maszynista zobowiązany jest na pokładowym pulpicie ERTMS/ETCS (DMI) obsłużyć przycisk „Start”, celem wznowienia jazdy pod nadzorem Centrum Sterowania Radiowego (RBC) – użycie przycisku „Start” powinno nastąpić gdy czoło pociągu znajduje się w odległości około 150 metrów przed semaforem”
- 6) § 25 otrzymuje brzmienie: „1. W przypadku usterek w pracy urządzeń sterowania ruchem na przejeździe kolejowo-drogowym, należy postępować zgodnie z postanowieniami § 84 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1), Instrukcją obsługi przejazdów kolejowych Ir-7 (R-20) i Instrukcją sygnalizacji Ie-1 (E-1).

Niezależnie od czynności określonych w wymienionych instrukcjach, w przypadku:

- 1) niemożliwości powiadomienia dróżnika przejazdowego o odjeździe pociągu,
- 2) uzyskania z urządzeń zdalnej kontroli sygnalizacji przejazdowej informacji o wystąpieniu usterki urządzeń sterowania ruchem na przejeździe kolejowo-drogowym,
- 3) otrzymania informacji od dróżnika przejazdowego o uszkodzeniu rogatki na przejeździe i konieczności wprowadzenia ograniczenia prędkości jazdy,
- 4) konieczności wyłączenia, za pomocą urządzeń zdalnej kontroli sygnalizacji przejazdowej, załączania ostrzegania na przejeździe,
- 5) planowanego udzielenia zgody na przejście w tryb pracy ręcznej czyli załączania/wyłączania ostrzegania na przejeździe z miejsca przez uprawnionego pracownika – do czasu rozpoczęcia strzeżenia przejazdu,
- 6) otrzymania informacji o wystąpieniu usterki w urządzeniach systemu ERTMS/ETCS odnoszących się do tarczy ostrzegawczej przejazdowej,

dyżurny ruchu zobowiązany jest do wprowadzenia, ograniczenia prędkości jazdy pociągów przez przejazd kolejowo-drogowy do 20 km/h i w razie potrzeby ograniczenie to wprowadzić do systemu ERTMS/ETCS, zgodnie z postanowieniami § 26.

2. W przypadku wystąpienia usterki w urządzeniach systemu ERTMS/ETCS, odnoszącej się do tarczy ostrzegawczej przejazdowej, niepowodującej zatrzymania pociągu, maszynista pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, po odczytaniu na pokładowym pulpicie ERTMS/ETCS (DMI) informacji o zaistniałej usterce, zobowiązany jest do:

- 1) kontynuowania jazdy z zachowaniem szczególnej ostrożności i ograniczenia prędkości jazdy czoła pociągu przez przejazd kolejowo-drogowy do 20 km/h,

2) nawiązania kontaktu z dyżurnym ruchu i powiadomieniu go o zaistniałej usterce, przekazując treść wyświetlonej na pulpicie pokładowym ERTMS/ETCS (DMI) informacji o usterce.

3. W przypadku wystąpienia usterki w urządzeniach ERTMS/ETCS, innej niż wskazano w ust. 2, powodującej zatrzymanie pociągu przed przejazdem kolejowo-drogowym wyposażonym w tarcze ostrzegawcze przejazdowe, w odległości mniejszej niż obowiązująca droga hamowania pociągu:

1) maszynista, po odczytaniu na pokładowym pulpicie ERTMS/ETCS (DMI) informacji o usterce w urządzeniach ERTMS/ETCS, zobowiązany jest do nawiązania kontaktu z dyżurnym ruchu i powiadomienia go o zaistniałej usterce, przekazując treść informacji wyświetlonej na pokładowym pulpicie ERTMS/ETCS (DMI), nie uruchamiając pociągu,

2) dyżurny ruchu, po otrzymaniu od maszynisty powyższej informacji, poleca za pomocą rozkazu pisemnego „S” lub „N” kontynuowanie dalszej jazdy z zachowaniem szczególnej ostrożności, z prędkością czoła pociągu nie przekraczającą 20 km/h przez przejazd kolejowo-drogowy, podając jego kilometr. Informacje te należy zamieścić w działce 4 rozkazu pisemnego „S” bądź w działce 6 rozkazu pisemnego „N”.

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

O zaistniałych usterkach, o których mowa w ust. 2 i 3, dyżurny ruchu zobowiązany jest do powiadomienia uprawnionego pracownika utrzymania i dokonania odpowiedniego zapisu w stosownej dokumentacji.”;

7) § 28 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Maszynista pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 może otrzymywać wiadomości tekstowe bez udziału dyżurnego ruchu, bezpośrednio z urządzeń przytorowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, dotyczące między innymi lokalizacji przejazdów kolejowo-drogowych, stanów awaryjnych taboru itp.”;

8) W Załączniku nr 1 do Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 Ir-1b tytuł załącznika otrzymuje brzmienie: **„Prowadzenie ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 na odcinkach Legnica – Bolesławiec - Węgliniec - Bielawa Dolna przy wyłączonej funkcjonalności „Na Widoczność z ETCS” (OS)”**.

9) W Załączniku nr 1 do Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 Ir-1b ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Postanowienia niniejszego załącznika dotyczą prowadzenia ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 przy wyłączonej funkcjonalności „Na Widoczność z ETCS” (OS) wyłącznie na odcinku Legnica - Bolesławiec - Węgliniec - Bielawa Dolna, położonym na ciągu E30, i obowiązują do odwołania.”

§ 2.

1. Przyjmuje tekst jednolity Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 Ir-1b, stanowiący załącznik do uchwały.
2. Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 Ir-1b 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 90 dni po opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Rozdzielnik: A, B

Nr IES4-0021-1/19

Opracował: Stanisław Kopeć
nr tel. 47 32 014

3/15

Uchwała 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”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 18 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki Nr IES2b-7200-1/19 z dnia 28 maja 2019 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarządza, co następuje:

§ 1.

Wprowadza do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Instrukcję obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść Ir-7” stanowiącą załącznik do uchwały.

§ 2.

Instrukcja, o której mowa 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.

Z dniem 1 lipca 2019 r. traci moc uchwała Nr 555/2016 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 14 czerwca 2016 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść Ir-7”.

§ 5.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a instrukcja, o której mowa w § 1, wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2019 r.

Nr IES2b-7200-1/19

Rozdzielnik: A, B

Opracował: Mirosław Urban
nr tel. 47 337 97

3/16

Uchwała Nr 350/2019
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 4 czerwca 2019 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 18 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki Nr IES1-7200-07/19 z dnia 29 maja 2019 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 następujące zmiany:

1) w § 31 ust. 36 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

36. W przypadku stwierdzenia braku łączności radiotelefonicznej w czasie jazdy pociągu, maszynista obowiązany jest:

„1) ograniczyć prędkość czoła pociągów na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego i przejść wyposażonych w półsamoczynne lub samoczynne systemy przejazdowe do 20 km/h i wielokrotnie podawać dźwiękowy sygnał Rp 1 „Bacność” do czasu ustawienia wskaźnika W 6b na odcinku od wskaźnika W 6a do przejazdu kolejowo-drogowego , a w przypadku nieustawienia wskaźnika W 6a, od km ustalonego w regulaminie technicznym indywidualnie dla każdego przejazdu,”;

2) w § 55 ust. 12 pkt. 4 otrzymuje brzmienie:

„o ograniczeniu prędkości czoła pociągu roboczego na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia z samoczynnym systemem przejazdowym (ssp) do 20 km/h oraz konieczności wielokrotnego podawania sygnału „Bacność” od wskaźnika nakazującego maszyniście podać ten sygnał, w przypadku niedziałania lub wyłączenia urządzeń zabezpieczenia ruchu w strefie oddziaływania na pociąg (§ 58 ust. 3 pkt 2 lit. i),”;

3) w § 58 ust. 3 pkt 2 lit. i otrzymuje brzmienie:

„i) niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na obsługiwanych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach, jeżeli nie ma możliwości zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym oraz niedziałania lub wyłączenia urządzeń zabezpieczenia ruchu w strefie oddziaływania na pociąg na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach wyposażonych w samoczynne systemy przejazdowe oraz konieczności wielokrotnego podawania sygnału Rp 1 „Bacność” do czasu ustawienia wskaźnika W 6b na odcinku od wskaźnika W 6a do przejazdu kolejowo-drogowego ,a w przypadku nieustawienia wskaźnika W 6a od km ustalonego w regulaminie technicznym, indywidualnie, dla każdego przejazdu,”;

4) w § 63 ust. 5 (tabela) otrzymuje brzmienie:

pkt	Prędkość w km/h nie może być większa niż	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § ... ust. ...
1)	5	cofanie pociągu ze szlaku bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu	§ 70 ust. 4

pkt	Prędkość w km/h nie może być większa niż	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § ... ust. ...
2)	5 – 10	wjazd na stację pociągu z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego; jazdę wagonu z zagrzanym czopem osi powinien obserwować pracownik drużyny pociągowej	§ 76 ust. 4
3)	10	wymagających ustawienia sygnału D 1 „Stój”	le-1 (E-1) § 10 ust. 4
4)	20	przy przejeżdżaniu przez miejsce osłonięte sygnałem D 6 „Zwolnić bieg” lub wskaźnikiem W 8 „Wskaźnik ograniczenia prędkości”, a prędkość ta nie jest wskazana na tarczy (tablicy)	le-1 (E-1) § 10 ust. 15, §16 ust. 15 pkt 7
5)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia wyposażone w półsamoczynne lub samoczynne systemy przejazdowe w przypadku stwierdzenia przez maszynistę braku łączności radiotelefonicznej w czasie jazdy na odcinku zdalnego prowadzenia ruchu bez urządzeń sterowania ruchem (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia)	§ 31 ust. 36 pkt 1
6)	20	gdy maszynista po usłyszeniu sygnału „ALARM” otrzymanego środkami radiołączności nie otrzymał wyjaśnienia przyczyny jego nadania – po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, pociąg jedzie dalej do najbliższego posterunku ruchu	§ 32 ust. 2 oraz Ir-5 (R-12) § 12 ust. 12
7)	20	pchanie pociągu przez przejazdy kolejowo-drogowe, które nie są zabezpieczone (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego)	§ 67 ust. 8 pkt 2
8)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia obsługiwane na odcinku z zamkniętymi posterunkami ruchu dla przejazdu pociągu ratunkowego, roboczego lub pług odśnieżnego (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia)	§ 57 ust. 45
9)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, których nie można zawiadomić o jeździe pociągu w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia)	§ 57 ust. 34
10)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, gdy nie zawiadomiono dróżnika przejazdowego lub nie otrzymano potwierdzenia otrzymania zawiadomienia o odjeździe pociągu (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia)	§ 84 ust. 16
11)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia z uszkodzonymi urządzeniami zabezpieczenia ruchu (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia)	§ 84 ust. 19

pkt	Prędkość w km/h nie może być większa niż	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § ... ust. ...
12)	20	wyjazd pociągu na szlak z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową na podstawie sygnału zastępczego „Sz” lub rozkazu pisemnego do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę, o ile maszynista nie otrzymał rozkazu pisemnego z informacją, że sygnały na samoczynnych semaforach odstępowych są nieważne	§ 64 ust. 11 oraz le-1 (E-1) § 3 ust. 13
13)	20	ciężki pociąg towarowy może przejechać bez zatrzymania obok semafora odstępowego wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej nie wskazującego sygnału zezwalającego na jazdę, gdy na tym semaforze jest usytuowany wskaźnik W 22	§ 32 ust. 2 oraz le-1 (E-1) § 16 ust. 15
14)	20	przyjęcie pociągu na tor boczny lub wyprawienie pociągu towarowego z toru bocznego	§ 38 ust. 1
15)	20	w odstępie od wyciągu z wewnętrznego rozkładu jazdy- przyjęcie pociągu na tor częściowo zajęty albo na tor, który może być wykorzystany tylko na części jego długości lub zakończony kozłem oporowym	§ 38 ust. 9 i 10
16) ²⁾		(uchylony)	
17)	20	gdy samoczynny semafor odstępowy wskazuje sygnał „Stój”, bądź białe światło lub sygnał wątpliwy, albo gdy semafor ten jest nieoświetlony, a z kabiny pojazdu kolejowego z napędem nie widać przeszkody, na przednim odstępie, po zatrzymaniu można kontynuować jazdę tak, aby w każdej chwili można było zatrzymać pociąg w razie zauważenia przeszkody; jazda z taką prędkością obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę	§ 64 ust. 11 oraz le-1 (E-1) § 3 ust. 16
18)	20	gdy pociąg jest cofany za wiedzą dyżurnego ruchu - na szlaku z przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami, które nie są obsługiwane lub nie są zabezpieczone w inny sposób (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia)	§ 70 ust. 2
19)	20	po zauważeniu nadawanego w kierunku maszynisty sygnału Pc 6, należy zmniejszyć prędkość jazdy obok stojącego pociągu tak, aby zatrzymać ten pojazd w miejscu znajdowania się prowadzącego maszynisty unieruchomionego pociągu	§ 64 ust. 26
20)	20	jazda do najbliższej stacji z płaskimi miejscami lub nalepami na obręczach zestawów kołowych	§ 76 ust. 6
21)	20	jazda pociągu do najbliższej stacji w stanie odhamowanym, a wagon hamuje tak silnie, że jego koła ślizgają się po szynie	§ 76 ust. 8
22)	20	polecenie ograniczenia prędkości w razie zauważenia braku zderzaka przy wagonie w pociągu poprzedzającym	§ 76 ust. 10
23)	20	wyjazd na tor sąsiadujący z torem, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu	§ 77 ust. 2

pkt	Prędkość w km/h nie może być większa niż	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § ... ust. ...
24)	20	podczas przejeżdżania przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście zabezpieczone rogatkami w przypadku, gdy maszynista zauważył nie zamknięcie roгатki i brak dróznika przejazdowego, o czym nie był zawiadomiony rozkazem pisemnym (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia)	§ 84 ust. 21
25)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w przypadku, gdy tarcza ostrzegawcza przejazdowa nadaje sygnał „Osp 1”, sygnał wątpliwy lub jest ciemna (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia)	§ 84 ust. 21 oraz le-1 (E-1) § 6 ust. 5
26)	20	podczas pracy pociągu roboczego w strefie oddziaływania na urządzenia ssp	§ 84 ust. 24 pkt 1 lit. a, pkt 2 lit. d
27)	30	gdy pociąg jedzie po torze zamkniętym zajęтым przez inne pojazdy kolejowe lub na którym znajduje się przeszkoda do jazdy	§ 55 ust. 10
28)	30	gdy pociąg jest pchany lub cofany za wiedzą dyżurnego ruchu na szlaku z przejazdami kolejowo-drogowymi, które są obsługiwane lub są zabezpieczone w inny sposób	§ 67 ust. 8 pkt 2 oraz § 70 ust. 2
29)	30	w czasie zamknięcia posterunków i wstrzymania ruchu pociągów na danym odcinku linii kolejowej, prędkość jazdy pociągu ratunkowego, roboczego lub pługą odśnieżnego	§ 57 ust. 45
30)	30	jazda do najbliższej stacji po wstawieniu wagonów po wykolejeniu, dostosowując prędkość do wskazówek rewidenta	§ 76 ust. 2
31)	40	gdy powtarzacz kontroli niezajętości toru szlakowego jednodostępowej (półsamoczynnej) blokady liniowej wyposażonego w urządzenia kontroli niezajętości wskazuje zajętość, pomimo przybycia wcześniej wyprawionego pociągu do jednego z posterunków zapowiadawczych przyległych do szlaku, dla pierwszego wyprawianego pociągu	§ 28 ust. 16 pkt 2 lit. j
32)	40	przez rozjazdy na szlaku lub na posterunku prowizorycznym, gdy jazda odbywa się po kierunku zwrotnym	Id-4 zał. 9 pkt 5 ppkt. 1 oraz Ir-1 § 57 ust. 56
33)	40	jazda bez znajomości obsługiwanych odcinków linii kolejowej	§ 16 ust. 3
34)	40	jazda na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny do następnego semafora, tarczy zaporowej, miejsca ustawienia tarczy zatrzymania D 1; przy wyjeździe na szlak bez wielodostępowej (samoczynnej) blokady liniowej jazda z prędkością do 40 km/h obowiązuje w granicach posterunku ruchu	le-1 (E-1) § 3 ust. 13
35)	40	wjazd, przejazd lub wyjazd pojazdu kolejowego na lub z mijanek bez obsady po porozumieniu się maszynisty z dyżurnym ruchu odcinkowym	§ 31 ust. 27
36)	40	przez rozjazdy w okręgu zwrotnicowym, dla którego nie ma semafora	le-4 § 11 ust. 2

pkt	Prędkość w km/h nie może być większa niż	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § ... ust. ...
37)	40	przez rozjazdy w okręgu zwrotnicowym, osłanianym semaforem, który nie jest uzależniony od zwrotnic lub nie ma zamknięcia przebiegu	§ 57 ust. 50 do 52
38)	40	jazda pociągów w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych	§ 57 ust. 34
38a)	40	z miejsca odjazdu pociągu nie widać wskazań semafora wyjazdowego (drogowskazowego) albo widoczny jest na nim sygnał „Stój”, a maszynista dostał od kierownika pociągu informację, że jazda pociągu dozwolona jest do miejsca ustawienia tego semafora	§ 62 ust. 4
39)	50	po otwarciu posterunku ruchu (obowiązuje czoło pociągu)	§ 57 ust. 23 oraz ust. 44
40)	50	przez zwrotnice podczas usterek w działaniu bloku przebiegowego-utwierdzającego	Ie-8 (E-16) § 27 ust. 15
41)	50	przez zwrotnice scentralizowane w urządzeniach mechanicznych i uzależnione w przebiegu, przejeżdżane na ostrze w kierunku prostym, w przypadku wyłączenia rygla ze scentralizowanego nastawiania	Ie-8 (E-16) § 26 ust. 13
42)	60	gdy pociąg z czynną lokomotywą ciągnącą jest popychany	§ 66 ust. 3
43)	60	po minięciu wskaźnika We 1 (przygotować się do opuszczenia pantografów)	Ie-1 (E-1) § 16 ust. 20
44)	60	jednosobowej obsady pojazdów pomocniczych	§ 15 ust. 3 pkt 4
45)	130	przy jednosobowej obsadzie pojazdu trakcyjnego	§ 15 ust. 3 pkt 1 i pkt 2
46)	160	brak urządzeń ERTMS/ETCS	§ 63 ust. 8

5) w § 84 ust.16 otrzymuje brzmienie:

„16. Jeżeli dróżnika przejazdowego nie można zawiadomić o odjeździe pociągu (nawet za pośrednictwem sąsiedniego posterunku zapowiadawczego) lub jeżeli dyżurny ruchu nie otrzymał potwierdzenia wskazanego w ust. 8 pkt 1 lub w ust. 9, powinien uprzedzić drużynę pociągową rozkazem pisemnym o nie zawiadomieniu dróżnika przejazdowego o mającym nastąpić odjeździe pociągu oraz o potrzebie ograniczenia jego prędkości jazdy na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia do 20 km/h.

Maszynista powinien podawać sygnał Rp 1 „Bacność”, ograniczyć prędkość jazdy czoła pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia do 20 km/h i obserwować ten przejazd.

W razie zauważenia przeszkody do jazdy należy w miarę możliwości zatrzymać pociąg przed przeszkodą.

Ograniczenie prędkości jazdy pociągu do 20 km/h może być odwołane w oparciu o zgłoszenie uprawnionego pracownika przekazane dyżurnemu ruchu pisemnie lub w formie telefonogramu o zabezpieczeniu przed otwarciem zapór w położeniu zamkniętym.”;

6) w § 84 ust.18 otrzymuje brzmienie:

- „18. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, jeżeli istnieje możliwość zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem na skrzyżowaniu w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego, należy:
- 1) niezwłocznie zapewnić kierowanie ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym przez tego pracownika;
 - 2) dodatkowo oznaczyć doraźnie przejazd kolejowo-drogowy od strony drogi znakiem drogowym B-32b „rogatka uszkodzona” lub B-32c „sygnalizacja uszkodzona.”;

7) w § 84 ust.19 otrzymuje brzmienie:

- „19. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, jeżeli nie ma możliwości zapewnienia pracownika, o którym mowa w ust. 18, oraz na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C ruch pociągów można prowadzić po:
- 1) wprowadzeniu ograniczenia prędkości czoła pociągów, na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego, do 20 km/h;
 - 2) uprzedzeniu drużyn pociągowych rozkazem pisemnym o konieczności wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” do czasu ustawienia wskaźnika W 6b na odcinku od wskaźnika W 6a do przejazdu kolejowo-drogowego, a w przypadku nieustawienia wskaźnika W 6a od km ustalonego w regulaminie technicznym indywidualnie dla każdego przejazdu.”;

8) w § 84 po ust.19 dodaje się ust.19a-19b w brzmieniu:

- „19a. W przypadku, o którym mowa w ust. 19 należy niezwłocznie oznakować przejazd kolejowo-drogowy znakiem drogowym B-20 „stop”, a pod tym znakiem umieścić tablicę z napisem „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”.
- 19b. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejściu należy niezwłocznie:
- 1) wprowadzić ograniczenie prędkości czoła pociągów, na całej szerokości przejścia, do 20 km/h;
 - 2) uprzedzać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym o wielokrotnym podawaniu sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” do czasu ustawienia wskaźnika W 6b na odcinku od wskaźnika W 6a do przejścia.”;

9) w § 84 ust.24 otrzymuje brzmienie:

- „24. W razie konieczności wykonywania pracy pociągu roboczego na torze zamkniętym, w strefie oddziaływania na urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego (ssp), dyżurny ruchu z poziomu UZK:
- 1) bez możliwości wyłączenia oddziaływania czujników:
 - a) wprowadza ograniczenie prędkości jazdy czoła pociągu po torze zamkniętym i czynnym do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,
 - b) uprzedza drużyny pociągowe rozkazem pisemnym o wielokrotnym podawaniu sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” do czasu ustawienia wskaźników W 6b na odcinku od wskaźnika W 6a do przejazdu kolejowo-drogowego, a w przypadku nieustawienia wskaźnika W 6a, od km ustalonego w regulaminie technicznym, indywidualnie dla każdego przejazdu,
 - c) poleca oznakowanie tego przejazdu znakiem drogowym B-20 „Stop” z tablicą „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”,
 - d) poleca podniesienie drągów rogatek przejazdowych przez pracownika obsługi technicznej;
 - 2) z możliwością wyłączenia oddziaływania czujników w torze z identyfikacją toru:

- a) wyłącza w torze zamkniętym w strefie przejazdu czujniki oddziaływania pociągu na urządzenia ssp,
 - b) na żądanie kierownika pociągu roboczego załącza ostrzeżenie na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu na czas przejazdu pociągu roboczego, o ile system obsługi urządzeń ostrzeżenia ssp na to pozwala,
 - c) wprowadza ograniczenie prędkości jazdy czoła pociągu po torze zamkniętym do 20 km/h na całej szerokości tego przejazdu lub przejścia,
 - d) uprzedza drużynę pociągową pociągu roboczego rozkazem pisemnym o wielokrotnym podawaniu sygnału dźwiękowego Rp 1 „Bacność” do czasu ustawienia wskaźników W 6b na odcinku od wskaźnika W 6a do przejazdu kolejowo-drogowego ,a w przypadku nieustawienia wskaźnika W 6a, od km ustalonego w regulaminie technicznym, indywidualnie dla każdego przejazdu,
 - e) poleca oznakowanie przejazdu znakiem drogowym B-20 „Stop” z tablicą „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”;
- 3) z możliwością wyłączenia oddziaływania czujników bez identyfikacji toru:
- a) wyłącza w torze zamkniętym i czynnym, w strefie przejazdu lub przejścia, czujniki oddziaływania pociągu na urządzenia ssp,
 - b) na żądanie kierownika pociągu roboczego załącza ostrzeżenie na przejeździe lub przejściu na czas przejazdu pociągu roboczego, o ile system obsługi ostrzeżenia ssp danego przejazdu na to pozwala,
 - c) wprowadza ograniczenie prędkości jazdy czoła pociągu po torze zamkniętym i czynnym do 20 km/h na całej szerokości tego przejazdu lub przejścia,
 - d) uprzedza drużyny pociągowe po torze zamkniętym i czynnym rozkazem pisemnym o wielokrotnym podawaniu sygnału dźwiękowego Rp 1 „Bacność” do czasu ustawienia wskaźników W 6b na odcinku od wskaźnika W 6a do przejazdu kolejowo-drogowego ,a w przypadku nieustawienia wskaźnika W 6a, od km ustalonego w regulaminie technicznym, indywidualnie dla każdego przejazdu,
 - e) poleca oznakowanie przejazdu znakiem drogowym B-20 „Stop” z tablicą „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”.”.

§ 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 lipca 2019r. po opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wydawca: Centrala PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Redakcja: Biuro Zarządu
Wydział organizacji i obsługi organów Spółki
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
tel. (0-22) 473 – 25 – 54

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.
