

B I U L E T Y N

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Spółka Akcyjna

Warszawa, dnia 18 lipca 2018 r.

Nr 4

UCHWAŁY ZARZĄDU PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

	str.
Poz. 5 - uchwała Nr 438/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 12 czerwca 2018 r. w sprawie wprowadzenia „Wymagań technicznych dla zapewnienia ochrony przed porażeniem prądem elektrycznym, przed przepięciami i od wyładowań atmosferycznych w strefie oddziaływania sieci trakcyjnej DC 3 kV Iet-120”	2
Poz. 6 uchwała Nr 518/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 10 lipca 2018 r. w sprawie wprowadzenia zmian do Wytocznych technicznych budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym Ie-4 (WTB-E10)	3
Poz. 7 uchwała Nr 528/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 10 lipca 2018 r. w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1a”	11
Poz. 8 uchwała Nr 529/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 10 lipca 2018 r. w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 Ir-1b”	14
Poz. 9 uchwała Nr 530/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 10 lipca 2018 r. w sprawie wprowadzenia zmian w „Instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych Ir-3”	17

4/5

Uchwała Nr 438/2018
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 12 czerwca 2018 r.

w sprawie wprowadzenia „Wymagań technicznych dla zapewnienia ochrony przed porażeniem prądem elektrycznym, przed przepięciami i od wyładowań atmosferycznych w strefie oddziaływania sieci trakcyjnej DC 3 kV let-120”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 23 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Energetyki Centrali Spółki Nr IEN2b-5541-18/2018 z dnia 8 czerwca 2018 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 zapewnienia ochrony przed porażeniem prądem elektrycznym, przed przepięciami i od wyładowań atmosferycznych w strefie oddziaływania sieci trakcyjnej DC 3 kV let-120”, stanowiące załącznik do uchwały.

§ 2.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. „Wymagania techniczne dla zapewnienia ochrony przed porażeniem prądem elektrycznym, przed przepięciami i od wyładowań atmosferycznych w strefie oddziaływania sieci trakcyjnej DC 3 kV let-120” podlegają opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 3.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza Dyrektorowi Biura Energetyki Centrali Spółki.

§ 4.

Uchwała obowiązuje od dnia 01 sierpnia 2018 r.

Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

/-/

Nr IEN2b-5541-18/2018

Rozdzielnik: A, B

Opracował: Adam Woźniak
nr tel. 47 339 35

4/6

Uchwała Nr 518/2018
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 10 lipca 2018 r.

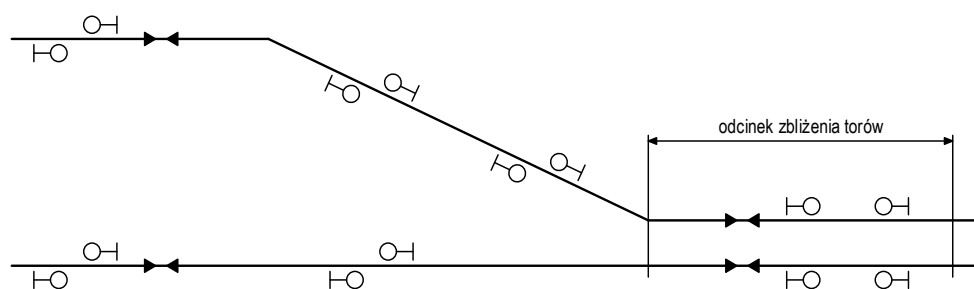
w sprawie wprowadzenia zmian do Wytycznych technicznych budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym le-4 (WTB-E10)

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 23 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Automatyki i Telekomunikacji Centrali Spółki Nr IAT2e-0021-11/2018 z dnia 21.06.2018 r. Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarządza, co następuje:

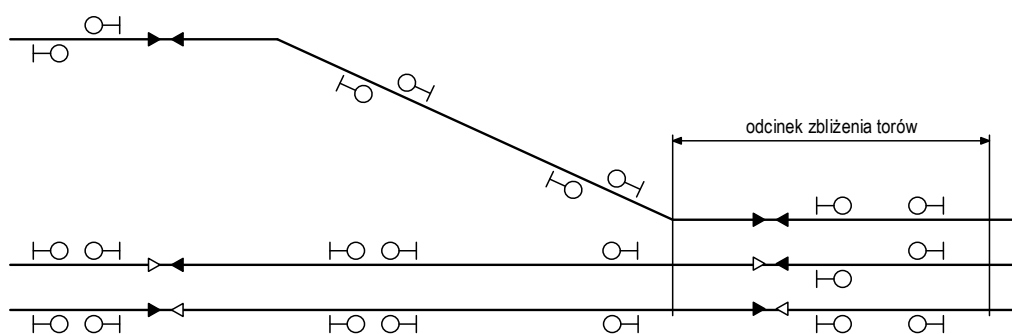
§ 1.

W Wytycznych technicznych budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym le-4 (WTB-E10) stanowiącej załącznik do zarządzenia Nr 1/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 14 stycznia 2014 r., ze zmianami, wprowadza następujące zmiany:

- 1) w § 2 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Bezpieczeństwo ruchu kolejowego w zakresie realizowanym przez urządzenia srk uzyskuje się poprzez:
 - 1) uzależnienie podania sygnału zezwalającego na jazdę od nastawienia zwrotnic i innych urządzeń wchodzących w drogę przebiegu oraz wykluczenia przebiegów sprzecznych;
 - 2) uzależnienie czynności nastawczych między współpracującymi posterunkami ruchu w obrębie stacji;
 - 3) kontrolę niezajętości torów i rozjazdów;
 - 4) uniemożliwienie przestawiania elementów drogi przebiegu (zamknięcie i utwierdzenie przebiegu);
 - 5) uzależnienie pomiędzy współpracującymi posterunkami zapowiadawczymi, odstępowymi lub bocznicowymi;
 - 6) kontrolę prowadzenia pociągów z wykorzystaniem urządzeń bezpiecznej kontroli jazdy pociągu (bkjp) klasy B (urządzenia kontroli czujności maszynisty);
 - 7) kontrolę prowadzenia pociągów z wykorzystaniem urządzeń bezpiecznej kontroli jazdy pociągu (bkjp) klasy A (ERTMS/ETCS);
 - 8) wyposażenie przejazdów kolejowo – drogowych w urządzenia zabezpieczenia ruchu.Zakres realizacji wyżej wymienionych wymagań zależy od rodzaju i typu urządzeń srk.”;
- 2) w § 3 ust. 17 otrzymuje brzmienie:
„17. Budowane na szlakach i posterunkach ruchu urządzenia srk muszą uwzględniać możliwość współpracy wzajemnej oraz z systemami nadrzędnymi, w tym również z systemem ERTMS/ETCS.”;
- 3) w § 5:
 - a) ust. 4 pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie: „a) dwutorowych łącznic pomiędzy głowicami rozjazdowymi tego samego posterunku ruchu – gdzie należy ustawiać sygnalizatory według zasad określonych w pkt 3 (rys. 2.3);”;
 - b) ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. Jeżeli następuje zbliżenie dwóch lub więcej torów szlakowych (lub toru szlakowego z torem bocznicowym) na odległość między ich osiami mniejszą niż 10 m i różnica poziomów jest mniejsza niż 2,5 m, to sygnalizatory pociągowe na tym odcinku należy ustawiać odpowiednio według zasad podanych w ust. 4 punkt 3 i 4 (rys. 2.7 i 2.8).



rys. 2.7



rys. 2.8”;

4) w § 6:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Odległość między tarczą ostrzegawczą, a semaforem oraz między dwoma kolejnymi semaforami, nie powinna być mniejsza od drogi hamowania wynikającej z założeń projektowych dla danego odcinka linii, przyjętych zgodnie z postanowieniami ust. 5. Nie dotyczy to semaforów czterostawnej wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej oraz odległości pomiędzy semaforami, między którymi jest kolejność nastawiania.

Do określenia drogi hamowania na szlaku należy przyjmować największą możliwą do uzyskania prędkość na danym szlaku.

Na posterunkach zapowiadawczych (z wyjątkiem stacji węzłowych), w obrębie których obowiązuje prędkość niższa niż na jednym lub obu przyległych szlakach, należy stosować drogi hamowania przyjęte na szlaku z prędkością wyższą.

W przypadku, gdy nie można uzyskać wymaganej odległości pomiędzy sygnalizatorami, należy postąpić zgodnie z postanowieniami ust. 6.”;

b) ust. 4 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) dla szlaku o długości mniejszej niż obowiązująca na danym odcinku linii droga hamowania należy uzależnić wskazania semaforów wyjazdowych od wskazań semaforów wjazdowych na posterunkach ruchu przyległych do tego szlaku, stosując dodatkowo jedno z rozwiązań określonych w ust. 6 pkt 1 ÷ 4 lub w ust. 8. Na sygnalizatorach poprzedzających skrócony odstęp należy odpowiednio umieścić wskaźniki W19 i W20 – zgodnie z postanowieniami zawartymi w dokumentach [1], [2] i [12]”;

c) ust. 5 - 6 otrzymują brzmienie:

„5. Na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., dla potrzeb usytuowania sygnalizatorów, przyjmuje się następujące drogi hamowania wynikające z maksymalnej możliwej do uzyskania prędkości na danym odcinku linii, nie mniejsze od wskazanych w poniższej tabeli:

Droga hamowania [m]	Prędkości maksymalne [km/h]	
	zakres zasadniczy	zakres rozszerzony
1300	$V \leq 160$	---
1000	$V \leq 140$	*) $140 < V \leq 160$
700	$V \leq 100$	$100 < V \leq 120$

400	$V \leq 60$	$60 < V \leq 90$
-----	-------------	------------------

*) – dla tarcz ostrzegawczych przejazdowych należy zachować min. 1300 m

Przyjęta droga hamowania powinna zapewniać dla jak największej liczby pociągów kursujących na danym odcinku linii (szlaku) możliwość jazdy z prędkościami maksymalnymi wynikającymi z założeń projektowych dla danego odcinka linii, zgodnie z tablicami hamowania pociągów zawartymi w dokumentach [2] i [4].

Wartości z zakresu rozszerzonego można przyjmować w uzasadnionych przypadkach na wybranych szlakach lub odcinkach linii, po przeprowadzeniu szczegółowej analizy uwzględniającej:

- 1) wymaganą przepustowość;
- 2) pochylenia miarodajne;
- 3) rodzaje kursujących pociągów i ich maksymalne długości;
- 4) charakterystyki hamowania taboru eksploatowanego na danym odcinku linii, tj. sposób hamowania i możliwy do uzyskania procent masy hamującej;
- 5) w przypadku zastosowania systemu ERTMS/ETCS – rzeczywiste dopuszczalne drogi hamowania dla pociągów jadących pod pełnym nadzorem systemu, obliczane przez pokładowe urządzenia kontrolujące prędkość jazdy pociągu i hamowanie.

Na liniach o prędkości powyżej 160 km/h wyposażonych w system ERTMS/ETCS poziomu 2, na potrzeby rozmieszczenia sygnalizatorów należy przyjmować prędkość 160 km/h jako wartość maksymalną. W przypadku zastosowania ERTMS/ETCS poziomu 1 na linii o prędkości powyżej 160 km/h rozmieszczenie sygnalizatorów musi uwzględniać uwarunkowania eksploatacyjne określone w pkt 1 ÷ 5.

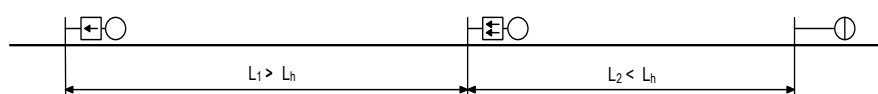
6. W przypadku, gdy na posterunku ruchu lub pierwszym odstępie wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej czterostawnej nie można ustawić semaforów, o których mowa w ust. 1 z zachowaniem wymaganej drogi hamowania (L_h), wówczas na semaforze osłaniającym skrócony odstęp (L_2), należy sygnalizować zmniejszenie prędkości, gdy semafor na końcu skróconego odstępu wskazuje sygnał "Stój" (rys. 2.11), a mianowicie:

- 1) dla $1000 \text{ m} \leq L_2 < 1300 \text{ m}$ – sygnał S9 ze wskaźnikiem świetlnym W21 z liczbą „14” (jazda z prędkością nieprzekraczającą 140 km/h);
- 2) dla $700 \text{ m} \leq L_2 < 1000 \text{ m}$ – sygnał S9 (jazda z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h);
- 3) dla $400 \text{ m} \leq L_2 < 700 \text{ m}$ – sygnał S13a (jazda z prędkością nieprzekraczającą 60 km/h);
- 4) $L_2 < 400 \text{ m}$ – sygnał S13 (jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h).

Sygnatów ograniczających prędkość nie stosuje się w przypadku, gdy na całej drodze jazdy danego przebiegu prędkość drogowa wynikająca z geometrii układu torowego lub innych założeń projektowych, jest mniejsza lub równa prędkości, która byłaby sygnalizowana przez semafor zgodnie pkt 1 ÷ 4.

Na sygnalizatorach poprzedzających skrócony odstęp należy odpowiednio umieścić wskaźniki W19 i W20 – zgodnie z postanowieniami zawartymi w dokumentach [1], [2] i [12].

Dopuszcza się wyświetlenie wskaźników W19 i W20 w przypadkach gdy semafor na końcu skróconego odstępu wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z ograniczoną prędkością.



rys. 2.11”;

- 5) w § 7 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Odległość semafora od miejsca oddziaływania, powodującego zmianę sygnału zezwalającego na "Stój", powinna wynosić co najmniej 15 m z dopuszczalną

tolerancją minus 5%. Na liniach drugorzędnych i znaczenia miejscowego może ona wynosić min. 5 m, pod warunkiem, że zmiana sygnału zezwalającego na zabraniający będzie następowała dopiero po minięciu semafora przez kabinę lokomotywy.”;

6) w § 9:

a) ust. 2 pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) widoczność sygnałów nadawanych przez elementy sygnalizacyjne tarczy rozrządowej powinna wynosić nie mniej niż 500 m. Wskazania na tarczy rozrządowej powinny być widoczne wzdłuż całej drogi spychania składu, poprzez zastosowanie odpowiedniej ilości tarcz rozrządowych.”;

b) ust. 3 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) ustawić sygnalizatory powtarzające dla semaforów obsługiwanych, z wyjątkiem semaforów wjazdowych na szlakach z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową. Liczba sygnalizatorów powtarzających odnoszących się do jednego semafora nie może być większa niż trzy, a ich rozmieszczenie powinno zapewniać wymaganą widoczność.”;

7) w § 39 po ust. 6 dodaje się ust. 7 - 14 w brzmieniu:

„7. Dopuszcza się stosowanie samoczynnego nastawiania przebiegów pociągowych realizowanego poprzez:

- 1) włączenie semaforów stacyjnych na samoczynne działanie przez personel obsługi urządzeń po uprzednim nastawieniu drogi przebiegu;
- 2) system automatycznego nastawiania przebiegów pociągowych (ANP), działający na podstawie informacji o położeniu pociągu na szlaku i sytuacji ruchowej na posterunkach zapowiadawczych:
 - a) bez wykorzystania danych z rozkładu jazdy;
 - b) z wykorzystaniem danych z rozkładu jazdy i rzeczywistego wykresu ruchu.

8. Wyłączenie semaforów stacyjnych z samoczynnego działania, o którym mowa ust. 7 pkt 1 może być dokonane przez personel obsługi w dowolnym czasie, przy zachowaniu poniższych warunków:

- 1) ustawienie semaforów stacyjnych na sygnał "Stój" i zwolnienie utwierdzonych przebiegów może nastąpić wyłącznie w przypadku, gdy co najmniej jeden odstęp dwustawnej, dwa odstępy trzystawnej lub trzy odstępy czterostawnej wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej przed semaforami wjazdowym są niezajęte;
- 2) jeżeli chociaż jeden z odstępów, o których mowa w pkt. 1, jest zajęty to wyłączenie samoczynności nie może spowodować zmian w urządzeniach stacyjnych do czasu wjazdu pierwszego pojazdu kolejowego na stację.

9. Włączenie semaforów stacyjnych na samoczynne działanie w okręgu nastawni wykonawczej może być dokonane po uprzednim otrzymaniu nakazu z nastawni dysponującej.

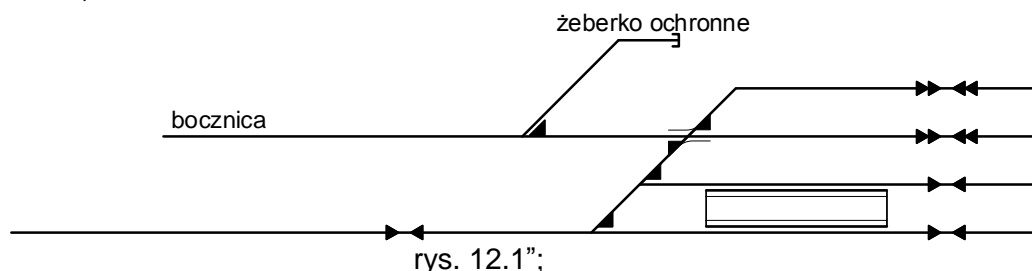
10. Włączenie semaforów na samoczynne działanie powinno być sygnalizowane personelowi obsługi urządzeń, przy czym jeżeli jest to nastawnia wykonawcza to informacje te powinny być również przekazywane do nastawni dysponującej.

11. System ANP, o którym mowa w ust. 7 pkt 2 przesyła polecenia nastawienia wybranego przebiegu do systemu zależnościowego nie później niż w momencie zajęcia przez pociąg odcinka kontroli niezajętości zdefiniowanego zgodnie postanowieniami ust. 12.

12. Odcinki inicjujące polecenie nastawiania przebiegu w systemie ANP powinny zapewniać:

- 1) wyświetlenie sygnału zezwalającego na semaforze odpowiednio wcześniej, tak aby nie powodować nieuzasadnionego zmniejszenia prędkości pociągów względem prędkości rozkładowej (dotyczy to także zezwolenia na jazdę dla pociągów jadących pod nadzorem systemu ERTMS/ETCS);

- 2) wyprzedzenie niezbędne dla transmisji radiowej informacji o zezwoleniu na jazdę, zależne od maksymalnej prędkości pociągu (na liniach wyposażonych w ERTMS/ETCS poziomu 2).
13. W przypadku braku możliwości nastawienia wybranego przebiegu, system ANP powinien wydać polecenie nastawienia dopuszczalnego przebiegu alternatywnego.
14. Wyłączenie systemu ANP i przejęcie czynności nastawczych przez dyżurnego ruchu musi być możliwe w dowolnym momencie dla:
- 1) całego obszaru zdalnego sterowania;
 - 2) wybranego posterunku;
 - 3) wybranej głowicy rozjazdowej na posterunku;
- Wyłączenie systemu nie może wpływać na zainicjowane i realizowane przebiegi.”;
- 8) w § 49 uchyla się ust. 21 – 27;
- 9) w § 59 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Podstawowo półsamoczynne przejazdy kolejowo – drogowe należy wyposażać w 4 rogatki zamykane sekwencyjnie, tj. najpierw rogatki zamykające prawe połowy drogi (wjazdowe), a po ich całkowitym zamknięciu rogatki zamykające lewe połowy drogi (wyjazdowe). Dopuszcza się wyposażenie półsamoczynnego przejazdu kolejowo – drogowego w dwie rogatki w przypadkach specyficznych uwarunkowań terenowych uniemożliwiających instalację czterech rogatek. W przypadku przejazdów kolejowo – drogowych obejmujących wydzielone ciągi pieszo – rowerowe, rogatki zamykające tylko te ciągi powinny zamykać całą ich szerokość i należy je traktować jako wjazdowe (dotyczy to również przejazdów kat. B).”;
- 10) w § 61:
- a) ust. 14 otrzymuje brzmienie:
- „14. W przypadku braku możliwości instalacji dodatkowych pośrednich czujników załączających (zgodnie z ust. 13), dopuszcza się za zgodą Dyrektora Biura Automatyki i Telekomunikacji Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., rezygnację ze stosowania tych czujników.”;
- b) ust. 15 otrzymuje brzmienie:
- „15. Wyłączenie ostrzegania w przypadku określonym w ust. 13 dokonywane jest samoczynnie przez jadący pojazd kolejowy, z wykorzystaniem urządzeń oddziaływania usytuowanych przy przejeździe kolejowo – drogowym.”;
- c) ust. 16 otrzymuje brzmienie:
- „16. W przypadku określonym w ust. 14 załączanie i wyłączanie ostrzegania na przejeździe kolejowo – drogowym dokonywane jest manualnie poprzez rejestrowane polecenie specjalne z poziomu UZK. Jeżeli system przejazdowy posiada taką funkcjonalność, wyłączenie ostrzegania może być realizowane przez jadący pojazd kolejowy z wykorzystaniem urządzeń oddziaływania usytuowanych przy przejeździe kolejowo – drogowym”;
- 11) w § 70 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Jeżeli tor bocznicowy ma pochylenie w kierunku torów głównych i istnieje możliwość stoczenia się wagonów na tory stacyjne to należy zastosować zwrotnicę kierującą na żeberko ochronne, ułożone jak najbliżej ukresu zwrotnicy odgałęziającej (rys. 12.1).



- 12) w § 71 ust. 9 otrzymuje brzmienie:
- „9. Zasady zabezpieczenia bocznic szlakowych odnoszą się również do stacji zamkniętych dla potrzeb technicznych.”;

13) w § 73 ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Wydzielone obwody srk zasilane prądem przemiennym, a wymagające zasilania bezprzerwowego należy zasilac w czasie trwania przełączeń ze specjalnie do tego celu przeznaczonych źródeł prądu, np. urządzeń UPS.

Do obwodów tych należą:

- 1) obwody sygnałów zastępczych wraz ze sterowaniem;
- 2) obwody świateł tarcz ostrzegawczych lub ostatnich semaforów wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej;
- 3) obwody świateł czerwonych semaforów wjazdowych i drogowaskazowych;
- 4) obwody świateł czerwonych semaforów wyjazdowych z torów, po których odbywają się przebiegi bez zatrzymania;
- 5) urządzenia i systemy telekomunikacji przewodowej, radiołączności, informatyczne biorące udział w bezpiecznym prowadzeniu ruchu pociągów, które zainstalowane są na nastawni.”;

14) w § 76 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W nowoukładanych kablach magistralnych srk należy pozostawić żyły rezerwowe w ilości około 10% ogólnej liczby żył. Dla kabli odcinkowych do poszczególnych urządzeń można przewidywać rezerwę w mniejszej ilości, wynoszącą minimum dwie żyły.

Nie dotyczy to rezerw kablowych wynikających z przewidywanej rozbudowy stacji.”;

15) w § 78 ust. 13 pkt 13 otrzymuje brzmienie:

„13) wytyczne odbioru technicznego i uruchomienia (WOTiU);”;

16) w § 80 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Na planie schematycznym urządzeń srk należy także podać inne informacje istotne dla opracowania rozwiązań szczegółowych projektu np. dla obiektów stacyjnych – wykaz przebiegów bez zatrzymania lub wykaz torów, po których odbywają się przebiegi bez zatrzymania, dla samoczynnych systemów przejazdowych – maksymalną prędkość kursujących pociągów, czas ostrzegania oraz rodzaj blokady liniowej itp.”;

17) § 88 otrzymuje brzmienie:

„§ 88.

Dokumentacja dla sprzętu komputerowego

Dokumentacja dla sprzętu komputerowego i oprogramowania w komputerowych systemach srk (komputerowych pulpitych nastawczych) powinna zawierać:

- 1) konfigurację sprzętu komputerowego;
- 2) listę obiektów systemu wraz z ich opisem;
- 3) schemat powiązań pomiędzy obiektami systemu;
- 4) spis programów i ich wersji, zbiorów danych oraz innych elementów zainstalowanych w sprzęcie komputerowym;
- 5) określenie parametrów konfiguracji dla poszczególnych elementów systemu;
- 6) instrukcję obsługi zawierającą zestawienia poleceń, komunikatów, zdarzeń rejestrowanych przez system oraz symboli zobrazowania stanu urządzeń;
- 7) dokumentację oprogramowania;
- 8) schematy elektryczne urządzeń pośredniczących pomiędzy sprzętem komputerowym, a np. aparaturą przekaźnikową, urządzeniami zewnętrznymi;
- 9) instrukcję testowania urządzeń;
- 10) wytyczne odbioru technicznego i uruchomienia (WOTiU), które powinny zawierać również sposoby sprawdzania obwodów i urządzeń redundantnych i protekcyjnych;
- 11) inne dokumenty wynikające ze specyfiki zastosowanego systemu.”;

18) § 91 otrzymuje brzmienie:

„§ 91.

Wytyczne odbioru technicznego i uruchomienia

Wytyczne odbioru technicznego i uruchomienia (WOTiU) należy opracowywać indywidualnie dla każdego posterunku ruchu i każdego etapu robót.”;

19) w § 94 ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Wielkość pomieszczeń technicznych (przełączniowni, komputerowni, serwerowni) powinna być ustalona indywidualnie w zależności od przewidywanych do instalacji urządzeń, z uwzględnieniem szerokości przejść i przestrzeni niezbędnej dla bezpiecznego wykonania obsługi technicznej, które powinny wynosić minimum 0,8 m.”;

20) § 97 otrzymuje brzmienie:

„§ 97.

Wykaz aktów prawnych, norm i przepisów związanych

- [1] Instrukcja sygnalizacji le-1 (E-1).
- [2] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. z 2015 r. poz. 360, z późn. zm.).
- [3] Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id-1 (D-1).
- [4] Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1.
- [5] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. z 2015 r. poz. 1744, z późn. zm.).
- [6] Instrukcja o zasadach eksploatacji i prowadzenia robót w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym le-5 (E-11).
- [7] Instrukcja obsługi mechanicznych i kluczowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym typu znormalizowanego le-8 (E-16).
- [8] Instrukcja obsługi elektrycznych nastawnic suwakowych jedno-, dwu-, i czterorzędowych typu VES le-9 (E-17).
- [9] Instrukcja obsługi przełącznikowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym le-10 (E-18).
- [10] Instrukcja o zasadach budowy i utrzymania mechanicznych urządzeń srk le-11 (E-20).
- [11] Instrukcja konserwacji, przeglądów oraz napraw bieżących urządzeń sterowania ruchem kolejowym le-12 (E-24).
- [12] Wymagania techniczne dla wskaźników i tablic sygnałowych le-102.
- [13] Wytyczne w zakresie zobrazowania, wprowadzania poleceń oraz rejestracji zdarzeń dla komputerowych stanowisk obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym le -104.
- [14] Wymagania bezpieczeństwa dla urządzeń sterowania ruchem kolejowym – DG PKP KA nr KA2b-5400-01/98 z dnia 06 lutego 1998 r.

- [15] Standardy Techniczne – szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 200$ km/h (dla taboru konwencjonalnego) / 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem).
- [16] Albumy schematów typowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
- [17] Wytyczne dla projektowania i budowy linii optotelekomunikacyjnych Ie – 108.
- [18] Ustawa z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2017 r. poz. 1226).
- [19] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998 r. poz. 987, z późn. zm.).
- [20] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 720).
- [21] Instrukcja o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów Id-4 (D-6).
- [22] Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 4 maja 2007 r. w sprawie szczegółowych warunków funkcjonowania systemu elektroenergetycznego (Dz.U. z 2007 r. poz. 623).”;

21) Załącznik nr 1 otrzymuje brzmienie ustalone w załączniku Nr 1 do uchwały;

22) Załącznik nr 2 otrzymuje brzmienie ustalone w załączniku Nr 2 do uchwały.

§ 2.

Przyjmuje tekst jednolity Wytycznych technicznych budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym Ie-4 (WTB-E10), uwzględniający zmiany, o których mowa w § 1, stanowiący załącznik Nr 3 do uchwały.

§ 3.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Wytyczne techniczne budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym Ie-4 (WTB-E10) podlegają opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 4.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza Dyrektorowi Biura Automatyki i Telekomunikacji Centrali Spółki.

§ 5.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a zmiany wchodzi w życie po opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

/ - /

4/7

Uchwała Nr 528/2018
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 10 lipca 2018 r.

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

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 23 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki Nr IES4-0021-3/18 z dnia 02 lipca 2018 r. Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarządza, co następuje:

§ 1.

W „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1a” stanowiącej załącznik do zarządzenia nr 29/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 15.września.2014 r. wprowadza następujące zmiany:

23) w § 4 ust. 12 otrzymuje brzmienie: „12. Przed odjazdem pociągu dyżurny ruchu zobowiązany jest przekazać drużynie pociągowej informacje, polecenia i zezwolenia, o których mowa w § 58 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1).

Dla pociągów wyposażonych w system ERTMS/ETCS poziomu 1 obowiązują rozkazy pisemne określone w § 58 i § 59 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1).”;

24) w § 5 ust. 12 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) przyjmowanie, wyprawianie i przepuszczanie pociągów na posterunkach ruchu linii wyposażonych w urządzenia ERTMS/ETCS poziomu 1 odbywa się według zasad określonych w Rozdziale 5 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1).”;

25) w § 5 ust 16 otrzymuje brzmienie: „16. Zabezpieczenie ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach, strzeżonych przez dróżników przejazdowych odbywa się na zasadach określonych w Rozdziale 12 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1).”;

26) w § 7:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Prowadzenie pociągu podwójną trakcją (tandem) oraz pociągów pchanych z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 jest możliwe po odpowiednim obsłużeniu urządzeń pokładowych przez maszynistę. W tych przypadkach, ruch pociągów należy prowadzić według zasad określonych w § 65 i § 67 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1).”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Cofanie pociągu wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 jest możliwe po odpowiednim obsłużeniu urządzeń pokładowych przez maszynistę, na zasadach określonych w § 70 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1).”;

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. W czasie niedziałania lub nieprawidłowego działania urządzeń srk, o których mowa w § 29 ust. 5 Instrukcji Ir-1 (R-1), dyżurny ruchu zobowiązany jest powiadomić o tym maszynistę pociągu wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 i postępować w sposób określony w § 29 ust. 5 i ust. 7 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1).

Jeżeli zachodzi potrzeba wyprawienia pociągu na szlak z sbl w odstępie posterunków następczych, należy na całym szlaku ograniczyć prędkość pociągu wyposażonego w urządzenia systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 do 160 km/h przy dwuosobowej obsłudze trakcyjnej lub do 130 km/h przy jednoosobowej drużynie trakcyjnej. Przed wyjazdem pociągu ze stacji pociąg należy zatrzymać przed semaforem wyjazdowym. Po otrzymaniu rozkazu pisemnego z zawiadomieniem, o którym mowa w § 29 ust. 5 pkt 3 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1) i wymaganym ograniczeniu prędkości, maszynista powinien uruchomić pociąg w trybie „STM Krajowy” (SN) jeżeli jest dostępny. W przypadku, gdy tryb „STM Krajowy” nie jest dostępny maszynista może uruchomić pociąg w trybie „Linia niewyposażona” (UN) pod warunkiem, że pociąg wyposażony jest w aktywny i sprawnie działający przynajmniej jeden rodzaj urządzeń kontrolujących czujność maszynisty oraz urządzeń radiołączności pociągowej.

Dalszą jazdę do najbliższej stacji należy kontynuować w tym trybie na zasadach określonych w § 8 ust. 2.

Przy obowiązującym telefonicznym (radiotelefonicznym) zapowiadaniu pociągów należy przekazywać dodatkową informację o wyposażeniu pociągu w system „ERTMS/ETCS”.

- d) ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. W przypadku, gdy pojazd trakcyjny wyposażony w czynne urządzenia systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 znajduje się wyjątkowo za semaforem wskazującym sygnał zezwalający na jazdę lub sygnał zastępczy „Sz”, maszynista w odstępie od postanowień § 62 ust. 5 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1), może uruchomić pociąg z prędkością wskazywaną przez urządzenia pokładowe.”,
 - e) w ust. 6 zdanie ostatnie otrzymuje brzmienie: „W przypadku, gdy pojazd trakcyjny wyjątkowo znajdzie się za semaforem sbl wskazującym sygnał „Stój”, dalsza jazda odbywa się na zasadach określonych w § 64 ust. 11 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1).”,
 - f) ust. 7 otrzymuje brzmienie: „7. W przypadku odjazdu pociągu z miejsca, gdzie nie widać wskazań semafora wyjazdowego, maszynista pociągu wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 1 w odstępie od postanowień § 62 ust. 4 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1), może uruchomić pociąg z prędkością wskazywaną przez urządzenia pokładowe bez konieczności ograniczania prędkości.”,
 - g) ust. 10 otrzymuje brzmienie: „10. W przypadku usterek w działaniu urządzeń na przejeździe kolejowo-drogowym, należy postępować zgodnie z postanowieniami § 84 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1(R-1), Instrukcji obsługi przejazdów kolejowych Ir-7 (R-20) i Instrukcji sygnalizacji Ie-1(E-1).”,
- 27) w załączniku nr 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie „2. W przypadku gdy na semaforze wyjazdowym na szlak z półsamoczynną blokadą liniową nie można nastawić sygnału zezwalającego na jazdę, półsamoczynna blokada liniowa działa nieprawidłowo lub nie można jej obsługiwać, prowadzenie pociągu nie może odbywać się z prędkością przekraczającą:
- 1) 160 km/h przy dwuosobowej obsłudze trakcyjnej;
 - 2) 130 km/h przy jednoosobowej obsłudze trakcyjnej,
- a ponadto:
- w przypadku, o którym mowa w § 63 ust. 5 pkt 31) Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1), prędkość pierwszego wyprawionego pociągu na całym szlaku nie może być większa niż 40 km/h.”.

§ 2.

3. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
4. „Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1a” podlega opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.
5. Przyjmuje tekst jednolity instrukcji, o której mowa w ust. 2, stanowiący załącznik do uchwały.

§ 3.

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

§ 4.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia.

Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

/ - /

Nr IES4-0021-3/18

Rozdzielnik: A, B

Opracował: Stanisław Kopeć
nr tel. 47 320 14

4/8

Uchwała Nr 529/2018
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 10 lipca 2018 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 23 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki Nr IES4-0021-2/18 z dnia 14 czerwca 2018 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:

28) w § 4 ust. 14 otrzymuje brzmienie: „14. Przed odjazdem pociągu dyżurny ruchu zobowiązany jest przekazać drużynie pociągowej informacje, polecenia i zezwolenia, o których mowa w § 58 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1).”

Dla pociągów wyposażonych w system ERTMS/ETCS poziomu 2 obowiązują rozkazy pisemne określone w § 58 i § 59 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1).”;

29) w § 5 ust. 10 otrzymuje brzmienie: „10. Przyjmowanie, wyprawianie i przepuszczanie pociągów na posterunkach ruchu leżących w obszarze objętym systemem ERTMS/ETCS poziomu 2, odbywa się według zasad określonych w Rozdziale 5 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1).”;

30) § 6 otrzymuje brzmienie: „§ 6. Zabezpieczenie ruchu na przejazdach kolejowo – drogowych i przejściach
W obszarze objętym systemem ERTMS/ETCS poziomu 2 powiadomienie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu i innych okolicznościach, odbywa się zgodnie z zapisami § 84 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1).”;

31) w § 21 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie: „Cofanie pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 możliwe jest na zasadach określonych w § 70 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1), po odpowiednim obsłużeniu przez maszynistę urządzeń pokładowych.”;

32) w § 22 ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) jeżeli pociąg porusza się z prędkością nie przekraczającą 160 km/h, zmiana sygnału zezwalającego na sygnał „Stój” może być dokonana najpóźniej w momencie gdy czoło pociągu znajduje się przed tarczą ostrzegawczą odnoszącą się do semafora, na którym ma nastąpić zmiana na sygnał „Stój”, a jeśli takiej tarczy ostrzegawczej nie ma – gdy czoło pociągu znajduje się przed semaforem bezpośrednio poprzedzającym semafor, na którym ma być dokonana zmiana sygnału.”;

33) w § 23 ust. 1:

a) Zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie: „1. W przypadku, gdy z powodu zakłóceń w pracy stacyjnych urządzeń srk, nie jest możliwe podanie sygnału zezwalającego na semaforze zlokalizowanym na posterunku ruchu lub Centrum Sterowania Radiowego (RBC) nie wysłało do pociągu nowego „Zezwolenia Na Jazdę” (MA), przejazd pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 obok takiego

semafora może odbywać się w trybie pracy „Odpowiedzialność Personelu” (SR), na zasadach określonych w § 44 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1) z zachowaniem postanowień § 2 ust. 25 niniejszej instrukcji.”;

- b) pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) przekazanie maszyniście rozkazu pisemnego „S” lub „N” z zezwoleniem na przejechanie obok semafora, w myśl § 58 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1), uzupełnionego odpowiednio w działce 4 lub 6 poleceniem o treści „Jazda w trybie SR do semafora”;
- 34) w § 23 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. W przypadku wyjazdu pociągu na sygnał zezwalający lub na sygnał zastępczy „Sz” na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego, maszynista zobowiązany jest do sprawdzenia wyświetlenia na semaforze wyjazdowym wskaźnika W 24 - zgodnie z § 54 ust. 7 i ust. 8 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1).”;
- 35) w § 25 ust. 1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie: „1. W przypadku usterek w pracy urządzeń sterowania ruchem na przejeździe kolejowym, 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 le-1 (E-1).”;
- 36) w § 26:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. W przypadku konieczności stosowania ostrzeżeń dotyczących ograniczeń prędkości jazdy w odniesieniu do pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, pracujących w poziomie 2 pod nadzorem Centrum Sterowania Radiowego (RBC), dyżurny ruchu zobowiązany jest postępować zgodnie z zapisami § 60 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1) oraz wprowadzić do systemu ERTMS/ETCS, poprzez Centrum Sterowania Radiowego (RBC), za pomocą panelu operatorskiego służącego do obsługi komputera RBC, ograniczenia prędkości określane w systemie ERTMS/ETCS jako TSR.”;
 - b) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Parametry TSR definiowanego i aktywowanego przez dyżurnego ruchu w RBC muszą być zgodne z zapisami § 60 ust. 9 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1).”;
 - c) ust. 8 otrzymuje brzmienie: „8. Jeżeli dyżurny ruchu nie ma możliwości wprowadzenia do systemu ERTMS/ETCS ograniczenia prędkości w postaci TSR aktywowanego w Centrum Sterowania Radiowego (RBC) przy wykorzystaniu panelu operatorskiego służącego do obsługi komputera RBC, to zachowując postanowienia § 60 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1), miejsce ograniczenia prędkości jazdy należy zabezpieczyć grupami balis tymczasowych zawierającymi odpowiedni TSR zgodnie z zapisami § 7 ust. 11 i ust. 12 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1a. Sposób przygotowania balis tymczasowych z TSR określają odrębne instrukcje obsługi.”;
 - d) ust. 11. otrzymuje brzmienie: „11 Ograniczenia prędkości jazdy pociągów wprowadzone do systemu ERTMS/ETCS za pośrednictwem RBC lub za pomocą grup balis tymczasowych z TSR, należy dezaktywować poprzez Centrum Sterowania Radiowego (RBC) lub poprzez usunięcie balis tymczasowych, po ustaniu przyczyny ich wprowadzenia, z zachowaniem postanowień § 60 ust. 21, ust. 22 i ust. 23 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1) oraz Instrukcji obsługi tymczasowych ograniczeń prędkości (TSR) w systemie ERTMS/ETCS le – 30.”

6. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
7. „Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 Ir-1b” podlega opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.
8. Przyjmuje tekst jednolity instrukcji, o której mowa w ust. 2, stanowiący załącznik do uchwały.

§ 3.

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

§ 4.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia.

Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

/ - /

Nr IES4-0021-2/18

Rozdzielnik: A, B

Opracował: Stanisław Kopeć
nr tel. 47 320 14

4/9

Uchwała Nr 530/2018
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 10 lipca 2018 r.

w sprawie wprowadzenia zmian w „Instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych Ir-3”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 23 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki Nr IES4d-0021-01/18 z dnia ... czerwca 2018 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwała, co następuje:

§ 1.

W „Instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych Ir-3”, stanowiącej załącznik do uchwały Nr 1056/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 30 października 2017 r., wprowadza następujące zmiany:

- 1) w § 1 w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) innych pracowników uczestniczących w opracowywaniu regulaminów - w szczególności regulaminów tymczasowych prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót na obszarze zarządzanym przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”;
- 2) w § 5:
 - a) ust. 7 pkt 19 otrzymuje brzmienie : „19) aktualny wyciąg z rozkładu jazdy pociągów, zawierający: numer pociągu, nazwę przewoźnika, relację pociągu, godziny przyjazdu i odjazdu pociągu, terminy kursowania pociągów itp., bez konieczności trwałego połączenia z pozostałymi załącznikami,”
 - b) ust. 8 otrzymuje brzmienie: „ 8. Wymieniony w ust. 7 zbiór załączników, stanowi integralną część regulaminu technicznego, powinien być przechowywany łącznie z częścią zasadniczą regulaminu z wyłączeniem załącznika, o którym mowa w ust. 7 pkt 19.”;
- 3) w § 6 ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. Niezależnie od uzgodnień, o których mowa w ust. 4, poszczególne działki należy uzgodnić pod względem merytorycznym z właściwymi upoważnionymi pracownikami (do spraw bezpieczeństwa i higieny pracy, przeciwpożarowych, doradcą do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych itp.).”;
- 4) w § 8 w ust. 15:
 - a) pkt 6 otrzymuje brzmienie: „6) Działka 4 - Bocznice stacyjne i szlakowa infrastruktura prywatna (dawniej: bocznice szlakowe);”,
 - b) pkt 15 otrzymuje brzmienie: „15) Działka 38 - Przyjmowanie i wyprawianie pociągów z towarami niebezpiecznymi (TN) w tym towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka (TWR);”,
 - c) pkt 16 otrzymuje brzmienie: „16) Działka 40 - Sposób zabezpieczenia przed zbiegnięciem odstawionych na postój wagonów, składów pociągów i innych pojazdów kolejowych;”,
 - d) pkt 21 otrzymuje brzmienie: „21) Działka 54 - Sposób obsługi szlakowej infrastruktury prywatnej (dawniej: bocznicy szlakowej);”;
- 5) w § 10 w ust. 3:
 - a) pkt 15 otrzymuje brzmienie: „15) wjazd pociągu na sygnał zezwalający na semaforze;”,
 - b) pkt 27 otrzymuje brzmienie: „27) przyjmowanie i wyprawianie pociągów z towarami niebezpiecznymi (TN) w tym towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka (TWR);”;

- c) pkt 37 otrzymuje brzmienie: „37) aktualny wyciąg z rozkładu jazdy pociągów, zawierający: numer pociągu, nazwę przewoźnika, relację pociągu, godziny przyjazdu i odjazdu pociągu, terminy kursowania pociągów itp., bez konieczności trwałego połączenia z pozostałymi załącznikami;”;
- 6) w § 12 ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. **Uwaga:** Jeżeli w obrębie stacji znajduje się wydzielona linia (nie przebiegająca przez oś posterunku), należy ją wskazać pod tabelą działki, podając jej ogólną charakterystykę.”;
- 7) w § 16 ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. W kolumnie 4 podać rodzaj stacyjnych urządzeń srk, np. mechaniczne: kluczowe lub scentralizowane; elektryczne: suwakowe, przekaźnikowe, komputerowe.”;
- 8) w § 17 użyte w różnej liczbie i przypadku, wyrazy „bocznica szlakowa” zastępuje się użytymi w odpowiedniej liczbie i przypadku wyrazami „dawniej: bocznica szlakowa”;
- 9) w § 20 w tabeli:
- a) kolumna 1 otrzymuje brzmienie: „km osi przejazdu/ szerokość od km - do km (nazwa lub nr posterunku) (telefoniczne znaki wywoławcze posterunku)”,
 - b) kolumna 4 otrzymuje brzmienie: „w kierunku nieparzystym”,
 - c) kolumna 5 otrzymuje brzmienie: „ w kierunku parzystym”,
 - d) kolumna 6 otrzymuje brzmienie: „w kierunku nieparzystym”,
 - e) kolumna 7 otrzymuje brzmienie: „w kierunku parzystym”,
 - f) kolumna 8 otrzymuje brzmienie: „Dodatkowe informacje o przejeździe kolejowo - drogowym: - dla przejazdów kat. A i F oraz przejść obsługiwanych kat. E podać gdzie znajduje się regulamin obsługi przejazdu kolejowo-drogowego/przejścia;
- dla przejazdów kat. B, C (E) wskazać miejsce znajdowania się powtarzaczy;
- wskazać dodatkowe wyposażenie przejazdu kolejowo – drogowego np. wyposażenie w urządzenia TVU, TOP”,
 - g) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. W kolumnie 1 należy podać kilometr osi przejazdu kolejowo - drogowego/przejścia zgodny z metryką przejazdu kolejowo - drogowego lub przejścia, szerokość przejazdu (kilometr początkowy i kilometr końcowy przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz nazwę lub numer przejazdu kolejowo - drogowego/przejścia, jeżeli taki został przypisany). Wpisać telefoniczne znaki wywoławcze strażnicy przejazdowej.”;
 - h) ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. W kolumnach 4, 5, 6, 7 wpisać strefy oddziaływania czujników przejazdowych, wg opisu w nagłówkach, podając położenie (kilometr) czujników włączających i wyłączających urządzenia ostrzegania na przejeździe po torze nr dla jazd w kierunku nieparzystym i kierunku parzystym.”;
 - i) ust. 6 otrzymuje brzmienie: „6. Kolumnę 8 wypełnić zgodnie z opisem w nagłówku, wskazując miejsce znajdowania się regulaminu obsługi przejazdu kolejowo - drogowego lub przejścia.”;
- 10) w § 21 w tabeli:
- kolumny 5, 6 otrzymują brzmienie: „Numery rozjazdów ograniczających tor (jeżeli tor zakończony jest kozłem oporowym wpisać: „k.o.”, lub innym urządzeniem, wpisać: nazwę urządzenia)”,
- a) kolumna 7 otrzymuje brzmienie: „Długość użyteczna toru [m]”;
 - b) ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. W kolumnach 3 i 4 wpisać nazwę i przeznaczenie toru oraz jakie pociągi można przyjmować i wyprawiać (pasażerskie, towarowe, z TN w tym TWR), przy czym przyjmowanie i wyprawianie pociągów pasażerskich uzależnić nie tylko od istnienia krawędzi peronowej, lecz przede wszystkim od istnienia wymaganych zabezpieczeń na rozjazdach. Jeżeli nazwy i przeznaczenie torów są takie same, wówczas dla grupy torów wpisać jedną nazwę i przeznaczenie. Jeżeli tor stanowi Obiekt Infrastruktury Usługowej, przy danym torze umieścić symbol „OIU”. Dodatkowo wpisać czas, umożliwiający wykonanie czynności ładunkowych; jeżeli czynności te mogą być wykonywane wyłącznie w porze

dziennej (podać przedział czasowy z podziałem na okresy dwumiesięczne) lub o wykonywaniu czynności ładunkowych bez ograniczeń w okresie doby.

Dla torów nienależących do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. należy podać ich przynależność.”;

- c) ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. W kolumnach 5 i 6 podać numery rozjazdów ograniczających tor. Jeżeli tor zakończony jest kozłem oporowym wpisać: „k.o.” lub innym urządzeniem, wpisać nazwę urządzenia.”;
- e) ust. 6 otrzymuje brzmienie: „6. W kolumnie 7 podać długość użyteczną torów w metrach Jako **długość użyteczną toru** należy wskazać część toru, która może być zajęta przez pociąg w sposób umożliwiający właściwą współpracę z istniejącymi urządzeniami przy pełnym zachowaniu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, srk, mierzoną pomiędzy punktem ustawienia semafora tarczy zaporowej lub manewrowej a przebiegowym miejscem końca pociągu. Jeżeli dla przeciwnych kierunków jazdy, długości użyteczne dla danego toru są różne, należy podać dwie wielkości w formie ułamka: długość użyteczną toru dla kierunku nieparzystego (w liczniku) i długość użyteczną toru dla kierunku parzystego (w mianowniku).”;
- 11) w § 22 ust. 10 otrzymuje brzmienie: „10. Do działki dołączyć w formie załącznika *Wykaz w rozjazdach wyposażonych w klasyczne obwody niezajętości w układzie równoległym*, opracowany przez sekcję eksploatacji.”;
- 12) w § 24 w tabeli Wagi wagonowe:
- a) kolumna 6 otrzymuje brzmienie: „Przejazd pojazdu trakcyjnego niedozwolony lub dozwolony z prędkością [km/h]”;
- b) ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Jeżeli tor lub obiekt stanowi Obiekt Infrastruktury Usługowej, przy danym obiekcie umieścić symbol „OIU”. Dla budowli i urządzeń nienależących do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. należy podać ich przynależność (właściciela)”;
- 13) w § 26 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. W następnej kolejności wskazać obowiązki pracowników, nie stanowiących obsady posterunków technicznych, a związanych bezpośrednio z pracą eksploatacyjną na danym posterunku (np. ustawiacz, manewrowy, megafonista itp.). W działce należy uwzględnić również pracowników spółek innych niż PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wykonujących czynności związane z prowadzeniem ruchu pociągów i manewrów. W odniesieniu do pracowników spółek innych, niż PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., działkę uzgodnić z właściwą spółką.”;
- 14) w § 28 :
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Po otrzymaniu zgłoszenia lub zauważeniu zdarzenia, dyżurny ruchu zobowiązany jest postępować zgodnie z „Instrukcją o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir - 8”.
- b) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Działkę opracować przy udziale inspektora ds. ppoż. i doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych.”;
- 15) w § 30 ust. 8 otrzymuje brzmienie: „8. Jako uzupełnienie działki, dla posterunku ruchu/odcinka zdalnego prowadzenia ruchu (zpr), należy dołączyć aktualne schematy sekcjonowania sieci trakcyjnej obejmujące wszystkie posterunki i szlaki należące do tego odcinka oraz szlaki styczne. Schematy muszą zawierać kolorowe oznaczenia poszczególnych sekcji zasilania.”;
- 16) § 32 otrzymuje brzmienie: „**Działka 22. Inne postanowienia nie objęte treścią poprzednich działek** „W działce w formie opisowej, należy zamieścić postanowienia, które ze względu na warunki miejscowe wymagają jednoznacznego uregulowania, np. sposób obsługi posterunku ruchu zamkniętego dla czynności technicznych; sposób postępowania przy otwieraniu i zamykaniu posterunku ruchu czynnego tylko w pewnych okresach, forma przekazywania „Wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu”, zasady wydawania zezwolenia na wstawienie i jazdę pojazdu szynowo - drogowego (PSD) itp.”;

17) w § 33:

- a) „**Działka 28. Wyjazd pociągu na sygnał zezwalający na semaforze**”, w tabeli kolumna 2 otrzymuje brzmienie: „Kto utwierdza drogę przebiegu”,
- b) „**Działka 32. Przejazd pociągu na sygnał zezwalający na semaforze drogowskazowym**” w tabeli kolumna 1 otrzymuje brzmienie: „Obsługa semafora i blokady stacyjnej”;

18) w § 34 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1.Odbiegiem pociągów nazywa się najmniejszą różnicę czasu odjazdu ze stacji dwóch pociągów tego samego kierunku, która nie spowoduje opóźnień pociągów wyprawianych w drugiej kolejności. Przy ustalaniu czasów odbiegów należy brać pod uwagę cały szlak (odcinek) niezależnie od rodzaju blokady liniowej uwzględniając rozmieszczenie posterunków odstępowych (odgałęźnych).”;

19) w § 35 w tabeli kolumna 1 otrzymuje brzmienie: „z kierunku z toru”;

20) w § 37 w tabeli dodaje się kolumnę 5 : „Wyjazd w różnych kierunkach” „kolejność wyprawiania pociągów (*wyprawić/zatrzymać*)”;

21) w § 38:

- a) w Działce 38 tytuł otrzymuje brzmienie: „**Przyjmowanie i wyprawianie pociągów z towarami niebezpiecznymi (TN) w tym towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka (TWR)**”,
- b) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. W kolumnie 2 wymienić tory, na które można przyjmować i wyprawiać pociągi przewożące towary niebezpieczne (TN) w tym towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TWR)”;
- c) ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. W kolumnie 4 wymienić pracowników technicznych, których należy zawiadamiać o kursowaniu pociągów przewożących towary (TN) w tym towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TWR) oraz określić sposób ich powiadamiania.”;

22) w § 40:

- a) w Działce 40 tytuł otrzymuje brzmienie: „**Sposób zabezpieczenia przed zbiegnięciem odstawionych na postój: wagonów, składów pociągów i innych pojazdów kolejowych**”,
- b) ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Pod tabelą w „uwagach” należy podać typ i ilość płóz hamulcowych, znajdujących się na posterunkach; ustalenia odnośnie odchyień od ogólnie obowiązujących zasad zahamowania taboru odstawionego na postój i inne ustalenia wynikające z warunków miejscowych.”;

23) w § 42 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1.W działce wpisać nazwę posterunku, który posterunek ruchu ma pierwszeństwo w wyprawianiu pociągu, kto decyduje o kolejności i czasie wyprawiania.”;

24) w § 45:

- a) w Działce 48 tytuł otrzymuje brzmienie: „**Prowadzenie ruchu z wykorzystaniem urządzeń radiołączności pociągowej**”,
- b) tytuł tabeli otrzymuje brzmienie: „Prowadzenie ruchu z wykorzystaniem urządzeń radiołączności pociągowej”,
- c) w tabeli kolumna 2 otrzymuje brzmienie: „Posterunki nie biorące udziału zapowiadaniu pociągów”,
- d) ust.1 otrzymuje brzmienie: „1.Działkę opracować dla przyległych szlaków wyposażonych w urządzenia radiołączności pociągowej w przypadku wystąpienia całkowitej przerwy w łączności zapowiadawczej”;

25) w § 46 :

- a) w Działce 49 tytuł otrzymuje brzmienie: „**Prowadzenie ruchu na szlaku jednym pojazdem kolejowym, bez zapowiadania**”,
- b) tytuł tabeli otrzymuje brzmienie: „Prowadzenie ruchu na szlaku jednym pojazdem kolejowym, bez zapowiadania”;

- 26) w § 48 ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Działkę opracować przy udziale inspektora bhp.”;
- 27) tytuł Rozdziału 4 otrzymuje brzmienie: „**PLANY SCHEMATYCZNE**”;
- 28) w § 51 pkt 14 otrzymuje brzmienie: „14) Ruch na przejeździe kolejowo – drogowym w km ... w czasie wykonywania manewrów zabezpieczony jest przez(w jaki sposób)....
Aby umożliwić korzystanie z przejazdu pojazdom drogowym i pieszym, należy manewry przez przejazd przerwać w minutowych odstępach”;
- 29) w § 52 w ust. 2:
- a) pkt 16 otrzymuje brzmienie: „16) Największa ilość wagonów jaka może być wciągana na tor wyciągowy lub jaka może przejeżdżać przez grzbiet górki bez czynnych hamulców zespolonych.”,
 - b) pkt 21 uchyla się,
 - c) pkt 22 uchyla się;
- 30) w § 53:
- a) użyte w różnej liczbie i przypadku wyrazy „bocznica szlakowa” zastępuje się użytymi w odpowiedniej liczbie i przypadku wyrazami „dawniej: bocznica szlakowa”;
 - b) pkt 14 otrzymuje brzmienie: „14) W przypadku torów odgałęziających się od torów szlakowych, stanowiących punkty za i wyładunkowe, nie będących infrastrukturą prywatną, a pozostających w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., sposób obsługi i prowadzenia ruchu na szlaku, dla tych punktów, opracować wg wzoru działki opisowej, jak dla infrastruktury prywatnej (bocznicy szlakowej).”;
- 31) w § 54 w pkt 2 po lit. d dodaje się lit.e w brzmieniu: „e) *obsługa bocznicy dokonywana jest bez ograniczeń w okresie doby/może odbywać się tylko w porze dziennej**”;
- 32) w § 57:
- a) ust. 8 otrzymuje brzmienie: „8. Aneks do regulaminu tymczasowego opracowuje komisja równoważna (tego samego szczebla, reprezentująca przedstawicieli, uczestniczących w opracowaniu regulaminu tymczasowego).”,
 - b) ust. 9 otrzymuje brzmienie: „9. Jeżeli ilość zmian do regulaminu tymczasowego, powoduje jego nieczytelność, należy opracować nowy regulamin tymczasowy.”,
 - c) ust. 14 otrzymuje brzmienie: „14. Do regulaminu tymczasowego należy dołączyć Projekt Zabezpieczenia Miejsca Robót sporządzony przez Wykonawcę realizującego roboty utrzymaniowe, modernizacyjne i inwestycyjne opracowany zgodnie z Wytocznymi (...) Id-18”,
 - d) tytuł wzoru otrzymuje brzmienie: „- Wzór - regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót”,
 - e) w opisie do wzoru regulaminu tymczasowego § 6 otrzymuje brzmienie:
§ 6. „Zmiany w urządzeniach srk, sposób obsługi, wymagane obostrzenia”
Wpisać np. stosowanie środków pomocniczych (zgodnie z postanowieniami działki 36 regulaminu technicznego), osygnalizowanie torów zamkniętych, zawiadomienie o otwarciu torów, wyłączenie ssp itp.
Ponadto dokonać stałego wpisu:
Przed udzieleniem zamknięć torowych dokonać sprawdzenia rozjazdów i urządzeń srk na posterunkach ruchu oraz torach szlakowych mające, wpływ na ułożenie drogi przebiegu i jazd po torze czynnym w celu wyeliminowania ewentualnych usterek w czasie trwania zamknięcia”;
- 33) w spisie działek:
- a) w pozycji nr 4 tytuł otrzymuje brzmienie: „Bocznice stacyjne i szlakowa infrastruktura prywatna (dawniej: bocznice szlakowe),
 - b) w pozycji nr 26 tytuł otrzymuje brzmienie: „Wjazd pociągu na sygnał zezwalający na semaforze”,
 - c) w pozycji nr 38 tytuł otrzymuje brzmienie: „Przyjmowanie i wyprawianie pociągów z towarami niebezpiecznymi (TN) w tym towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka (TWR)”,

- d) w pozycji nr 48 tytuł otrzymuje brzmienie: „Prowadzenie ruchu z wykorzystaniem urządzeń radiołączności pociągowej”,
- e) w pozycji nr 49 tytuł otrzymuje brzmienie: „Prowadzenie ruchu na szlaku jednym pojazdem trakcyjnym, bez zapowiadania”,
- f) w pozycji nr 54 tytuł otrzymuje brzmienie: „Sposób obsługi szlakowej infrastruktury prywatnej (dawniej: bocznicy szlakowej)”.

§ 2.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Instrukcja o sporządzaniu regulaminów technicznych Ir-3 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.

Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

/ - /

Nr IES4d-0021-01/18

Rozdzielnik: A, B

Opracowała: Małgorzata Szymczak
Nr tel. 47 320 18

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.
