

B I U L E T Y N

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Spółka Akcyjna

Warszawa, dnia 18 lipca 2019 r.

Nr 4

UCHWAŁY ZARZĄDU PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

	str.
Poz. 17 - uchwała Nr 442/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 9 lipca 2019 r. zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Standardów Technicznych – szczegółowych warunków technicznych 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)”	2
Poz. 18 - uchwała Nr 443/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 9 lipca 2019 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Instrukcji spawania termitem Id - 5”	10
Poz. 19 - uchwała Nr 460/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 16 lipca 2019 r. w sprawie wprowadzenia „Zasad bezpieczeństwa pracy obowiązujących na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podczas wykonywania prac inwestycyjnych, utrzymaniowych i remontowych wykonywanych przez pracowników podmiotów zewnętrznych lbh-105”	11

4/17

Uchwała Nr 442/2019
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 9 lipca 2019 r.

zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Standardów Technicznych – szczegółowych warunków technicznych 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)”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 18 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Rozwoju i Standaryzacji Technicznej Nr IST5b-5100-01/2019 z dnia 12 czerwca 2019 r. Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwała, co następuje:

§ 1.

W „Standardach Technicznych – szczegółowych warunkach technicznych dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 200$ km/h (dla taboru konwencjonalnego) i 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem)”, stanowiących załącznik do uchwały Nr 263/2010 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 14 czerwca 2010 r. ze zmianami, wprowadza następujące zmiany w Tomie I - Droga szynowa:

1) rozdział 1 otrzymuje brzmienie:

„1 Wprowadzenie

Podstawowym celem opracowania „Standardów technicznych – szczegółowych warunków technicznych 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)” było stworzenie w Spółce PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przepisów określających wymagania dla modernizacji istniejących lub budowy nowych linii kolejowych, w sposób umożliwiający uzyskanie na nich standardów europejskich, obowiązujących na liniach kolejowych należących do transeuropejskich korytarzy transportowych.

Podsystem Infrastruktura, zgodnie z Dyrektywą 2008/57/WE, obejmuje następujące elementy: tor, rozjazdy, obiekty inżynieryjne (mosty, tunele, itd.), infrastruktura towarzysząca na stacjach (perony, strefy dostępu, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną zdolnością poruszania się itd.), urządzenia bezpieczeństwa i urządzenia ochronne.

Zakres niniejszego tomu Standardów technicznych obejmuje następujące elementy podsystemu Infrastruktura:

1. tory,
2. rozjazdy i skrzyżowania,
3. budowle ziemne.

Wymagania dotyczące drogi szynowej są określone według typów linii.”;

2) w rozdziale 3 pkt 3.4 otrzymuje brzmienie:

„3.4 Długość torów

Minimalne długości użyteczne torów wskazano w Załączniku ST-T1-A6. Rozmieszczenie posterunków dostosowanych do wymaganej długości torów, oraz liczba torów o wymaganej długości użytecznej w obrębie posterunku, powinny wynikać z:

- 1) prognozowanego natężenia ruchu wyrażonego liczbą par pociągów na dobę,

- 2) struktury ruchu, w szczególności relacji między liczbą pociągów pasażerskich (krótkich) i towarowych (długich),
- 3) konieczności wyprzedzania i krzyżowania się pociągów,
- 4) zapewnienia obsługi miejscowej w zakresie przewozów towarowych.

Odległość pomiędzy posterunkami dostosowanymi do wymaganej długości torów nie może przekraczać wartości maksymalnych wskazanych w kolumnie 2 Tablicy 3.

Na dostosowanym posterunku liczba torów głównych dodatkowych spełniających wymaganą długość użyteczną nie może być mniejsza niż wartość wskazana w kolumnie 4 Tablicy 3.

Na dostosowanym posterunku, dla linii typu P i T wszystkie tory główne zasadnicze powinny spełniać wymaganą długość użyteczną, zaś dla linii typu M warunek ten należy traktować jako zalecane.”;

3) w rozdziale 4:

- a) Tablica 3 otrzymuje brzmienie:

„Tablica 3. Rozmieszczenie posterunków i wymagania dla układów torowych na linii dwutorowej.

Typ linii	Odległość między stacjami (odl. minimalna/odl. maksymalna) [km]	Odległość między posterunkami umożliwiającymi zmianę toru (odl. minimalna/odl. maksymalna) na liniach dwutorowych i wielotorowych [km]	Minimalna liczba torów głównych dodatkowych na stacjach	Liczba torów głównych z krawężnikami peronowymi (zasadnicze/dod.)
1	2	3	4	5
P250	20/40	15/20	2	0/2
P200	20/40	10/20	1	2/1
M200	8/20	8/20	2	2/2
P160	10/20	10/20	1	2/1
M160	8/20	8/20	2	2/2
P120	15/30	8/15	1	2/1
M120	15/30	8/15	2	2/2
T120	20/40	10/20	1	2/1
P80	10/20	10/20	1	2/1
M80	10/20	10/20	1	2/1
T80	20	20	1	2/1
T40				

- b) treść pierwszego zdania pod Tablicą 3 otrzymuje brzmienie:

„Rozmieszczenie posterunków na liniach jednotorowych dodatkowo powinno zapewniać”;

4) w rozdziale 8

- a) w pkt 8.1:

- pierwsze zdanie otrzymuje brzmienie:

„Tory na szlakach oraz tory główne i główne dodatkowe na stacjach kwalifikuje się do jednej z pięciu klas technicznych zwanych dalej klasami, do których przypisany jest wymagany standard konstrukcyjny nawierzchni oraz dopuszczalne odchyłki od wymiarów nominalnych (instrukcja Id-1) [10].”

- Tablica 7 otrzymuje brzmienie:

„Tablica 7. Przypisanie klas torów do poszczególnych typów linii

Typ linii	Klasa torów	Uwagi
P250	0	
P200	0	
M200	0	
P160	1	
M160	1	
P120	1	
M120	1	
T120	1	
P80	2	
M80	2	
T80	2	
T40	4	

b) pkt 8.2 otrzymuje brzmienie:

„8.2 Standardy konstrukcyjne nawierzchni

Standard konstrukcyjny nawierzchni określa minimalne wymagania techniczne w zakresie materiałów konstrukcyjnych dla danej klasy torów: typ szyn, podkładów i przytwierdzeń, maksymalny rozstaw podkładów, oraz minimalną grubość warstwy podsypki pod podkładem a także parametry techniczne wymienionych materiałów.

W każdej klasie torów dopuszcza się stosowanie wielu równorzędnych standardów konstrukcyjnych.

Standardy konstrukcyjne zawarte w tablicach (8-12) są konstrukcjami ujednoliconymi i spełniają wymagania dla odpowiednich klas torów.

Przy projektowaniu należy stosować elementy nawierzchni kolejowej dla których producent lub jego upoważniony przedstawiciel posiada dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań przepisów powszechnie obowiązujących oraz wymagań PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., stawianych względem materiałów nawierzchniowych stosowanych w podsystemie infrastruktura.

Możliwe jest zastosowanie standardów konstrukcyjnych innych niż wymienione w tablicach (8-12), w tym konstrukcji nawierzchni bezpodsypkowej. Warunkiem jest wykazanie, że konstrukcje te spełniają wymagania dla odpowiednich klas torów, wynikające z TSI INF oraz uzyskanie zgody właściwego terenowo Zakładu Linii Kolejowych.”,

c) w pkt 8.2.1 Tablica 8 otrzymuje brzmienie:

„Tablica 8. Konstrukcje ujednolicone dla torów klasy 0

Wariant	Szyny	Typ podkładów	Rozstaw podkładów w [m]	Typ przytwierdzenia szyn	Grubość warstwy podsypki [m]
0.1	60E1 nowe	PS-93 PS-94	0,60	SB, W14	0,35
0.2	60E1 nowe	drew. twarde kształt. E1 gr. 2 (IB) drew. twarde kształt. E1 gr. 4 (IIB)	0,60	Skl, K	0,30

d) pkt 8.2.2 otrzymuje brzmienie:

„8.2.2 Konstrukcje ujednolicone – klasa 1

Zastosowanie:

Tory szlakowe i główne zasadnicze na liniach typów P160, M160, P120, M120, T120

Tory główne dodatkowe do prędkości 100 km/h oraz 80 km/h na liniach typów P250, P200, M200, P160, M160, P120, M120, T120

Tablica 9. Konstrukcje ujednolicone dla torów klasy 1

Wariant	Szyny	Typ podkładów	Rozstaw podkładów [m]	Typ przytwierdzenia szyn	Grubość warstwy podsypki [m]
1.1	60E1 nowe 49E1 reprofilowane klasy 1	PS-93 PS-94	0,60	SB, W14	0,35
1.2	60E1 nowe 60E1 reprofilowane klasy 1	drew. twarde kształt. E1 gr. 4 (IIB)	0,60	Skl, K	0,30
1.3	49E1 nowe 49E1 reprofilowane klasy 1	PS-93 PS-94 PS-83	0,60	SB, W14	0,30
1.4	49E1 nowe 49E1 reprofilowane klasy 1	drew. twarde kształt. E1 gr. 4 (IIB)	0,60	Skl, K	0,25

Uwaga: warianty 1.2 i 1.4 powinny być stosowane tylko wyjątkowo, gdy nie ma możliwości ułożenia nawierzchni na podkładach betonowych

Uwaga: warianty 1.3 i 1.4 mogą być stosowane tylko na linii typu P120.

Uwaga: dla wariantu 1.1 i 1.2 dopuszcza się szyny reprofilowane tylko dla linii typu M120";

e) pkt 8.2.3 otrzymuje brzmienie:

„ 8.2.3 Konstrukcje ujednolicone - klasa 2

Zastosowanie:

Tory szlakowe i główne zasadnicze na liniach typów P80, M80, T80

Tory główne dodatkowe do prędkości 60 km/h

Tory główne dodatkowe do prędkości 40 km/h na liniach typów P160, M160, P120, M120, T120

Tablica 10. Konstrukcje ujednolicone dla torów klasy 2

Wariant	Szyny	Typ podkładów	Rozstaw podkładów [m]	Typ przytwierdzenia szyn	Grubość warstwy podsypki [m]
2.1	60E1 nowe 60E1 reprofilowane klasy 1	PS-83 INBK 7M	0,60	SB	0,30
2.2	60E1 nowe 60E1 reprofilowane klasy 1	drew. twarde kształt. E1 gr. 4 (IIB)	0,60	Skl, K	0,25
2.3	49E1 nowe 49E1 reprofilowane klasy 1	PS-83 INBK 7M	0,60	SB	0,30
2.4	49E1 nowe 49E1 reprofilowane klasy 1	drew. miękkie kształt. E1 gr. 4 (IIB)	0,60	Skl, K	0,25

Uwaga: warianty 2.2 i 2.4 powinny być stosowane tylko wyjątkowo, gdy nie ma możliwości ułożenia nawierzchni na podkładach betonowych”;

f) w pkt 8.2.4 Tablica 11 otrzymuje brzmienie:

„Tablica 11. Konstrukcje ujednolicone dla torów klasy 3

Wariant	Szyny	Typ podkładów	Rozstaw podkładów [m]	Typ przytwierdzenia szyn	Grubość warstwy podsypki [m]
3.1	60E1 reprofelowane lub regenerowane	PS-83 INBK 7M	0,60	SB Skl, K	0,30
3.2	60E1 reprofelowane lub regenerowane	drew. twarde kształt. E1 gr. 4 (IIB)	0,60	Skl, K	0,25
3.3	60E1 reprofelowane lub regenerowane	Drew. miękkie kształt. E1 gr. 4 (IIB)	0,60	Skl, K	0,25
3.4	49E1 reprofelowane lub regenerowane	PS-83, INBK 7 INBK 8	0,60	SB Skl, K	0,25

g) w pkt 8.2.5 Tablica 12 otrzymuje brzmienie:

„Tablica 12. Konstrukcje ujednolicone dla torów klasy 4

Wariant	Szyny	Typ podkładów	Rozstaw podkładów [m] ⁽²⁾	Typ przytwierdzenia szyn	Grubość warstwy podsypki [m]
4.1	49E1 reprofelowane lub regenerowane	PS-83 INBK 7M, PBS 1 INBK 8, INBK 3 INBK 4	0,60	SB Skl, K	0,25
4.2	49E1 reprofelowane lub regenerowane	drew. miękkie kształt. E1 gr. 6 (IIIB)	0,60	Skl, K	0,20

h) pkt 8.4 otrzymuje brzmienie:

„ 8.4 Podsypka

Zasady stosowania podsypki poszczególnych klas i gatunków w torach podano w tabeli. W przypadku braku materiału wskazanego w tablicy należy stosować materiał lepszy (wyższej klasy lub gatunku).

Tablica 13. Zasady doboru podsypki

Typy linii	Klasa podsypki	Gatunek podsypki
P250, P200, M200	I	1
P160, M160	I	1
P120, M120, T120	I	1 lub 2
P80, M80, T80	II	1 lub 2
T40	II lub III	2 lub 3
Pozostałe tory	III	2 lub 3

Przy prędkościach $v > 200$ km/h zaleca się uwzględnienie wymagania dotyczącego ścieralności określanej metodą mikro-Devala.

Zawartość pyłów w podsypce stosowanej na liniach z prędkościami $v \geq 160$ km/h oraz w tunelach nie powinna przekraczać 0,3%.”;

5) dodaje się rozdział 9 w brzmieniu:

„ 9 Rozjazdy

Zasady doboru konstrukcji rozjazdów wskazano w Załączniku ST-T1-A9”;

6) w rozdziale 10:

a) pkt 10.3:

- Tablica 26 otrzymuje brzmienie:

„Tablica 26. Minimalne szerokości ław torowisk

Typy linii	v_{\max} [km/h]	Szerokość ławy e [m]
		podtorze nowobudowane (dobudowywane) i modernizowane
P80, M80, T80, T40	$v_{\max} \leq 80$	0,60
P120, M120, T120	$80 > v_{\max} \leq 120$	
P160, M160	$120 > v_{\max} \leq 160$	
P250, P200, M200	$160 > v_{\max} \leq 250$	
Na stacjach wszystkich kategorii linii		1,00

- ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Torowisko powinno być wykonane ze spadkami poprzecznymi. Zaleca się przyjmowanie 5% w kierunku możliwego odpływu wód (skarpa, rów, drenaż podziemny), przy czym na równiach stacyjnych podtorze pod ochronną warstwą filtracyjną może mieć spadki zmniejszone do 3%”;

b) w pkt 10.4. ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Stateczność podtorza należy określić zgodnie z PN-EN 1997-1 Eurokod 7 uwzględniając obciążenia wynikające z przepisów techniczno-budowlanych (wynikające z PN-EN 1991 w projektowaniu oraz z PN-EN 15528 przy sprawdzaniu budowli istniejących) wraz z odpowiednimi współczynnikami częściowymi, przy czym:

- a) należy stosować podejście obliczeniowe 3 w rozumieniu Eurokodu 7,
- b) stosunek sił utrzymujących do sił powodujących osunięcie powinien wynosić co najmniej 1.5 dla podtorza nowobudowanego lub przebudowywanego.”;

c) w pkt 10.6 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Odpady i materiały z recyklingu, takie jak odsiewki, kamień dołowy, żużle wielkopieczowe, popioły lotne i paleniskowe oraz gruz, mogą być stosowane po stwierdzeniu, że spełniają wszystkie wymagania dotycząc podtorza oraz że mogą współpracować z elementami infrastruktury kolejowej. Odpady mogą być stosowane pod warunkiem spełnienia obowiązków wynikających z przepisów dotyczących odpadów, w szczególności odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami.”;

d) w pkt 10.8:

- w ust. 3 dodaje się literę c w brzmieniu:

„c) umacniane roślinnością.”;

- po ust. 6 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Odwadniające rowy boczne należy obsiać mieszanką traw wykształcających dobrze rozwinięty i gęsty system korzeniowy, o której mowa w pkt 10.9 ust. 1.1 lit. b”;

e) w pkt 10.9:

- po ust. 1 dodaje się ust. 1.1. w brzmieniu:

„1.1. Proces umocnienia powierzchni skarp poprzez obsianie nasionami traw polega na:

- a) wytworzeniu na skarpie warstwy ziemi urodzajnej (humusowanie),
- b) obsianiu warstwy ziemi urodzajnej kompozycjami nasion traw (z dopuszczalną domieszką roślin motylkowych i bylin), w ilości od 20 g/m² do 30 g/m², dobranych odpowiednio do warunków siedliskowych (rodzaju podłoża, pochylenia skarpy).

Przykłady składu mieszanek traw:

- 1) kostrzewa czerwona Aniset 40%, kostrzewa czerwona Samanta 15%, kostrzewa czerwona Casanowa 15%, kostrzewa owcza Cantona 25%, wiechlina łąkowa Panduro 5%;
- 2) kostrzewa szczeciniasta Ridu 15%, kostrzewa czerwona Nimba 20%, kostrzewa czerwona Gondolin 30%, wiechlina łąkowa Limerick 5%;
- 3) kostrzewa szczeciniasta Bornito 15%, kostrzewa czerwona Nimba 20%, kostrzewa czerwona Adio/Areta 60%, wiechlina łąkowa Limerick 5%.

W przypadku braku możliwości zakupu gotowej mieszanki traw o wyżej określonym składzie, należy wykonać mieszankę na zamówienie lub zakupić gotową mieszankę o składzie najbardziej zbliżonym do zalecanego i zawierającym gatunki wieloletnie,

- c) naniesieniu tymczasowej warstwy przeciwozyjnej.”;

- po ust. 3 dodaje się ust. 3.1 w brzmieniu:

„3.1 W miejscach wycinanych drzew i krzewów zalecane jest stosowanie mieszanek traw w celu ograniczenia wzrostu samosiewów.”;

7) w rozdziale 11:

- a) poz. [1] otrzymuje brzmienie: „Dyrektywa 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 2008 roku w sprawie interoperacyjności kolei we Wspólnocie. (Dz.U. L 191 z 18.07.2008 r. s./1 z późn. zm.)”;
- b) poz. [2] otrzymuje brzmienie: „Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 roku w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (Dz.U. L 164 z 30.04.2004 r. s. 44 z późn. zm.)”;
- c) poz. [4] otrzymuje brzmienie: „Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014 r. s. 1 z późn. zm.)”;
- d) poz. [6] otrzymuje brzmienie: „Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań i warunków dopuszczających usytuowanie drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (tekst jedn. Dz. U. 2014 poz. 1227)”;
- e) poz. [7] otrzymuje brzmienie: „Instrukcja o zapewnieniu sprawności kolei w zimie Ir-17. (Załącznik do uchwały nr 763/2016 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 9 sierpnia 2016 r.)”;
- f) poz. [8] otrzymuje brzmienie: „Instrukcja spawania szyn termitem Id-5 (D-7). (Załącznik do zarządzenia Nr 4 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 10 marca 2005 r. z późn. zm.)”;
- g) poz. [9] otrzymuje brzmienie: „Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru szyn kolejowych staroużytecznych uzyskanych przez regenerację, reprofilację oraz zgrzanie w zakładach stacjonarnych. Wymagania i badania Id-107 (Załącznik do zarządzenia nr 24/2010 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 25 października 2010 r.)”;
- h) poz. [10] otrzymuje brzmienie: „Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id-1 (D-1). (Załącznik do zarządzenia nr 14 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 18 maja 2005 r. z późn. zm.)”;

- i) poz. [11] otrzymuje brzmienie: „Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru podsypki tłuczniowej naturalnej i z recyklingu stosowanej w nawierzchni kolejowej Id-110 (Załącznik do uchwały nr 1237/2016 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 13 grudnia 2016 r.)”;
- j) poz. [12] otrzymuje brzmienie: „PN-EN 15273-3 Kolejnictwo – Skrajnie – Część 3: Skrajnie budowli”;
- k) poz. [27] otrzymuje brzmienie: „Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru szyn kolejowych Id-106 (Załącznik do zarządzenia nr 24/2010 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 25 października 2016 r.)”;
- l) poz. [28] otrzymuje brzmienie: „Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru zgrzein w szynach kolejowych nowych łączonych zgrzewarkami stacjonarnymi – Wymagania i badania Id-112 (Załącznik do zarządzenia nr 26/2013 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 12 listopada 2013 r.)”;
- m) poz. [29] otrzymuje brzmienie: „PN-EN 13145:2002 Kolejnictwo. Tor. Podkłady i podrozdne drewniane”;
- n) dodaje się poz. [30] w brzmieniu: „PN-EN 13230 Kolejnictwo. Tor. Podkłady i podrozdne betonowe”.

§ 2.

1. „Standardy Techniczne – szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{\max} \leq 200$ km/h (dla taboru konwencjonalnego) i 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem)” Tom I Droga szynowa podlegają opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.
2. Przyjmuje tekst jednolity standardów, o których mowa w § 1, stanowiący załącznik do uchwały.

§ 3.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza Dyrektorowi Biura Rozwoju i Standaryzacji Technicznej Centrali Spółki.

§ 4.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a zmiany o których mowa w § 1 wchodzi w życie po opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z zastrzeżeniem, że w przypadku projektów inwestycyjnych stosuje się zasady opisane w § 11 Zasad opracowania i publikowania instrukcji wewnętrznych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Nr IST5b-5100-01/2019

Rozdzielnik: ILK, IOS, IR, ISR, IBZ, IOR

Opracował: Janusz Karliński
nr tel. 22 473 77 96

4/18

Uchwała Nr 443/2019
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 9 lipca 2019 r.

w sprawie wprowadzenia do stosowania „Instrukcji spawania termitem Id - 5”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 18 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Rozwoju i Standaryzacji Technicznej Centrali Spółki Nr IST5c-5100-07/2019 z dnia 16 kwietnia 2019 r. Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

Wprowadza do stosowania „Instrukcję spawania termitem Id - 5”, stanowiącą załącznik do uchwały.

§ 2.

„Instrukcja spawania termitem Id – 5” podlega opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 3.

Traci moc zarządzenie Nr 4/2005 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 10 marca 2005 r. wprowadzające do stosowania „Instrukcję spawania termitem Id – 5 (D7)”.

§ 4.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza Dyrektorowi Biura Rozwoju i Standaryzacji Technicznej Centrali Spółki.

§ 5.

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

IST5c-5100-07/2019

Rozdzielnik: ILK, IG, IBZ, IOR
Opracowała: Izabela Szymanek
nr tel. 22 473 36 99

4/19

Uchwała Nr 460 /2019
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 16 lipca 2019 r.

w sprawie wprowadzenia „Zasad bezpieczeństwa pracy obowiązujących na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podczas wykonywania prac inwestycyjnych, utrzymaniowych i remontowych wykonywanych przez pracowników podmiotów zewnętrznych Ibh-105”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 18 Regulaminu Zarządu w związku z art. 207¹ i art. 208 Kodeksu pracy, po rozpatrzeniu wniosku Głównego Inspektoratu Bezpieczeństwa i Higieny Pracy Centrali Spółki, Nr IBH -130 - 18/2019 z dnia 8 lipca 2019 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwała, co następuje:

§ 1.

Wprowadza do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Zasady bezpieczeństwa pracy obowiązujące na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podczas wykonywania prac inwestycyjnych, utrzymaniowych i remontowych wykonywanych przez pracowników podmiotów zewnętrznych Ibh-105”, stanowiące załącznik do uchwały.

§ 2.

Zasady, o których mowa § 1, podlegają opublikowaniu na stronie internetowej Spółki, z możliwością wydruku.

§ 3.

Traci moc uchwała Nr 699/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 28 czerwca 2017 roku wprowadzająca „Zasady bezpieczeństwa pracy podczas wykonywania prac inwestycyjnych, rewitalizacyjnych, utrzymaniowych, remontowych wykonywanych przez pracowników podmiotów zewnętrznych na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz wytyczne dotyczące sposobu dostarczania informacji i poinformowania pracowników podmiotu zewnętrznego o zagrożeniach dla zdrowia i życia podczas wykonywania prac na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ibh-105”.

§ 4.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza Głównemu Inspektorowi Bezpieczeństwa i Higieny Pracy Centrali Spółki.

§ 5.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia.

Nr IBH-130- 18/19

Rozdzielnik:
A, B

Opracował: Andrzej Badełek
tel.: +48 22 473 22 45

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.
