

# **B I U L E T Y N**

## **PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

### **Spółka Akcyjna**

---

Warszawa, dnia 16 września 2016 r.

**Nr 7**

---

#### **UCHWAŁY ZARZĄDU PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

	str.
Poz. 22 - Uchwała 887/2016 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 13 września 2016 r. w sprawie wprowadzenia zmian do: „Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść Ir-7” i „Instrukcji sygnalizacji le-1 (E-1)” .....	2

**22/6**

Uchwała Nr 8872016  
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
z dnia 13 września 2016 r.

w sprawie wprowadzenia zmian do: „Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść Ir-7” i „Instrukcji sygnalizacji le-1 (E-1)”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 23 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Eksploatacji Centrali Spółki Nr IES2b-071-47/16 z dnia 09 września 2016 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarządza, co następuje:

§ 1.

1. W „Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść Ir-7” stanowiącej załącznik do uchwały Nr 555/2016 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 14 czerwca 2016 r., wprowadza następujące zmiany:
  - 1) w § 2 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Znajomość przepisów i instrukcji wymienionych w ust. 1 pkt 2 obowiązuje dróżników przejazdowych w zakresie zagadnień, które są związane bezpośrednio z powierzonymi im obowiązkami.”;
  - 2) w § 4 ust. 6 otrzymuje brzmienie: „6. W przypadku stwierdzenia wystąpienia nieprawidłowości, o których mowa w ust. 4 i 5, dróżnik przejazdowy powinien poinformować o tym dyżurnych ruchu posterunków zapowiadawczych oraz dokonać stosownego wpisu w dzienniku pracy dróżnika przejazdowego.”;
  - 3) w § 8 ust. 24 otrzymuje brzmienie: „24. Dokumentacja techniczno-ruchowa powinna być przesnurowana i opieczętowana, a liczba stron po sprawdzeniu przed wydaniem druku na posterunek poświadczona podpisem przez przełożonego. Na posterunku dróżnika przejazdowego powinien znajdować się zapas dokumentacji techniczno-ruchowej.”;
  - 4) w § 25 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. W przypadku wystąpienia nieprawidłowości w działaniu urządzeń SSP, sygnalizowanych przez UZK jako usterki kategorii I lub usterki krytyczne, lub uszkodzenia UZK, dyżurny ruchu, na którego posterunku zapowiadawczym znajduje się UZK, powinien:

    - 1) wprowadzić ograniczenie prędkości czoła pociągu na długości równej szerokości przejazdu (przejścia) do 20 km/h i, do czasu ustawienia wskaźnika W 6b, obowiązek wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp1 „Baczność” – za wyjątkiem powiadamiania o powyższych obostrzeniach drużyn pociągowych tych pociągów, które będą jechać z kierunku, dla którego zainstalowana jest tarcza ostrzegawcza przejazdowa (Top);

- 2) obsłużyć UZK zgodnie z instrukcją obsługi urządzenia;
- 3) odnotować uszkodzenie w książce kontroli urządzeń srk i zawiadomić odpowiednich pracowników obsługi technicznej.

Zarządzić niezwłoczne oznakowanie przejazdu (przejścia) znakiem B-20 „Stop” wraz z umieszczoną pod nim tablicą z napisem „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”.

5) w § 28 pkt 1 lit. b i c otrzymują brzmienie:

„b) poleca oznakowanie tego przejazdu znakiem drogowym B 20 z tablicą „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”,

c) poleca podniesienie drągów rogatek przejazdowych przez pracownika obsługi technicznej;”;

6) w Załączniku 3 część III:

a) ust. 2 lit. b otrzymuje brzmienie: „b) zmiany następują zgodnie z harmonogramem, w godzinach: .....”,

b) tabela w ust. 8 otrzymuje brzmienie:

a	oświetlenie przejazdu	
b	oświetlenie sygnałów	
c	oświetlenie wskaźników	
d	utrzymanie przejazdu	
e	oczyszczanie żłobków na przejeździe	
f	posypywanie piaskiem w czasie gołoledzi	
g	oczyszczanie przejazdu, w tym sygnalizatorów drogowych, ze śniegu i lodu	
h	inne czynności	

2. W „Instrukcji sygnalizacji Ie-1 (E-1)” stanowiącej załącznik do zarządzenia Nr 16/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 8 kwietnia 2016 r., w § 6 ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. W przypadku, gdy tarcza ostrzegawcza przejazdowa nadaje sygnał Osp 1 lub do czasu minięcia jej przez czoło pociągu pozostaje ciemna, należy zmniejszyć prędkość pociągu tak, by można było zatrzymać pociąg przed przejazdem, gdy na przejeździe jest przeszkoda zagrażająca bezpieczeństwu ruchu, równocześnie wielokrotnie podając sygnał Rp 1 „Baczność” od miejsca ustawienia wskaźnika W6 a. Jazda z prędkością 20 km/h obowiązuje tylko do czasu minięcia przejazdu przez czoło pociągu.”.

§ 2.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Instrukcje, o których mowa w § 1, podlegają opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 3.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza:

- 1) w zakresie zmian, o których mowa w § 1 ust. 2, Dyrektorowi Biura Automatyki i Telekomunikacji;
- 2) w pozostałym zakresie, Dyrektorowi Biura Eksploatacji Centrali Spółki.

§ 4.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a zmiany:

- 1) o których mowa w § 1 ust. 1, wchodzi w życie z dniem 1 października 2016 r.;
- 2) o których mowa w § 1 ust. 2, wchodzi w życie z dniem 11 grudnia 2016 r.

*Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*

- //-

Nr IES2b-071-47/16

Rozdzielnik: A, B

Opracował: Mirosław Urban  
Nr tel. 22 47 33 797

---

**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.

---