

BIULETYN

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Warszawa, dnia 10 października 2019 r.

Nr 7

UCHWAŁY ZARZĄDU PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

	str.
Poz. 22 - uchwała Nr 603/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 1 października 2019 r. w sprawie wprowadzenia zmian do Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1a.....	2
Poz. 23 - uchwała Nr 604/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 1 października 2019 r. w sprawie wprowadzenia zmian do Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1b.....	4
Poz. 24 - uchwała Nr 618/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 8 października 2019 r. w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”.....	6
Poz. 25 - uchwała Nr 619/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 8 października 2019 r. w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o technice wykonywania manewrów Ir-9”.....	13

7/22

Uchwała Nr 603/2019
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 1 października 2019 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 18 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Nr IES4 – 0021 – 4/19 z dnia 13.09.2019 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarządza, co następuje:

§ 1.

W Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1a, stanowiącej załącznik do uchwały Nr 528/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 10 lipca 2018 r., wprowadza następujące zmiany:

- 1) § 5 ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Odcinki linii wyposażone w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 należy wskazać w dodatku 1 do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów i wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.”;
- 2) § 5 ust. 4 i 5 otrzymują brzmienie: „4. Pociągi wyposażone w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, poruszające się po liniach wyposażonych w czynne i dopuszczone do eksploatacji urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS, należy prowadzić z wykorzystaniem tych urządzeń.

5. W przypadku pociągu wyposażonego w czynne i sprawnie działające urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS należy stosować się do wskazań pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS (DMI), a także do sygnałów i wskaźników, o których mowa w Instrukcji sygnalizacji le-1 (E-1), przy czym:

- 1) dla pociągów prowadzonych pod pełnym nadzorem systemu ERTMS/ETCS maszynista prowadzi pociąg w oparciu o wskazania pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS;
 - 2) rozkazy pisemne mają pierwszeństwo przed wskazaniami pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS (DMI), niezależnie od trybu pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS, z wyjątkiem sytuacji, gdy wyświetlona na pulpicie dopuszczalna prędkość jest mniejsza od wskazanej w rozkazie pisemnym;
 - 3) w przypadku dostrzeżenia sygnałów „Stój”, sygnałów alarmowych, sygnałów wątpliwych, które nie są przekazywane przez pulpit pokładowy systemu ERTMS/ETCS (DMI), lub w przypadku dostrzeżenia zmiany wskazań lub niezgodności wskazań sygnalizatorów przytorowych ze wskazaniami pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS (DMI) maszynista traktuje takie sytuacje jako zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i natychmiast odpowiednio reaguje, mając na względzie priorytet bezpieczeństwa;
 - 4) w przypadku gdy na pulpicie pokładowym systemu ERTMS/ETCS (DMI) jest wykreślana krzywa hamowania do prędkości wskazanej na semaforze, miejsce obowiązywania tej prędkości wskazuje system ERTMS/ETCS.”;
- 3) § 5 ust. 6 uchyla się;
- 4) § 5 ust. 14, otrzymuje brzmienie: „W przypadku niespełnienia warunków, o których mowa w § 3 ust. 5, § 5 ust. 12 i § 7 ust. 11, prowadzenie pociągu nie może odbywać się z prędkością większą niż:
- 1) 160 km/h przy dwuosobowej obsłudze trakcyjnej;

2) 130 km/h przy jednoosobowej obsłudze trakcyjnej.”;

5) w § 5 zmienia się numerację ust. 7 – 16 odpowiednio na: 6 -15;

6) § 7 ust. 8 otrzymuje brzmienie: „W przypadku przedwczesnego zatrzymania pociągu przed semaforem wskazującym sygnał „Stój” maszynista może dojechać do tego semafora z prędkością do 40 km/h z zachowaniem postanowień § 5 ust. 9.”.

§ 2.

1. Przyjmuje tekst jednolity Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1a, stanowiący załącznik do uchwały.
2. Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1a 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 od 8 grudnia 2019 r.

Rozdzielnik: A, B

Nr IES4-0021-4/19
Opracował: Stanisław Kopec
nr tel. 47 32 014

7/23

Uchwała Nr 604/2019
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 1 października 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 – 3/19 z dnia 13.09.2019 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 uchwały Nr 245/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 24 marca 2015 r. wprowadza następujące zmiany:

- 1) § 4 ust. 11 pkt 7 otrzymuje brzmienie: „7) zasady określone w pkt. 4) ÷ 6) należy również stosować w przypadkach wykonywania procedury „Start Misji”, o których mowa w § 5 ust. 12 i ust. 13, § 16 ust. 6, § 17 ust. 2 pkt 1) i w § 19 ust. 2.”;
- 2) § 5 ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie: „5. Pociągi wyposażone w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, poruszające się po liniach wyposażonych w czynne i dopuszczone do eksploatacji urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS, należy prowadzić z wykorzystaniem tych urządzeń.
6. W przypadku pociągu wyposażonego w czynne i sprawnie działające urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS należy stosować się do wskazań pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS (DMI), a także do sygnałów i wskaźników, o których mowa w Instrukcji sygnalizacji le-1 (E-1), przy czym:
 - 1) dla pociągów prowadzonych pod pełnym nadzorem systemu ERTMS/ETCS maszynista prowadzi pociąg w oparciu o wskazania pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS;
 - 2) rozkazy pisemne mają pierwszeństwo przed wskazaniami pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS (DMI), niezależnie od trybu pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS, z wyjątkiem sytuacji, gdy wyświetlona na pulpicie dopuszczalna prędkość jest mniejsza od wskazanej w rozkazie pisemnym;
 - 3) w przypadku dostrzeżenia sygnałów „Stój”, sygnałów alarmowych, które nie są przekazywane przez pulpit pokładowy systemu ERTMS/ETCS (DMI), lub w przypadku dostrzeżenia zmiany wskazań lub niezgodności wskazań sygnalizatorów przytorowych ze wskazaniami pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS (DMI) maszynista traktuje takie sytuacje jako zagrożenie bezpieczeństwa ruchu i natychmiast odpowiednio reaguje, mając na względzie priorytet bezpieczeństwa;
 - 4) w przypadku gdy na pulpicie pokładowym systemu ERTMS/ETCS (DMI) jest wykreślana krzywa hamowania do prędkości wskazanej na semaforze, miejsce obowiązywania tej prędkości wskazuje system ERTMS/ETCS.”;
- 3) w § 5 ust. 7 uchyla się;
- 4) w § 5 ust. 8 – 15 zmienia odpowiednio numerację na 7 – 14;
- 5) § 20 ust. 3 wykreśla się ostatnie zdanie zastępując go postanowieniem: „W przypadku, gdy semaforem wskazanym przez dyżurnego ruchu w rozkazie pisemnym „S” jest semafor wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej, od którego dalsza jazda ma odbywać się

w trybie „Pełnego Nadzoru”, należy postępować zgodnie z postanowieniami zawartymi w § 17 ust. 5 niniejszej instrukcji.

Gdy wskazanym przez dyżurnego ruchu w rozkazie pisemnym „S” jest semafor obsługiwany, dojeżdżając do tego semafora, maszynista zobowiązany jest ograniczyć prędkość pociągu do 40 km/h i w odległości około 150 m od tego semafora obsłużyć na pokładowym pulpicie ERTMS/ETCS (DMI) przycisk „START” celem wznowienia jazdy pod nadzorem Centrum Sterowania Radiowego (RBC).

W przypadku, gdy Centrum Sterowania Radiowego (RBC) nie wysłało „Zezwolenia Na Jazdę” (MA), należy postępować zgodnie z § 17 ust. 6.”;

- 6) § 21 pkt 1 otrzymuje brzmienie „1) w trybie „Odpowiedzialność Personelu” (SR), po uzyskaniu zezwolenia od dyżurnego ruchu wydanego za pomocą rozkazu pisemnego „S” z wypełnioną działką 4 zapisem: „Jazda w trybie SR do semafora ”

W przypadku, gdy semaforem wskazanym przez dyżurnego ruchu w rozkazie pisemnym „S” jest semafor wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej, od którego dalsza jazda ma odbywać się w trybie „Pełnego Nadzoru”, należy postępować zgodnie z postanowieniami zawartymi w § 17 ust. 5 niniejszej instrukcji.

Gdy wskazanym przez dyżurnego ruchu w rozkazie pisemnym „S” jest semafor obsługiwany, dojeżdżając do tego semafora, maszynista zobowiązany jest ograniczyć prędkość pociągu do 40 km/h i w odległości około 150 m od tego semafora obsłużyć na pokładowym pulpicie ERTMS/ETCS (DMI) przycisk „START” celem wznowienia jazdy pod nadzorem Centrum Sterowania Radiowego (RBC).

W przypadku, gdy Centrum Sterowania Radiowego (RBC) nie wysłało „Zezwolenia Na Jazdę” (MA), należy postępować zgodnie z § 17 ust. 6.”;

- 7) w § 23 ust. 1 wykreśla się ostatnie zdanie, zastępując go postanowieniem: „W przypadku, gdy semaforem wskazanym przez dyżurnego ruchu w rozkazie pisemnym „S” jest semafor wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej, od którego dalsza jazda ma odbywać się w trybie „Pełnego Nadzoru”, należy postępować zgodnie z postanowieniami zawartymi w § 17 ust. 5 niniejszej instrukcji.

Gdy wskazanym przez dyżurnego ruchu w rozkazie pisemnym „S” jest semafor obsługiwany, dojeżdżając do tego semafora, maszynista zobowiązany jest ograniczyć prędkość pociągu do 40 km/h i w odległości około 150 m od tego semafora obsłużyć na pokładowym pulpicie ERTMS/ETCS (DMI) przycisk „START” celem wznowienia jazdy pod nadzorem Centrum Sterowania Radiowego (RBC).

W przypadku, gdy Centrum Sterowania Radiowego (RBC) nie wysłało „Zezwolenia Na Jazdę” (MA), należy postępować zgodnie z § 17 ust. 6.”.

§ 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 w dniu 8 grudnia 2019 r.

7/24

Uchwała Nr 618/2019
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 8 października 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 IES1-7200-34/19 z dnia 01.10.2019 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 § 3 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Stacja jest to posterunek zapowiadawczy, w obrębie którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się co najmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, jak również zmieniać skład lub kierunek jazdy. Duże stacje mogą być podzielone na okręgi dysponujące stanowiące osobne posterunki zapowiadawcze.

Stacja, na której układ torów umożliwia jedynie krzyżowanie i wyprzedzanie pociągów, nazywa się mijanką.”;

2) w § 15:

a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a-2c w brzmieniu:

„2a. W skład dwuosobowej drużyny trakcyjnej wchodzi dwóch maszynistów albo maszynista i pracownik posiadający licencję maszynisty będący w trakcie szkolenia w celu uzyskania świadectwa maszynisty po odbyciu stażu stanowiskowego przy naprawie i utrzymaniu taboru, czynnościach rewidenta i maszynisty oraz odbyciu szkolenia praktycznego, posiadający udokumentowaną znajomość linii kolejowych na trasie danego pociągu oraz umiejętność zatrzymania pociągu, w tym wykonania hamowania nagłego, z zastrzeżeniem ust. 2b i 2c.

2b. Dwuosobowa drużyna trakcyjna pociągów prowadzonych pojazdami trakcyjnymi jednokabinowymi charakteryzującymi się ograniczoną widocznością szlaku z kabiny maszynisty i nieposiadającymi urządzeń technicznych umożliwiających obserwację szlaku może być ustalona zgodnie z ust. 2a albo składać się z maszynisty i pracownika zatrudnionego na stanowisku, o którym mowa w art. 22d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, z wyłączeniem pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych. Pracownik ten powinien posiadać udokumentowaną znajomość przepisów prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz umiejętność zatrzymania pociągu, w tym wykonania hamowania nagłego.

2c. Do zadań pracownika, o którym mowa w ust. 2b, należy wspomaganie maszynisty obsługującego pojazd kolejowy w zakresie obserwacji szlaku oraz informowanie maszynisty o zauważonych zagrożeniach.”;

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Przepis ust. 3 pkt 1 nie dotyczy pociągów prowadzonych pojazdami trakcyjnymi jednokabinowymi charakteryzującymi się ograniczoną widocznością szlaku z kabiny maszynisty i nieposiadającymi urządzeń technicznych umożliwiających obserwację szlaku.”;

3) w § 18 ust. 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) jeżeli podczas uproszczonej próby hamulców stwierdzono, że hamulec pierwszego lub ostatniego pojazdu kolejowego składu pociągu albo hamulec pierwszego lub ostatniego członu zespołu trakcyjnego nie hamuje lub nie odhamowuje.”;

4) w § 19 po ust. 5 dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Zgody na odstępstwa od warunków określonych zgodnie z ust. 5 może udzielić PKP PLK S.A.”;

5) w § 29:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Na szlakach z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową semaforów odstępowych są nieobsługiwane, a sygnały ukazują się na nich samoczynnie. Pod względem liczby wskazań sygnałowych (stawności) blokady te są trzy i czterostawne. Sygnały te są zależne od stanu zajętości odstępu, znajdującego się za tym semaforem.

W wieloodstępowej (samoczynnej) blokadzie liniowej:

1) (uchylony)

2) trzystawnej – odstęp nie może być krótszy od przyjętej dla danej linii drogi hamowania, a światło zielone ciągle oznacza, że co najmniej dwa odstępy blokowe za semaforem (patrząc w kierunku jazdy pociągu) nie są zajęte,

3) czterostawnej – odstęp (za wyjątkiem odstępu pomiędzy ostatnim semaforem odstępowym i semaforem wjazdowym) nie może być krótszy od połowy drogi hamowania przyjętej dla danej linii, a światło zielone ciągle oznacza, że co najmniej trzy odstępy blokowe za semaforem (patrząc w kierunku jazdy) nie są zajęte.

Odstęp pomiędzy ostatnim semaforem odstępowym i semaforem wjazdowym nie może być krótszy od przyjętej dla danej linii drogi hamowania, a sygnał zezwalający na ostatnim semaforze wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej trzystawnej i czterostawnej, spełniającym funkcję tarczy ostrzegawczej, może ukazać się wówczas, gdy wjeżdżający pociąg wjedzie poza miejsce niebezpieczne za semaforem wjazdowym, na semaforze wjazdowym wyświetli się sygnał „Stój” i odstęp chroniony tym semaforem samoczynnym nie będzie zajęty.”,

b) w ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„W czasie, gdy nie jest włączona funkcja samoczynności semaforów lub automatycznego nastawiania przebiegów, pociągi należy wyprawiać ze stacji wówczas, gdy zasadniczo co najmniej dwa odcinki oddalania na planie świetlnym nie wykazują zajętości i nie ma przeszkód do jazdy.”,

c) w ust. 5 pkt 3 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) o nieważności sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych,”

d) uchyla się ust. 6,

e) uchyla się ust. 12 pkt 2 lit. c;

6) w § 31 ust. 18 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„W razie niedziałania lub nieprawidłowego działania urządzeń srk – do czasu usunięcia usterki urządzeń lub wprowadzenia miejscowej obsługi sterowanych posterunków ruchu – należy postępować na szlakach z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową w sposób określony w § 29 ust. 5, a na szlakach z jednodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową w sposób określony w § 28 ust. 16 pkt 2, z zachowaniem następujących zasad.”;

7) w § 36 ust. 5 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Pociąg ratunkowy, w tym pociąg do usuwania skutków awarii, uszkodzeń lub do naprawy infrastruktury kolejowej, może być wyprawiony bez wewnętrznego rozkładu jazdy pociągu.”;

8) w § 37 ust. 7 pkt 6 lit. f otrzymuje brzmienie:

„ f) wyrazy „przyjechał do *nazwa posterunku zapowiadawczego* o godz. *min.*” odnośnie telefonicznego potwierdzenia przyjazdu ostatniego pociągu, wyprawionego przed rozpoczęciem telefonicznego zapowiadania pociągów (§ 28 ust. 21, § 29 ust. 5),”;

9) w § 38 ust. 3 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„W razie potrzeby zmiany toru wjazdowego z głównego zasadniczego na główny zasadniczy

niebędący przedłużeniem toru szlakowego, po którym dany pociąg jedzie, lub na główny dodatkowy i związanej z tym konieczności zmniejszenia prędkości wjazdu pociągu pasażerskiego poniżej dozwolonej prędkości jego jazdy lub pociągu towarowego, którego prędkość wynosi powyżej 50 km/h, dyżurny ruchu powinien zatrzymać pociąg przed semaforem odpowiednio wjazdowym lub drogowskazowym i po zatrzymaniu podać na tym semaforze sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną prędkością.”;

10) w § 39 po ust. 6 dodaje się ust. 6a i 6b w brzmieniu:

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

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

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

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

6b. Na posterunkach ruchu z systemem automatycznego nastawiania przebiegów pociągowych (ANP), nastawianie przebiegów może odbywać się automatycznie na skutek oddziaływania pociągu na urządzenia srk.

W zależności od konfiguracji systemu na danym posterunku, ANP może dotyczyć tylko przebiegów po torach głównych zasadniczych lub torach głównych zasadniczych i torach głównych dodatkowych.

Szczegółowe zasady działania i obsługi systemu ANP powinna określać instrukcja obsługi będąca załącznikiem do regulaminu technicznego posterunku ruchu.”;

11) w § 39 dodaje się ust. 11 w brzmieniu:

„11. Jeżeli telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania drogi przebiegu jest niemożliwe, wówczas dyżurny ruchu wykorzystuje do tego celu urządzenia radiołączności sieci drogowej i utrzymania. Wzór telefonogramu wprowadzającego i odwołującego jest analogiczny jak w ust. 7 z tym, że wyraz „telefonicznie” zastępuje się wyrazem „radiotelefonicznie”.

Treść radiotelefonogramu odnotowuje się w książce przebiegów R-142. Odwołanie wprowadzenia radiotelefonicznego polecenia i zgłaszania przygotowania dróg przebiegu następuje po ustaniu przyczyny jego wprowadzenia.

Jeżeli pracownik uprawniony do przygotowywania i zgłaszania gotowości dróg przebiegu nie ma możliwości prowadzenia książki przebiegów lub jej nie prowadzi (np. brak posterunków nastawczych), to wymagane polecenia, zgłoszenia i informacje między pracownikiem zgłaszającym, a dyżurnym ruchu mogą odbywać się z wykorzystaniem radiołączności sieci drogowej i utrzymania, ale wyłącznie z funkcją rejestracji rozmów. W takiej sytuacji książka przebiegów jest prowadzona tylko przez dyżurnego ruchu w pełnym zakresie z pominięciem rubryki 6.”;

12) w § 50:

a) w ust. 3 pkt 4 dodaje się lit. e w brzmieniu:

„e) nakładki na klucze zgody na dany tor wjazdowy (na nastawniach wykonawczych),”;

b) ust. 5 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) dyżurny ruchu i nastawniczy nastawni wykonawczej prowadzą kontrolki zajętości torów wjazdowych (załącznik 7) oraz stosują zamknięcia pomocnicze według ust. 3 pkt 4.

Środki pomocnicze należy stosować w następujący sposób:

a) w kontrolce zajętości torów wjazdowych należy wypełniać rubryki 1 i 2 w chwili przyjęcia dyżuru, a w rubryce 3 zaznaczyć bieżące zmiany zachodzące w zajęciu torów wjazdowych, a mianowicie:

– natychmiast po daniu polecenia lub pozwolenia na zajęcie toru wjazdowego oraz po powzięciu wiadomości o zajęciu toru (lub tylko ukresu rozjazdu prowadzącego na tor wjazdowy, bądź zajęcia skrajni tego toru) przez pociąg, należy zanotować numer pociągu, a o zajęciu toru przez pojazd – odpowiedni skrót pojazdu oraz ich liczbę,; jeżeli jest więcej niż jeden pojazd lub ogólnie, jeżeli liczba ta zmienia się (np. manewry), należy również zanotować zamknięcie toru wjazdowego,

– dopiero po całkowitym wyjeździe pociągu lub po usunięciu wszystkich pojazdów albo po otwarciu zamkniętego toru, należy zapis przekreślić (w formie litery x) i wpisać godzinę zwolnienia toru,

b) natychmiast po wjeździe i po rozwiązaniu drogi przebiegu pociągu zatrzymującego się na stacji lub po daniu polecenia lub pozwolenia na zajęcie toru wjazdowego oraz po powzięciu wiadomości o zajęciu toru wjazdowego (lub tylko ukresu rozjazdu prowadzącego na tor wjazdowy bądź zajęcia skrajni tego toru) przez pojazd lub o zamknięciu toru wjazdowego należy zastosować zamknięcia pomocnicze według ust. 3 pkt 4,;

c) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

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

13) w § 56 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego należy zanotować w książce przebiegów. Zamknięcie toru wjazdowego dyżurny ruchu i nastawniczcy nastawni wykonawczej powinni zanotować również w kontrolce zajętości torów, o ile taką prowadzą.”;

14) w § 57 ust. 35 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) unieważnieniu sygnałów na semaforach wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej,”;

15) w § 58:

a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Na liniach, gdzie ruch pociągów prowadzi się z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS rozkazy pisemne należy wydać również w przypadkach określonych Instrukcją Ir-1a dla poziomu 1, a dla poziomu 2 Instrukcją Ir-1b.”,

b) w ust. 4 pkt 24 otrzymuje brzmienie:

„24) informację o tym, że w czasie prowadzenia ruchu pociągów w odstępach posterunków następczych (§ 29 ust. 5) sygnały na samoczynnych semaforach odstępowych są nieważne,”;

c) w ust. 4 pkt 29 otrzymuje brzmienie:

„29) informację o zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku(ów) następczego(ych), unieważnieniu sygnałów na semaforach posterunków następczych wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu, unieważnieniu sygnałów na semaforach wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej, ograniczeniach prędkości w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych (§ 57 ust. 35);”;

16) w § 64:

a) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Gdy sygnał tarczy ostrzegawczej lub semafora wskazuje, że na najbliższym semaforze należy spodziewać się sygnału „Stój”, maszynista powinien tak regulować prędkość jazdy, aby pociąg zatrzymał z całą pewnością przed sygnałem „Stój”. To samo dotyczy przenośnej tarczy ostrzegawczej i tarczy zatrzymania. W razie otrzymania pisemnego zawiadomienia o nieważności sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych, należy od miejsca znajdowania się ostatniego semafora odstępowego (ze wskaźnikiem W 18) spodziewać się, że semafor wjazdowy może wskazywać sygnał „Stój” i należy zachować ostrożność jazdy. Prząd pociągu powinien zatrzymać się możliwie blisko sygnału „Stój”, a przy semaforach świetlnych – nie bliżej, niż to jest potrzebne do niewątpliwego rozpoznania sygnału.”;

b) w ust.11 uchyla się zdanie ostatnie;

17) w § 72 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. O powstaniu pożaru w pociągu należy niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu i zażądać pomocy. Akcję ratowniczą w czasie pożaru organizuje i prowadzi straż pożarna.”;

18) użyte w różnej liczbie i przypadku wyrazy „prowadzący pojazd kolejowy z napędem” zastępuje się użytym w odpowiedniej liczbie i przypadku wyrazem „maszynista”;

19) użyte w różnej liczbie i przypadku wyrazy „kierujący pojazd kolejowy z napędem” zastępuje się użytym w odpowiedniej liczbie i przypadku wyrazem „maszynista”;

20) użyte w różnej liczbie i przypadku wyrazy „kierowca pojazdu pomocniczego” zastępuje się użytym w odpowiedniej liczbie i przypadku wyrazami „maszynista pojazdu pomocniczego”;

21) Załącznik nr 7 otrzymuje brzmienie określone w załączniku do uchwały.

§ 2.

„Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1” podlega opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 3.

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

§ 4.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a zmiany wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r., po opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Nr IES1-7200-34/19
Rozdzielnik: A, B

Opracował: Waldemar Bujnowski
Nr tel. 47 320 16

Zakład

Posterunek

KONTROLKA ZAJĘTOŚCI TORÓW WJAZDOWYCH

Zaczęty dnia

Zakończony dnia

Liczba stron ponumerowanych

.....
(słownie)

.....
(podpis naczelnika sekcji)

Nr toru	Stan zajętości w chwili przyjmowania dyżuru	Zmiany w stanie zajętości toru w czasie trwania dyżuru		
<i>Od godz. 06.00 dnia 25.06. 2019 r. Rybicka</i>				
		8:55		
1	wolny	8571	945671	
		7:22		
2	wolny	15170		
		9:00	12:10	
3	wolny	manewry	manewry	
		14:15		
5	wolny	88155	22X tabor/plóz	
<i>Do godz. 18.00 dnia 25.06. 2019 r. Rybicka</i>				
<i>Od godz. 18.00 dnia 25.06. 2019 r. Kowalski</i>				
1	945671			
2	wolny			
3	wolny			
5	22X tabor/plóz			
<i>Do godz. 06.00 dnia 26.06. 2019 r. Kowalski</i>				

7/25

Uchwała Nr 619/2019
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 8 października 2019 r.

w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o technice wykonywania manewrów Ir-9”

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 IES1-7200-37/19 z dnia 1 października 2019 r. Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarządza, co następuje:

§ 1.

W „Instrukcji o technice wykonywania manewrów Ir-9” stanowiącej załącznik do zarządzenia Nr 6/2012 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 24 stycznia 2012 r., ze zmianami, przyjętego uchwałą Nr 52/2012 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 24 stycznia 2012 r., wprowadza następujące zmiany:

- 1) w § 2:
 - a) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. Maszynista - pracownik posiadający licencję maszynisty i świadectwo maszynisty spełniający wymogi kwalifikacyjne i zdrowotne.”,
 - b) uchyla się ust. 13;
- 2) w § 10 ust. 21 otrzymuje brzmienie:

„21. Drużyna manewrowa powinna być rozstawiona zasadniczo po tej stronie składu manewrowego, po której znajduje się stanowisko maszynisty pojazdu trakcyjnego. Jeżeli obsada pojazdu trakcyjnego wykonującego manewry jest dwuosobowa, sygnały manewrowe mogą być dawane z drugiej strony składu manewrowego, w takim przypadku drugi maszynista ma obowiązek obserwacji i przekazywania sygnałów maszyniście. Jeżeli skład manewrowy znajduje się na łuku, drużyna manewrowa powinna znajdować się po jego wewnętrznej stronie.”;
- 3) w § 21 ust. 2:
 - a) wprowadzenie do punktu 4 otrzymuje brzmienie:

„4) pojazdy kolejowe z czynnymi hamulcami powinny być rozmieszczone równomiernie i w liczbie zapewniającej uzyskanie wymaganej masy hamującej, przy czym pierwszy i ostatni pojazd kolejowy składu pociągu powinny mieć czynny hamulec zespolony.

Rozmieszczenie wagonów z czynnymi hamulcami zespolonymi w składzie pociągu towarowego powinno być równomierne w stosunku do masy pociągu, przy czym:”,
 - b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) pierwszy i ostatni pojazd kolejowy składu pociągu powinien mieć czynny hamulec zespolony, wyjątek stanowi w pociągach towarowych przypadek, w którym istnieje konieczność przesłania wagonu z uszkodzonym hamulcem, którego nie można włączyć w inne miejsce niż koniec pociągu. W przypadku pociągów złożonych z elektrycznych lub spalinowych zespołów trakcyjnych czynny hamulec powinny mieć pierwszy i ostatni człon zespołu trakcyjnego;”;
- 4) w § 22:
 - a) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Długości i masy składów pociągów powinny być podane w rozkładzie jazdy, a dopuszczalne długości w dodatkach do wewnętrznego rozkładu jazdy.”,

b) po ust. 8 dodaje się ust. 9 w brzmieniu:

„9. Zgody na odstępstwa od warunków określonych zgodnie z ust. 8 może udzielić PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”;

- 5) użyte w tekście w różnych liczbach i przypadkach wyrazy „prowadzący pojazd kolejowy z napędem” i „prowadzący pojazd” zastępuje się użytym w odpowiedniej liczbie i przypadkach wyrazem „maszynista”.

§ 2.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. „Instrukcja o technice wykonywania manewrów Ir-9” podlega opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 3.

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

§ 4.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a zmiany wchodzi w życie z dniem 1 marca 2020 r.

Nr IES1-7200-37/19

Rozdzielnik: A, B

Opracował: Waldemar Bujnowski,

tel: +48 22 47 32 016

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 – 65

Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest przeznaczony dla komórek organizacyjnych Centrali Spółki, jednostek organizacyjnych Spółki, przewoźników kolejowych oraz innych kontrahentów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
