

BIULETYN

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Warszawa, dnia 19 grudnia 2019 r.

Nr 8

UCHWAŁY ZARZĄDU PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

| | str. |
|--|------|
| Poz. 26 - uchwała Nr 840/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 17 grudnia 2019 r. w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji utrzymania sieci trakcyjnej let – 2” | 2 |
| Poz. 27 uchwała Nr 809/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 10 grudnia 2019 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Wymagań technicznych dla wskaźników i tablic sygnałowych le102” | 5 |
| Poz. 28 uchwała Nr 810/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 10 grudnia 2019 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Instrukcji sygnalizacji le-1 (E-1)” | 6 |
| Poz. 29 uchwała Nr 841/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 17 grudnia 2019 r. w sprawie wprowadzenia zmian do „Wytycznych projektowania i warunków odbioru sieci trakcyjnej z uwzględnieniem standardów i wymogów dla linii interoperacyjnych let – 107” | 7 |
| Poz. 30 uchwała Nr 8422019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 17 grudnia 2019 r. w sprawie wprowadzenia „Wytycznych w zakresie wdrażania i stosowania zasadniczych wymagań interoperacyjności w procesie inwestycyjnym lop-1” | 9 |

8/26

Uchwała Nr 840/2019
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 17 grudnia 2019 r.

w sprawie wprowadzenia zmian do „Instrukcji utrzymania sieci trakcyjnej let – 2”.

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 IST5g-5520-46/2019 z dnia 3 grudnia 2019 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwała, co następuje:

§ 1.

W „Instrukcji utrzymania sieci trakcyjnej let – 2”, stanowiącej załącznik do Zarządzenia Nr 3/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., przyjętego uchwałą Nr 48/2014 z dnia 28 stycznia 2014 r., wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2 ust. 1 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„ 6) kotwienie naprężające – krańcowe zamocowanie odcinka naprężenia samoczynnie kompensujące za pomocą ciężarów lub innych urządzeń naprężających wpływ temperatury na naciągi w sieci jezdnej;”;

2) w § 5 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przeglądy okresowe wykonywane są:

- 1) co 6 miesięcy dla torów szlakowych i głównych zasadniczych na liniach kolejowych lub ich odcinkach o prędkościach $v > 200$ km/h;
- 2) co 9 miesięcy dla torów szlakowych i głównych zasadniczych na liniach kolejowych lub ich odcinkach o prędkości 160 km/h $< v \leq 200$ km/h;
- 3) co 12 miesięcy dla torów szlakowych i głównych zasadniczych na liniach kolejowych lub ich odcinkach o prędkości $v=160$ km/h;
- 4) co 18 miesięcy dla torów szlakowych i głównych zasadniczych na liniach kolejowych lub ich odcinkach o prędkości $v < 160$ km/h o priorytetowym znaczeniu ruchu pociągów, wg decyzji Zarządzającego;
- 5) co 24 miesiące wg decyzji Zarządzającego:
 - a) dla torów szlakowych i głównych zasadniczych na liniach kolejowych lub ich odcinkach o dużym natężeniu ruchu elektrycznych pojazdów trakcyjnych,
 - b) dla pozostałych zelektryfikowanych torów stacyjnych nie wymienionych w punktach 1), 2) i 3).
- 6) co 30 ÷ 48 miesięcy na pozostałych zelektryfikowanych liniach i torach według wyznaczenia Zarządzającego.”;

3) w § 5 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

- „7. Przejazdy inspekcyjne – wykonywane są w torach szlakowych i głównych zasadniczych stacji, nie rzadziej niż:
- 1) co 6 miesięcy na liniach o prędkości $v > 200$ km/h, 3 miesiące przed planowanym wykonaniem przeglądu okresowego;
 - 2) co 12 miesięcy na liniach o prędkości 160 km/h $\leq v \leq 200$ km/h;
 - 3) na liniach pozostałych wg decyzji zarządcy infrastruktury.”;
- 4) § 20 otrzymuje brzmienie:
- „§ 20. Urządzenia naprężające
1. Liczba ciężarów naprężających powinna być zgodna z dokumentacją techniczną sieci jezdnej. Ciężary nie mogą opierać się o konstrukcję wsporczą i fundamenty, powinna być zapewniona swoboda ich przemieszczania się w kierunku pionowym. Stos ciężarów naprężających powinien być oznakowany przez pomalowanie żółtym kolorem jednego (skrajnego od góry) ciężaru.
 - 1.1. W przypadku urządzenia bezciężarowego siła naprężania odczytana z tabliczki znamionowej urządzenia naprężającego powinna być zgodna z dokumentacją techniczną sieci jezdnej.
 2. Położenie ciężarów naprężających powinno być zgodne z tablicą montażową. Dopuszczalna tolerancja wysokości zawieszenia ciężarów naprężających, w zależności od odległości kotwienia stałego lub środkowego do kotwienia ciężarowego, wynosi:
 - 1) ± 100 mm przy odległości powyżej 600 m;
 - 2) ± 150 mm przy odległości poniżej 600 m.
 - 2.1 W przypadku urządzenia bezciężarowego wskazania odczytane ze skali urządzenia powinny być zgodne z tablicą montażową.
 3. Położenie dźwigni urządzenia naprężającego powinno być pionowe. Dopuszczalna jest tolerancja 50 mm w stosunku do położenia końca dźwigni.
 4. Łańcuch urządzenia naprężającego nie może mieć pęknięć, naderwań, wyrobień ogniwi większych niż 1 mm oraz nie może być skorodowany w stopniu obniżającym wytrzymałość mechaniczną.
 5. Lina urządzenia naprężającego nie może mieć zerwanych drutów i nie może być skorodowana. Należy stosować liny zabezpieczone antykorozyjnie.
 6. Urządzenia naprężające muszą być wyposażone w układy zabezpieczające przed opadnięciem sieci jezdnej w przypadku zerwania cięgła naprężającego.”;

§ 2.

Instrukcja utrzymania sieci trakcyjnej let – 2 przyjmuje tekst jednolity, uwzględniający zmiany, o których mowa w § 1, stanowiący załącznik do uchwały.

§ 3.

Instrukcja utrzymania sieci trakcyjnej let – 2 podlega opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 4.

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

§ 5.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia.

Nr IST5g-5520-46/2019

Rozdzielnik: IEN, IR, IBR, IBZ, IOR

Opracował: Tomasz Tucholski

Nr tel. +48 571 339 579

8/27

Uchwała Nr 809/2019
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 10 grudnia 2019 r.

w sprawie wprowadzenia do stosowania „Wymagań technicznych dla wskaźników i tablic sygnalowych le-102”

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 IST5d-5420-21/2019 z dnia 14 października 2019 r. Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwala, co następuje:

§ 1.

Wprowadza do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Wymagania techniczne dla wskaźników i tablic sygnalowych le-102”, stanowiące załącznik do uchwały.

§ 2.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. „Wymagania techniczne dla wskaźników i tablic sygnalowych le-102” podlegają opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 3.

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

§ 4.

Traci moc uchwała Nr 285/2010 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 29 czerwca 2010 r. w sprawie przyjęcia zarządzenia wprowadzającego „Wymagania techniczne dla wskaźników i tablic sygnalowych le-102” z późniejszymi zmianami.

§ 5.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a wchodzi w życie z dniem 23 kwietnia 2020 r.

Nr IST5d-5420-21/2019 Rozdzielnik: A, B

Opracował Krzysztof Ostrowiński
nr tel. 22 47 333 66

8/28

Uchwała Nr 810/2019
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 10 grudnia 2019 r.

w sprawie wprowadzenia do stosowania „Instrukcji sygnalizacji le-1 (E-1)”

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 IST5d-5420-22/2019 z dnia 2 grudnia 2019 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwała, co następuje:

§ 1.

Wprowadza do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Instrukcję sygnalizacji le-1 (E-1)”, stanowiącą załącznik do uchwały.

§ 2.

3. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
4. „Instrukcja sygnalizacji le-1 (E-1)” podlega opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 3.

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

§ 4.

Traci moc uchwała Nr 229/2007 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 21 czerwca 2007 r. w sprawie przyjęcia zarządzenia wprowadzającego „Instrukcję sygnalizacji le-1 (E-1)” z późniejszymi zmianami.

§ 5.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a wchodzi w życie z dniem 23 kwietnia 2020 r.

Nr IST5d-5420-22/2019

Rozdzielnik: A, B
Opracował Krzysztof Ostrowski
nr tel. 22 47 333 66

8/29

Uchwała Nr 841/2019
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 17 grudnia 2019 r.

w sprawie wprowadzenia zmian do „Wytycznych projektowania i warunków odbioru sieci trakcyjnej z uwzględnieniem standardów i wymogów dla linii interoperacyjnych let – 107”

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 IST5g-5520-47/2019 z dnia 4 grudnia 2019 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwała, co następuje:

§ 1.

W „Wytycznych projektowania i warunkach odbioru sieci trakcyjnej z uwzględnieniem standardów i wymogów dla linii interoperacyjnych let – 107”, stanowiących załącznik do Zarządzenia nr 7/2007 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., przyjętego uchwałą Nr 35/2007 z dnia 19 lutego 2007 r., ze zmianami, wprowadza się następujące zmiany:

1) pkt 3.3.1.1 lit. g otrzymuje brzmienie:

„g) poza podstawowymi obliczeniami należy ustalić parametry dla ewentualnych przewodów wzmacniających, przewodów uszyniających, łączników sieci jezdnej i powrotnej; przewodów połączeń elektrycznych, odciągów sieciowych, wysięgników podwieszonych sieci jezdnej, rodzaju urządzeń naprężających itp.”;

2) pkt 3.3.6.3 otrzymuje brzmienie:

„3.3.6.3. Kotwienia przewodów, naprężanych przy pomocy ciężarów, powinny zapewniać swobodny ruch ciężarów dla obliczeniowego zakresu zmienności temperatury (od -25°C do +40°C). Obliczone teoretycznie granice należy zwiększyć co najmniej o 500 mm, w każdą stronę. W przypadku kotwienia bezciężarowego, zakres naprężania na skali należy nastawić zgodnie z tabliczką znamionową urządzenia.”;

3) pkt 4.6.3.6 otrzymuje brzmienie:

„4.6.3.6 Długość odcinka sieci jezdnej, od kotwienia środkowego (stałego) do końca odcinka naprężania, na długich łukach, nie powinna zawierać więcej niż 10 podwieszonych.”;

4) pkt 6.6 ppkt 15-21 zmieniają numerację odpowiednio na 16-22;

5) w pkt 6.6 dodaje się ppkt 15 w brzmieniu:

| | | |
|-----|---|--|
| 15. | Parametry i stan techniczny urządzeń kotwienia bezciężarowego | Odczyt parametrów ze skali urządzenia i porównanie z tabliczką znamionową. |
|-----|---|--|

6) pkt 7.4.6.1 otrzymuje brzmienie:

„7.4.6.1. Dla sieci jezdnych torów szlakowych i głównych zasadniczych stacji należy stosować rozdzielone kotwienia ciężarowe liny nośnej i przewodu jezdnego, z rolkami szeregowymi lub urządzenia kotwienia bezciężarowego.”;

7) pkt 7.4.6.2 otrzymuje brzmienie:

„7.4.6.2. Dla sieci jezdnych torów głównych dodatkowych i bocznych stacji należy stosować wspólne kotwienia ciężarowe liny nośnej i przewodu jezdnego, z rolkami szeregowymi lub równoległymi lub urządzenia kotwienia bezciężarowego.”;

§ 2.

Wytyczne projektowania i warunki odbioru sieci trakcyjnej z uwzględnieniem standardów i wymogów dla linii interoperacyjnych let – 107 przyjmują tekst jednolity, uwzględniający zmiany, o których mowa w § 1, stanowiący załącznik do uchwały.

§ 3.

Wytyczne projektowania i warunki odbioru sieci trakcyjnej z uwzględnieniem standardów i wymogów dla linii interoperacyjnych let – 107 podlega opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 4.

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

§ 5.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a zmiany 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 IST5g-5520-47/2019

Rozdzielnik: IEN, IR, IBR, IBZ, IOR

Opracował: Tomasz Tucholski

Nr tel. +48 571 339 579

8/30

Uchwała Nr 8422019
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 17 grudnia 2019 r.

w sprawie wprowadzenia „Wytycznych w zakresie wdrażania i stosowania zasadniczych wymagań interoperacyjności w procesie inwestycyjnym lop-1”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Rozwoju i Standaryzacji Technicznej Centrali Spółki Nr IST6-071-31/2019 z dnia 2 grudnia 2019 r. Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwała, co następuje:

§ 1.

Wprowadza do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A „Wytyczne w zakresie wdrażania i stosowania zasadniczych wymagań interoperacyjności w procesie inwestycyjnym lop-1”, stanowiące załącznik do uchwały.

§ 2.

Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

§ 3.

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

§ 4.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia.

Nr IST6-071-31/2019

Rozdzielnik: A , B

Opracował: Janusz Szkopiński ,nr tel. (0-22) 473 31 08

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.
