



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

*Zarządca narodowej sieci linii kolejowych*

# **Zasady organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19**

**Tekst jednolity**

**uwzględniający zmiany przyjęte:**

- 1) Uchwałą Nr 905/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
z dnia 13 listopada 2018 r.

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117 z późn. zm.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Właściciel: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wydawca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala

Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej

ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

tel. 022 47 320 10

[www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl), e-mail: [ies@plk-sa.pl](mailto:ies@plk-sa.pl)

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych, całości lub części przepisu, bez uprzedniej zgody PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – są zabronione

**Spis treści**

Spis treści.....	3
§ 1. Cel i zakres obowiązywania Zasad .....	4
§ 2. Podstawowe definicje .....	4
§ 3. Planowanie zamknięć torowych .....	5
§ 4. Planowanie długoterminowe .....	7
§ 5. Planowanie okresowe .....	13
§ 6. Procedura udzielania zamknięć dodatkowych i operatywnych .....	16
§ 7. Koncentracja i koordynacja robót wymagających zamknięć torowych .....	17
§ 8. Techniczne i organizacyjne przygotowanie odcinka linii do zamknięć torowych .....	18
§ 9. Organizacja prowadzenia ruchu pociągów w czasie zamknięcia toru.....	21
§ 10. Warunki wdrożenia zamknięć torowych .....	22
§ 11. Przeniesienie kosztów, kar umownych i odszkodowań z tytułu wydłużenia zamknięć torowych z winy wykonawcy robót.....	23
§ 12. Szczególne zasady udzielania całodobowych zamknięć torowych dla potrzeb modernizacyjnych, w przypadku dwóch lub więcej lokalizacji na linii .....	25
§ 13. Tryb opracowywania i wdrażania zastępczego rozkładu jazdy pociągów .....	26
Załącznik nr 1	
Wzór Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych.....	27
Załącznik nr 2	
Wzór Terminarza zgłaszania zamknięć i zarządzania zmian organizacji ruchu pociągów.....	28
Załącznik nr 2a	
Wzór Terminarza przygotowania i publikacji rozkładów jazdy pociągów.....	29
Załącznik nr 3	
Wzór Okresowego harmonogramu zamknięć torowych .....	30
Załącznik nr 4	
Wzór Tygodniowego harmonogramu zamknięć torowych.....	31
Załącznik nr 5	
Procedura opracowania i wdrożenia zastępczego rozkładu jazdy pociągów.....	32
Załącznik nr 6	
Wzór Zawiadomienia o zarządzeniu zamknięcia .....	36
Schemat opracowania i wdrożenia zastępczego rozkładu jazdy pociągów .....	37
Tabela zmian.....	38

## § 1.

### Cel i zakres obowiązywania Zasad

1. Celem Zasad organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19, zwanych dalej Zasadami, jest ustalenie procedur w zakresie:
  - 1) planowania i udzielania zamknięć torowych;
  - 2) technicznej organizacji zamknięć torowych;
  - 3) ograniczeń parametrów infrastruktury;
  - 4) opracowania i wdrożenia zastępczego rozkładu jazdy pociągów na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Postanowienia niniejszych Zasad obowiązują poszczególne jednostki i komórki organizacyjne PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zwaną dalej Spółką, wykonawców robót i przewoźników kolejowych.

## § 2.

### Podstawowe definicje

1. **Zamknięcia planowe** – zamknięcia torowe zgłoszone zgodnie z załącznikami nr 1 i 2 niniejszych Zasad.
2. **Zamknięcia dodatkowe** – zamknięcia torowe zgłoszone poza terminami określonymi w załącznikach nr 1 i 2 niniejszych Zasad, na które została opracowana zmieniona organizacja ruchu pociągów.
3. **Zamknięcia operatywne** – zamknięcia torowe zgłoszone poza terminami określonymi w załącznikach nr 1 i 2 niniejszych Zasad, na które nie została opracowana zmieniona organizacja ruchu pociągów.
4. **Wystąpienie o zamknięcie** – pisemne wystąpienie Wykonawcy lub innego zewnętrznego podmiotu gospodarczego do Zamawiającego o udzielenie zamknięcia.
5. **Zgłoszenie zamknięcia** – pisemny wniosek o uwzględnienie zamknięcia w rozkładzie jazdy pociągów złożony przez Zamawiającego do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.
6. **Udzielenie zamknięcia** – zgoda Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym na realizację zamknięcia. Zgoda jest wydawana w postaci Okresowego Harmonogramu Zamknięć Torowych, a dla zamknięć zgłoszonych poza ustalonymi terminami zgoda jest wydawana pisemnie z określeniem trybu udzielenia zamknięcia. Udzielenie zamknięcia zobowiązuje występującego do jego realizacji a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do terminowego wdrożenia zamknięcia.
7. **Wdrożenie zamknięcia** – zamknięcie toru przez dyżurnego ruchu zgodnie z Instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1, na podstawie pisemnego zawiadomienia o zarządzeniu zamknięcia wydanego przez Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych

lub Naczelnika Sekcji Eksploatacji. Wzór Zawiadomienia o zarządzeniu zamknięcia stanowi załącznik nr 6 niniejszych zasad.

8. **Przerwa technologiczna** – ustalone przez zarządcę czasowe ograniczenie udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym, wykorzystywane do prowadzenia prac inwestycyjnych, modernizacyjnych lub utrzymaniowo-naprawczych.
9. **Okresowy Harmonogram Zamknięć Torowych** – harmonogram zamknięć torowych powstały w wyniku planowania okresowego i stanowiący podstawę do konstrukcji zastępczego rozkładu jazdy pociągów.
10. **Sieciowy Harmonogram Zamknięć Torowych** – harmonogram zamknięć torowych powstały w wyniku planowania długoterminowego i stanowiący podstawę do konstrukcji rocznego rozkładu jazdy pociągów.
11. **Zamawiający** – jednostka organizacyjna Zarządcy infrastruktury odpowiedzialna za realizację zadania inwestycyjnego lub będąca użytkownikiem infrastruktury na obszarze której planowane są roboty wymagające zamknięć torowych lub wprowadzenia innych ograniczeń w dostępie do infrastruktury.
12. **Wykonawca** – podmiot realizujący prace na podstawie umowy z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
13. **Inżynier** – osoba upoważniona przez Zamawiającego do pełnienia funkcji Inżyniera kontraktu.
14. **Projekty KPK** – projekty ujęte w Krajowym Programie Kolejowym.
15. **Aplikant** - przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego [zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 9b Ustawy o transporcie kolejowym – Dz.U. z 2017 r., poz. 2117].

### § 3.

#### Planowanie zamknięć torowych

1. Planowanie zamknięć torowych dzieli się na:
  - 1) długoterminowe;
  - 2) okresowe;
  - 3) tygodniowe.
2. **Planowanie długoterminowe** dotyczy rocznego rozkładu jazdy pociągów, który będzie konstruowany i uwzględnia zamknięcia torowe zawarte w sieciowym harmonogramie zamknięć torowych spełniające co najmniej jeden z warunków:
  - 1) czas trwania zamknięcia jest dłuższy niż siedem kolejnych dni i 30% szacowanej dziennej wielkości ruchu na linii zostanie anulowane;

- 2) udzielenie zamknięcia spowoduje przerwę w ruchu pociągów.
3. **Planowanie okresowe**, obejmuje terminy obowiązywania zmienionej organizacji ruchu wskazane w kolumnie 2 Załącznika nr 2 do niniejszych zasad, stanowiącego wzór Terminarza zgłaszania zamknięć i zarządzania zmian organizacji ruchu pociągów w rozkładzie jazdy.
  - 1) Planowanie to wymaga zgłoszenia zamknięcia w terminach wskazanych w kolumnie 3 Załącznika nr 2 „Terminarz zgłaszania zamknięć i zarządzania zmian organizacji ruchu pociągów”;
  - 2) Terminarz zgłaszania zamknięć i zarządzania zmian organizacji ruchu pociągów – Załącznik nr 2 opracowany przez Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym oraz Terminarz przygotowania i publikacji rozkładów jazdy pociągów – Załącznik nr 2a opracowany przez Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym wspólnie z Biurem Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej będą przedstawiane z odpowiednim wyprzedzeniem do zatwierdzenia przez Wiceprezesa Zarządu – dyrektora ds. eksploatacji;
  - 3) Zatwierdzony Załącznik nr 2 i 2a Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki publikuje na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w zakładce: *Dla klientów i kontrahentów / Warunki udostępnienia infrastruktury i regulaminy / Harmonogram zamknięć torowych.*
4. Efektem planowania okresowego jest okresowy harmonogram zamknięć torowych, który jest podstawą do opracowania zastępczego rozkładu jazdy pociągów.
5. Wzór harmonogramu planowania okresowego zamknięć torowych stanowi Załącznik nr 3 niniejszych Zasad.
6. **Planowanie tygodniowe** obejmuje okres jednego tygodnia (od niedzieli do soboty) i dotyczy zgłaszania zamknięć nie wymagających zmian w rozkładzie jazdy pociągów oraz potwierdzenia zamknięć zgłoszonych w planowaniu okresowym. Ten rodzaj zamknięć Regiony Centrum Realizacji Inwestycji i Zakłady Linii Kolejowych zgłaszają do środy włącznie w tygodniu poprzedzającym do właściwej Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.
7. Wzór harmonogramu planowania tygodniowego zamknięć torowych stanowi Załącznik nr 4 niniejszych Zasad.
8. W ramach opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ma prawo ustalania przerw technologicznych, skutkujących wprowadzeniem czasowych ograniczeń wynikających z prowadzenia przez Spółkę prac wynoszących:
  - 1) 4 godziny na liniach jednotorowych w godzinach nocnych;
  - 2) 6 godzin na jednym torze linii dwutorowych w godzinach nocnych;

- 3) od 4 do 6 godzin na jednym torze linii dwutorowych w soboty i niedziele w porze dziennej.
9. Przerwy technologiczne, o których mowa w ust. 8 możliwe są do realizacji po wcześniejszym uzgodnieniu terminu ich wykorzystania z właściwą Ekspozyturą Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w trybie planowania tygodniowego.

#### § 4.

#### Planowanie długoterminowe

1. Publikacja sieciowego harmonogramu zamknięć torowych musi nastąpić najpóźniej na 24 miesiące przed wejściem w życie Roczno Rozkładu Jazdy Pociągów, natomiast korekty sieciowego harmonogramu zamknięć torowych w niżej podanych etapach:
  - 1) **pierwsza korekta** – na co najmniej 12 miesięcy przed wejściem w życie Roczno Rozkładu Jazdy Pociągów;
  - 2) **druga korekta** – w terminie dotyczącym aktualizacji obowiązującego Roczno Rozkładu Jazdy Pociągów w ruchu pasażerskim, wskazanym w Regulaminie Sieci.
2. Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki publikuje na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w zakładce: *Dla klientów i kontrahentów / Warunki udostępnienia infrastruktury i regulaminy / Harmonogram zamknięć torowych* projekt sieciowego harmonogramu zamknięć torowych i jego korekty, oraz informuje aplikantów i głównych operatorów obiektów infrastruktury usługowej o możliwości zgłaszania uwag.
3. Projekt sieciowego harmonogramu zamknięć torowych i projekt pierwszej korekty podlegają konsultacji z aplikantami oraz głównymi operatorami obiektów infrastruktury usługowej.
4. Zainteresowani aplikanci oraz operatorzy obiektów infrastruktury usługowej w terminie 14 dni kalendarzowych od dnia publikacji projektu sieciowego harmonogramu i projektu jego pierwszej korekty, mają prawo zgłaszać uwagi w zakresie terminów i lokalizacji proponowanych zamknięć torowych za pomocą poczty elektronicznej na adres wskazany na stronie internetowej Spółki. Niedotrzymanie terminu, oraz formy zgłaszania uwag będzie traktowane, jako ich brak.
5. Zestawienie zgłoszonych uwag do konsultacji na naradzie koordynacyjnej, o której mowa w ust. 6 publikowane będzie na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w zakładce *Harmonogram zamknięć torowych*.
6. Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki w celu omówienia zgłoszonych uwag i ostatecznej wersji sieciowego harmonogramu zamknięć torowych i pierwszej korekty, w terminie 7 dni roboczych od ostatniego dnia zgłaszania uwag, o których mowa w ust. 4, organizuje naradę koordynacyjną zamknięć torowych z udziałem Centrum Zarządzania

Ruchem Kolejowym, Centrum Realizacji Inwestycji, oraz zainteresowanych Zakładów Linii Kolejowych.

7. Po ustaleniu ostatecznej wersji, zaktualizowany sieciowy harmonogram zamknięć torowych, **(najpóźniej na 24 miesiące)** i jego pierwsza korekta **(najpóźniej na 12 miesięcy)** przed wejściem w życie Roczno Rozkładu Jazdy Pociągów, wraz z wynikami konsultacji, zostaną opublikowane na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl), o czym Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki informuje aplikantów oraz głównych operatorów obiektów infrastruktury usługowej.
8. Opracowanie i publikacja projektu sieciowego harmonogramu zamknięć torowych przebiega wg następujących faz:
  - 1) faza 1:
    - a) Region Centrum Realizacji Inwestycji na podstawie danych przekazanych przez Biuro Strategii, przy udziale zespołów projektowych sporządza projekt harmonogramu zamknięć torowych dla robót inwestycyjnych i modernizacyjnych na terenie wyznaczonego obszaru działania (według wzoru stanowiącego Załącznik nr 1 niniejszych Zasad),
    - b) podczas opracowywania projektu harmonogramu zamknięć torowych każdy Region Centrum Realizacji Inwestycji dokonuje wstępnej koordynacji na przydzielonym obszarze i styku z sąsiednimi Regionami w zakresie zapewnienia płynności prowadzenia ruchu pociągów,
    - c) opracowany projekt harmonogramu zamknięć torowych, Region Centrum Realizacji Inwestycji przekazuje do Wydziału Zamknięć Torowych w Biurze Centrum Realizacji Inwestycji w celu ostatecznej koordynacji i akceptacji harmonogramu zamknięć torowych dla potrzeb inwestycyjnych,
    - d) skoordynowany projekt harmonogramu zamknięć torowych Wydział Zamknięć Torowych w Biurze Centrum Realizacji Inwestycji przekazuje do wszystkich Zakładów Linii Kolejowych oraz do wiadomości zainteresowanych Ekspozytur i Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym;
  - 2) faza 2:
    - a) Zakład Linii Kolejowych sporządza projekt harmonogramu zamknięć torowych na własnym obszarze, który powinien zawierać:
      - zamknięcia torowe zgłoszone przez Centrum Realizacji Inwestycji,
      - zamknięcia torowe dla potrzeb Zakładu Linii Kolejowych,
      - zamknięcia torowe dla potrzeb zewnętrznych podmiotów gospodarczych,
    - b) podczas opracowywania projektu harmonogramu zamknięć torowych, Zakład Linii Kolejowych dokonuje koordynacji na własnym obszarze i styku z sąsiednimi Zakładami w zakresie zapewnienia płynności prowadzenia ruchu pociągów,



- c) opracowany projekt harmonogramu zamknięć torowych Zakład Linii Kolejowych przekazuje do właściwej Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym;
- 3) faza 3:
- a) na podstawie projektów harmonogramów zamknięć torowych otrzymanych z Zakładów Linii Kolejowych, Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym opracowuje projekt harmonogramu zamknięć torowych na zarządzanym terenie,
  - b) podczas opracowywania projektu harmonogramu zamknięć torowych Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym dokonuje koordynacji na własnym terenie i styku z sąsiednimi Ekspozyturami, w zakresie zapewnienia płynności prowadzenia ruchu pociągów oraz opracowania jednego zastępczego rozkładu jazdy pociągów dla kilku lokalizacji zamknięć,
  - c) opracowany projekt harmonogramu zamknięć torowych, Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym przesyła do Wydziału ds. koordynacji zamknięć torowych i zastępczego rozkładu jazdy w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym;
- 4) faza 4:
- a) na podstawie projektów harmonogramów zamknięć torowych, opracowanych przez Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym Wydział ds. koordynacji zamknięć torowych i zastępczego rozkładu jazdy sporządza projekt sieciowego harmonogramu zamknięć torowych, dokonując ostatecznej koordynacji w zakresie zapewnienia płynności prowadzenia ruchu pociągów,
  - b) opracowany projekt sieciowego harmonogramu zamknięć torowych, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym przesyła do Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej w celu publikacji na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w zakładce wskazanej w ust 2.
9. Korekta sieciowego harmonogramu zamknięć torowych odbywała się będzie w dwóch etapach:
- 1) pierwsza korekta dotyczy opracowania kolejnego Roczego Rozkładu Jazdy Pociągów;
  - 2) druga korekta dotyczy aktualizacji Roczego Rozkładu Jazdy Pociągów – zmiana ta będzie obowiązywać od wskazanego w Regulaminie Sieci terminu aktualizacji Roczego Rozkładu Jazdy Pociągów w ruchu pasażerskim.
10. Korekta sieciowego harmonogramu zamknięć torowych polega na:
- 1) usunięciu zamknięć torowych (rezygnacja);
  - 2) zmianie terminów lub lokalizacji;
  - 3) dodaniu nowych zamknięć torowych – dotyczy tylko pierwszej korekty.

11. **Pierwsza korekta** sieciowego harmonogramu zamknięć torowych przebiega

wg następujących faz:

1) faza 1:

- a) Region Centrum Realizacji Inwestycji na podstawie danych przekazanych przez Biuro Strategii, przy udziale zespołów projektowych sporządza projekt harmonogramu zamknięć torowych dla robót inwestycyjnych i modernizacyjnych na terenie wyznaczonego obszaru działania (według wzoru stanowiącego Załącznik nr 1 niniejszych Zasad),
- b) podczas opracowywania projektu harmonogramu zamknięć torowych każdy Region Centrum Realizacji Inwestycji dokonuje wstępnej koordynacji na przydzielonym obszarze i styku z sąsiednimi Regionami w zakresie zapewnienia płynności prowadzenia ruchu pociągów,
- c) opracowany projekt harmonogramu zamknięć torowych, Region Centrum Realizacji Inwestycji przekazuje do Wydziału Zamknięć Torowych w Biurze Centrum Realizacji Inwestycji w celu ostatecznej koordynacji i akceptacji harmonogramu zamknięć torowych dla potrzeb inwestycyjnych,
- d) skoordynowany projekt harmonogramu zamknięć torowych Wydział Zamknięć Torowych w Biurze Centrum Realizacji Inwestycji przekazuje do wszystkich Zakładów Linii Kolejowych oraz do wiadomości do Ekspozytur i Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym;

2) faza 2:

- a) Zakład Linii Kolejowych sporządza projekt harmonogramu zamknięć torowych na własnym obszarze, który powinien zawierać:
  - zamknięcia torowe zgłoszone przez Centrum Realizacji Inwestycji,
  - zamknięcia torowe dla potrzeb Zakładu Linii Kolejowych,
  - zamknięcia torowe dla potrzeb zewnętrznych podmiotów gospodarczych,
- b) podczas opracowywania projektu harmonogramu zamknięć torowych, Zakład Linii Kolejowych dokonuje koordynacji na własnym obszarze i styku z sąsiednimi Zakładami w zakresie zapewnienia płynności prowadzenia ruchu pociągów,
- c) opracowany projekt harmonogramu zamknięć torowych Zakład Linii Kolejowych przekazuje do właściwej Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym;

3) faza 3:

- a) na podstawie projektów harmonogramów zamknięć torowych otrzymanych z Zakładów Linii Kolejowych, Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym opracowuje projekt harmonogramu zamknięć torowych na zarządzanym terenie,
- b) podczas opracowywania projektu harmonogramu zamknięć torowych Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym dokonuje koordynacji na własnym terenie

- i styku z sąsiednimi Ekspozyturami, w zakresie zapewnienia płynności prowadzenia ruchu pociągów oraz opracowania jednego zastępczego rozkładu jazdy pociągów dla kilku lokalizacji zamknięć,
- c) opracowany projekt harmonogramu zamknięć torowych, Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym przesyła do Wydziału ds. koordynacji zamknięć torowych i zastępczego rozkładu jazdy w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym;
- 4) faza 4:
- a) na podstawie projektów harmonogramów zamknięć torowych, opracowanych przez Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym Wydział ds. koordynacji zamknięć torowych i zastępczego rozkładu jazdy sporządza projekt pierwszej korekty sieciowego harmonogramu zamknięć torowych, dokonując ostatecznej koordynacji w zakresie zapewnienia płynności prowadzenia ruchu pociągów,
- b) opracowany projekt pierwszej korekty sieciowego harmonogramu zamknięć torowych, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym przesyła do Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki z dodatkową informacją dotyczącą zamknięć torowych, które nie zostały uwzględnione, wraz z uzasadnieniem;
- 5) faza 5:
- W przypadku braku możliwości realizacji wszystkich zgłoszonych zamknięć torowych w żądanych terminach i lokalizacjach, projekt pierwszej korekty sieciowego harmonogramu zamknięć torowych podlega omówieniu i przyjęciu ostatecznej wersji na naradzie koordynacyjnej zamknięć torowych, zwołanej przez Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki z udziałem, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, Centrum Realizacji Inwestycji i Zakładów Linii Kolejowych oraz właściwych Biur Centrali Spółki;
- 6) faza 6:
- Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki, po uzgodnieniu ostatecznej wersji pierwszej korekty sieciowego harmonogramu zamknięć torowych z zainteresowanymi biurami Centrali Spółki, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym i Centrum Realizacji Inwestycji przekazuje do zatwierdzenia korektę sieciowego harmonogramu zamknięć torowych Wiceprezesowi Zarządu – dyrektorowi ds. eksploatacji;
- 7) faza 7:
- Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki zatwierdzoną pierwszą korektę sieciowego harmonogramu zamknięć torowych publikuje na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w zakładce wskazanej w ust. 2 i przekazuje wszystkim zainteresowanym, jako obowiązujący w kolejnym rocznym rozkładzie jazdy pociągów;

12. **Druga korekta** sieciowego harmonogramu zamknięć torowych odbywa się wg poniższego cyklu:
- 1) Regiony Centrum Realizacji Inwestycji opracowują projekt drugiej korekty harmonogramu zamknięć torowych i po przeprowadzeniu wewnętrznej koordynacji oraz uzgodnieniu zamknięć na stykach z sąsiednimi Regionami przekazują projekt harmonogramu zamknięć torowych do Wydziału Zamknięć Torowych w Biurze Centrum Realizacji Inwestycji;
  - 2) Wydział Zamknięć Torowych w Biurze Centrum Realizacji Inwestycji dokonuje koordynacji zamknięć inwestycyjnych i przekazuje skorygowany harmonogram zamknięć torowych do wszystkich Zakładów Linii Kolejowych oraz do wiadomości Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym i Ekspozytur;
  - 3) Zakłady Linii Kolejowych po wstępnej analizie składają wnioski dotyczące korekty harmonogramu zamknięć torowych do właściwej Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym;
  - 4) Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym po analizie wniosków przekazują zbiorcze wnioski do Dyrektora Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym;
  - 5) opracowany projekt drugiej korekty sieciowego harmonogramu zamknięć torowych, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym przesyła do Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki z dodatkową informacją dotyczącą zamknięć torowych, które nie zostały uwzględnione w drugiej korekcie sieciowego harmonogramu zamknięć torowych, wraz z uzasadnieniem ich nieuwzględnienia. Informacje tę Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki przesyła do Centrum Realizacji Inwestycji;
  - 6) Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki po uzgodnieniu projektu korekty harmonogramu zamknięć torowych z zainteresowanymi biurami Centrali Spółki i Centrum Realizacji Inwestycji, przedstawia harmonogram do zatwierdzenia przez Wiceprezesa Zarządu – dyrektora ds. eksploatacji. Zatwierdzoną drugą korektę sieciowego harmonogramu zamknięć torowych publikuje na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) i przekazuje wszystkim zainteresowanym, jako obowiązujący w kolejnym rocznym rozkładzie jazdy pociągów.
13. Terminy opracowania poszczególnych faz sieciowego harmonogramu zamknięć torowych i jego korekt przez poszczególne jednostki i komórki organizacyjne Spółki, **będą określone każdego roku z odpowiednim wyprzedzeniem** i zatwierdzane przez Wiceprezesa Zarządu – dyrektora ds. eksploatacji.
14. Odpowiedzialność za prawidłowe opracowanie harmonogramów zamknięć torowych, ich aktualizację oraz opublikowanie, ponoszą:
- 1) w Centrum Realizacji Inwestycji za aktualność danych i odpowiednią koordynację zamknięć – Dyrektorzy Regionów;

- 2) w Zakładzie Linii Kolejowych za aktualność danych, odpowiednią koordynację zamknięć oraz maksymalną koncentrację robót – Zastępca Dyrektora ds. eksploatacji;
- 3) w Ekspozyturze Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym za odpowiednią koordynację zamknięć – Naczelnik Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym;
- 4) w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym za sieciową koordynację zamknięć – Zastępca Dyrektora ds. rozkładów jazdy Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym;
- 5) w Biurze Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki za ostateczną koordynację, przedłożenie Wiceprezesowi Zarządu – dyrektorowi ds. eksploatacji do zatwierdzenia pierwszej i drugiej korekty sieciowego harmonogramu zamknięć torowych, jego publikację na stronie internetowej – Dyrektor Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki.

## § 5.

### Planowanie okresowe

1. **Planowanie okresowe** obejmuje okresy wskazane w kolumnie 2, Załącznika nr 2 niniejszych Zasad.
2. Celem planowania okresowego jest uwzględnienie w okresowym harmonogramie zamknięć torowych wszystkich zamknięć ujętych i nieujętych w sieciowym harmonogramie zamknięć torowych.
3. Planowanie okresowe stanowi podstawę do opracowania zastępczego rozkładu jazdy pociągów, udzielenia i zrealizowania zamknięć torowych.
4. W ramach planowania okresowego należy dokonać analizy zgłoszonych potrzeb, z uwzględnieniem bieżącej sytuacji przewozowej oraz warunków wynikających z obowiązującego rozkładu jazdy pociągów.
5. W przypadku planowania zamknięć torowych trwających dłużej niż 12 godzin, należy poddać szczegółowej analizie postulowany czas zamknięcia w aspekcie przyjętej technologii robót oraz zwrócić szczególną uwagę na efektywne wykorzystanie zamknięcia.
6. Przeglądy okresowe urządzeń sieci trakcyjnej, roboty związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej oraz dowóz materiałów na liniach o intensywnym ruchu pociągów, wymagające zamknięć nie dłuższych niż 6 godzin należy planować i wykonywać w przerwach, o których mowa w § 3 ust. 8.
7. Planowanie okresowe przebiega wg następujących faz:
  - 1) faza 1:  
Region Centrum Realizacji Inwestycji dokonuje oceny możliwości realizacji zamknięć torowych, wstępnej ich koordynacji na własnym obszarze i styku z sąsiednimi Regionami. Wydział Zamknięć Torowych w Biurze Centrum Realizacji Inwestycji

przekazuje projekt harmonogramu zamknięć torowych do zainteresowanych Zakładów Linii Kolejowych w terminach wskazanych w kolumnie 3 Załącznika nr 2;

2) faza 2:

- a) Zakład Linii Kolejowych sporządza okresowy harmonogram zamknięć torowych, który powinien zawierać:
- zamknięcia torowe zgłoszone do sieciowego harmonogramu zamknięć torowych oraz nie objęte procesem planowania długoterminowego, zgłoszone przez Wydział Zamknięć Torowych w Biurze Centrum Realizacji Inwestycji,
  - zamknięcia torowe dla potrzeb Zakładu Linii Kolejowych uwzględnione w sieciowym harmonogramie zamknięć torowych oraz zamknięcia torowe nie objęte procesem planowania długoterminowego,
  - zamknięcia torowe dla potrzeb zewnętrznych podmiotów gospodarczych,
- b) podczas opracowywania okresowego harmonogramu zamknięć torowych Zakład Linii Kolejowych ma obowiązek dokonania ich koordynacji na własnym terenie oraz na styku z sąsiednimi Zakładami Linii Kolejowych, w celu zapewnienia płynności ruchu pociągów;

3) faza 3:

Zakład Linii Kolejowych opracowany okresowy harmonogram zamknięć torowych, w terminach wskazanych w kolumnie 4 Załącznika nr 2 przekazuje do:

- a) do właściwej Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w celu dalszego opracowania,
- b) do wiadomości Regionu Centrum Realizacji Inwestycji;

4) faza 4:

- a) na podstawie okresowych harmonogramów zamknięć torowych otrzymanych z Zakładów Linii Kolejowych wraz z Regulaminem tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót lub jego projektem Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym opracowuje okresowy harmonogram zamknięć torowych na zarządzanym terenie. W przypadku braku regulaminu lub jego projektu zamknięcia torowe nie zostanie udzielone,
- b) Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, w trakcie opracowywania okresowego harmonogramu, dokonuje koordynacji zamknięć torowych na własnym terenie i styku z sąsiednimi Ekspozyturami Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w zakresie zapewnienia płynności ruchu pociągów. Następnie harmonogram ten przekazuje do Wydziału ds. koordynacji zamknięć torowych i zastępczego rozkładu jazdy w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym celem równoległej koordynacji zamknięć torowych na całej sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., pod względem opracowania jednej organizacji ruchu pociągów dla kilku lokalizacji zamknięć.

**W przypadku braku możliwości udzielenia zamknięcia torowego spowodowanego brakiem możliwości opracowania jednej organizacji ruchu pociągów poprzez znaczne ograniczenie przepustowości linii, Wydział ds. koordynacji zamknięć torowych i zastępczego rozkładu jazdy w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym może zaproponować zmianę terminu zamknięcia, skrócenie terminu i zakresu zamknięcia lub jego całkowite odwołanie;**

5) faza 5:

Naczelnicy Ekspozytur Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym okresowo (w miarę potrzeb) organizują narady, w celu dokonania ostatecznej koordynacji zamknięć torowych na obszarze Ekspozytury, w których udział biorą:

- a) Naczelnik Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym,
- b) pracownik d/s koordynacji zamknięć torowych w Ekspozyturze Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym,
- c) Zastępca Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych ds. eksploatacyjnych,
- d) przedstawiciel Regionu Centrum Realizacji Inwestycji,
- e) pracownik ds. inwestycji i koordynacji zamknięć torowych w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym,
- f) przedstawiciele wykonawców robót;

6) faza 6:

Wydział ds. koordynacji zamknięć torowych i zastępczego rozkładu jazdy przekazuje wszystkim zainteresowanym do realizacji, zatwierdzony przez Zastępcę Dyrektora ds. rozkładów jazdy Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym i Dyrektora Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki, projekt okresowego harmonogramu zamknięć torowych, przed rozpoczęciem konstrukcji zamienionego rozkładu jazdy. Okresowy harmonogram zamknięć torowych przyjętych do realizacji Wydział ds. koordynacji zamknięć torowych przesyła zainteresowanym w terminie podanym w kolumnie 9 Załącznika nr 2 niniejszych Zasad;

7) faza 7:

- a) na podstawie okresowego harmonogramu zamknięć torowych Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym sporządzają tygodniowe zestawienie zamknięć torowych uzupełnione o zamknięcia dodatkowe, operatywne oraz zgłoszone w planowaniu tygodniowym na swoim obszarze, które jest podstawą do realizacji zamknięć torowych dla pionu dyspozytorskiego,
- b) Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym przesyłają pocztą elektroniczną tygodniowe zestawienie, najpóźniej do środy włącznie tygodnia poprzedzającego do Wydziału ds. koordynacji zamknięć torowych i zastępczego rozkładu jazdy w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym oraz do zainteresowanych Zakładów Linii Kolejowych, Regionów Centrum Realizacji

Inwestycji i przewoźników. Natomiast zbiorcze harmonogramy z poszczególnych Ekspozytur Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym po uprzedniej koordynacji Wydział ds. koordynacji zamknięć torowych i zastępczego rozkładu jazdy w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym przesyła do przewoźników, Centrum Realizacji Inwestycji, oraz Dyspozytury Głównej w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.

8. Na odcinkach granicznych Zakłady Linii Kolejowych planują zamknięcia torowe w oparciu o postanowienia Miejscowego Porozumienia Granicznego zgodnie z terminami określonymi w Załączniku 2 do niniejszych Zasad. Zaplanowane i wstępnie skoordynowane zamknięcia torowe Zakłady Linii Kolejowych umieszczają w sieciowym i okresowym harmonogramie zamknięć torowych.

## **§ 6.**

### **Procedura udzielania zamknięć dodatkowych i operatywnych**

1. Udzielenie zamknięcia dodatkowego, nie zgłoszonego w planowaniu okresowym, może nastąpić w przypadkach konieczności wykonania robót pozwalających na utrzymaniu istniejącego stanu infrastruktury, zapobiegających jej pogorszeniu lub wynikających z postępu prac, pod warunkiem zgłoszenia potrzeby takiego zamknięcia i ujęcie go w tygodniowym zestawieniu zamknięć torowych. Decyzję o udzieleniu takiego zamknięcia podejmuje Wydział ds. koordynacji zamknięć torowych i zastępczych rozkładów jazdy po analizie jego wpływu na ruch pociągów, z zastrzeżeniem postanowień ust. 3.
2. Zgłoszone zamknięcie dodatkowe musi zostać skoordynowane przez Ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym z innymi zamknięciami zawartymi w okresowym harmonogramie zamknięć torowych, w zakresie terminu i czasu udzielenia zamknięcia. Ewentualne opóźnienia pociągów związane z realizacją tych zamknięć należy zaliczać (kontować) na wnioskodawcę.
3. W przypadku nie dotrzymania terminu zakończenia robót z winy wykonawcy, przedłużenie zamknięcia torowego może nastąpić po złożeniu stosownego wniosku przez zamawiającego niezwłocznie po podjęciu wiadomości o niemożliwości zakończenia robót w planowanym terminie. W tym przypadku zamknięcie torowe będzie traktowane w trybie operatywnym, a wszelkie dodatkowe koszty oraz utracone przychody wynikające z realizacji tego zamknięcia obciążać będą wykonawcę. Zasady dokonywania rozliczeń z tego tytułu powinny być określone w umowie na wykonanie robót. Decyzję o warunkach prowadzenia ruchu pociągów podczas wydłużonego zamknięcia torowego w trybie operatywnym, na podstawie rekomendacji Naczelnika Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, wydaje Dyrektor Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.



4. W szczególnych przypadkach, gdy zachodzi potrzeba zamknięcia toru lub konieczność rozszerzenia zakresu udzielonego zamknięcia torowego, a potrzeba ta nie została zgłoszona w planowaniu okresowym oraz nie została ujęta w tygodniowym i dobowym zestawieniu zamknięć torowych, to zgodę na zamknięcie w trybie operatywnym może wydać dyspozytor koordynator Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, na wniosek wykonawcy skierowany za pośrednictwem dyżurnego ruchu zarządzającego tym torem lub dokonującym wcześniej zamknięcia tego toru. W takim przypadku ruch pociągów należy prowadzić na podstawie postanowień Regulaminu technicznego posterunków ruchu przyległych do szlaku z zamkniętym torem.

## **§ 7.**

### **Koncentracja i koordynacja robót wymagających zamknięć torowych**

1. W celu zmniejszenia liczby zamknięć torowych oraz skrócenia czasu ich trwania, planowane zakresy robót powinny być odpowiednio skoordynowane, a roboty powinny być wykonywane przy koncentracji możliwie największej ilości sił i środków technicznych. Pod pojęciem koordynacji należy rozumieć łączenie dwu lub więcej różnych rodzajów robót wymagających zamknięć torowych.
2. Przy koordynacji robót należy brać pod uwagę następujące czynniki:
  - 1) rodzaj i zakres planowanych robót;
  - 2) czas trwania zamknięcia;
  - 3) długość zamykanych szlaków lub odcinków linii;
  - 4) długość frontu robót dla poszczególnych zespołów roboczych, maszyn i sprzętu mechanicznego;
  - 5) zgodność cykli planowanych robót;
  - 6) konieczność zamykania sąsiedniego toru, po którym odbywa się ruch pociągów, powodującego przerwę w ruchu.
3. Roboty, dla których ze względu na rodzaj, zakres i stopień ważności określa się czas zamknięcia toru i termin wykonania są robotami wiodącymi, a ich wykonawca jest dysponentem udzielonego zamknięcia.
4. Robotami zależnymi są roboty wykonywane równocześnie z robotami wiodącymi przy wykorzystaniu zamknięcia toru przewidzianego dla robót wiodących.
5. Zakres i organizacja robót zależnych musi być dostosowana do warunków wynikających z realizacji robót wiodących.
6. Zależność między robotami i możliwość ich koordynacji powinna być ustalana wstępnie na etapie planowania zadań inwestycyjnych. Ostateczne ustalenie robót skoordynowanych powinno nastąpić przy opracowywaniu harmonogramu zamknięć torowych.

7. Za wybór technologii wykonania robót w sposób umożliwiający maksymalne skrócenie czasu trwania zamknięcia toru oraz maksymalną koncentrację robót podczas zamknięć torowych odpowiedzialni są:
- 1) Dyrektor Regionu Centrum Realizacji Inwestycji;
  - 2) Zastępca Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych ds. technicznych – dla pozostałych robót.

## **§ 8.**

### **Techniczne i organizacyjne przygotowanie odcinka linii do zamknięć torowych**

1. Z uwagi na ograniczone możliwości prowadzenia ruchu pociągów drogami okrężnymi w czasie zamknięć torów przyjmuje się zasadę, że na szlaku (odcinku) objętym robotami, ruch pociągów prowadzi się w obu kierunkach po jednym torze czynnym tego szlaku (odcinka). W celu stworzenia warunków dla przeprowadzenia wymaganego potoku ruchu w przypadku długotrwałych zamknięć całodobowych (ponad 20 dni roboczych), szlak (odcinek) ten powinien być odpowiednio przystosowany do prowadzenia ruchu pod względem technicznym.
2. Przystosowanie szlaku do wyżej wymienionych warunków prowadzenia i organizacji ruchu pociągów powinno zapewniać możliwość przeprowadzenia 70% pociągów w stosunku do maksymalnego, rozkładowego obciążenia godzinowego w czasie zamknięcia, liczonego przy czynnych obu torach danego szlaku (odcinka) np. poprzez budowę tymczasowych posterunków odstępowych, liniowej blokady dwukierunkowej itp.  
Przy realizacji zadań inwestycyjnych i modernizacyjnych, których efektem są zmiany liczby i lokalizacji posterunków następczych, w trakcie realizacji zadania należy w miarę potrzeb wykorzystywać istniejącą infrastrukturę (stacje oraz ich układy torowe) do realizacji rozkładu jazdy pociągów.
3. Odstępstwa od warunków określonych w ust. 1 i 2 mogą być udzielane przez Członka Zarządu – dyrektora ds. eksploatacji, na udokumentowany oraz poprzedzony przeprowadzoną oceną ryzyka operacyjnego zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-02, wniosek Centrum Realizacji Inwestycji lub Zakładu Linii Kolejowych.
4. Dla zapewnienia bezpieczeństwa i wymaganej sprawności ruchu pociągów na posterunkach ruchu, zaleca się zabudowę semaforów przystosowanych do sygnalizowania jazd po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego sygnałami zezwalającymi ze wskaźnikiem W 24.
5. Miejsca robót wykonywanych w tym samym czasie na danej linii powinny być zaplanowane w takiej odległości, aby była możliwość zachowania niezbędnej przepustowości. Układ torowy posterunków zapowiadawczych przyległych do szlaku zamkniętego powinien zapewniać możliwość krzyżowania pociągów.

6. Przyjmuje się zasadę, że roboty wymagające zamknięć torowych winny być prowadzone tylko na jednym szlaku. W uzasadnionych przypadkach konieczności zapewnienia ciągłości i płynności pracy sprzętu zmechanizowanego przy przejściu przez posterunek zapowiadawczy, dopuszcza się doraźnie zamknięcie toru na drugim szlaku przylegającym do tego posterunku, pod warunkiem zabezpieczenia niezbędnej zdolności przepustowej.
7. W przypadkach szczególnych dopuszcza się zamykanie toru na dwóch szlakach przyległych do posterunku zapowiadawczego, jeżeli nie ma odpowiednich połączeń rozjazdowych, a ich uzupełnienie jest niemożliwe ze względów technicznych lub jest ekonomicznie nieuzasadnione.
8. Na liniach kolejowych, gdzie łącznie z robotami nawierzchniowymi prowadzone są roboty w sieci trakcyjnej, należy wykorzystać wszystkie możliwe środki dla uniknięcia wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej nad torem czynnym. Jeżeli ze względów technicznych spełnienie tego warunku jest niemożliwe, należy zabezpieczyć odpowiednią ilość innych środków trakcyjnych dla przeprowadzenia pociągów po torze czynnym.
9. Na postój pociągów roboczych i maszyn należy podstawowo wyznaczać tory na posterunkach przyległych do szlaku z torem zamkniętym. Ustawienie pociągów roboczych i maszyn na tych torach powinno umożliwiać sprawny ich wyjazd na tor zamknięty.
10. Zabezpieczenie przed zbiegnięciem taboru, pociągów roboczych i maszyn oraz jego usunięcie przed ponownym uruchomieniem, należy do obowiązków wykonawcy robót.
11. Jeżeli układ torowy posterunku uniemożliwia dotrzymanie warunku podanego w ust. 9 dla przejazdu pociągów roboczych i maszyn z posterunku sąsiedniego (lub dalszych) należy przewidzieć w rozkładzie jazdy pociągów odpowiednie trasy dla tych pociągów. Trasy pociągów powinny być tak ustalone, aby zapewniały ich dojazd do miejsca robót przed planowanym czasem zamknięcia toru oraz nie powodowały zakłóceń w ruchu pociągów.
12. Dla zamknięć całodobowych dopuszcza się postój pociągów roboczych i maszyn (wymagających długiego czasu na przygotowanie do pracy) na zamkniętym torze szlakowym po spełnieniu następujących warunków:
  - 1) pociągi robocze oraz maszyny będą dozorowane i zabezpieczone przed zbiegnięciem przez wykonawcę;
  - 2) maszyny pozostawione na postój na zamkniętym torze szlakowym muszą być bezwzględnie zabezpieczone przez ich połączenie w grupy i zahamowane hamulcami ręcznymi. Pod skrajne osie taboru należy wyłożyć płozy hamulcowe i całość osygnalizować zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ruchome części maszyn takie jak np. ramiona żurawi, koparek, przenośniki taśmowe należy bezwzględnie zabezpieczyć przed przypadkowym ich uruchomieniem i naruszeniem skrajni toru czynnego;

- 2a) nie wolno pozostawiać na postój pociągów roboczych i maszyn na torze w trójkątach widoczności przejazdów kolejowo-drogowych (nie dotyczy to toru na linii jednotorowej, oraz toru w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych na których ruch drogowy został wstrzymany);
  - 3) osoba sprawująca nadzór nad pozostawionymi na torze zamkniętym pociągami roboczymi i maszynami musi mieć zapewnioną łączność z dyżurnym ruchu posterunku zarządzającego torem zamkniętym;
  - 4) w przypadku pozostawiania na zamkniętym torze szlakowym pociągów roboczych i maszyn o wymiarach przekraczających skrajnię taboru, należy określić warunki prowadzenia ruchu pociągów ze wskazaniem maksymalnych wymiarów poziomych skrajni ładunków dopuszczonych do przewozu w pociągach kursujących po sąsiednim torze czynnym, z uwzględnieniem zasad zawartych w Instrukcji o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir-10 (R-57) w zakresie dopuszczalnych prędkości w zależności od wolnej przestrzeni pomiędzy tarem znajdującym się na torze zamkniętym a ładunkami (tarem) przewożonymi w pociągach kursujących po sąsiednim torze czynnym. Warunki te należy zapisać w Regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu podczas wykonywania robót;
  - 5) kierownik robót zobowiązany jest, po każdym zakończeniu prac, zgłosić na piśmie dyżurnemu ruchu posterunku zarządzającego torem zamkniętym fakt zabezpieczenia i osygnalizowania taboru, podając kilometrą na jakim pozostawiono każdą z grup pociągów i maszyn.
13. W dniu poprzedzającym zamknięcie i bezpośrednio przed zamknięciem toru należy dokonać funkcjonalnego sprawdzenia działania urządzeń srk i rozjazdów oraz urządzeń radiołączności i łączności przewodowej na posterunkach zapowiadawczych (stacjach) przyległych do zamkniętego szlaku, celem zapewnienia sprawnego prowadzenia ruchu pociągów w okresie zamknięcia.
14. Ograniczenia prędkości w czasie robót i po robotach ustala się i wprowadza zgodnie z instrukcjami:
- 1) Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id-1;
  - 2) Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir-10 (R-57);
  - 3) Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1;
  - 4) Instrukcja sygnalizacji Ie-1 (E-1);
  - 5) Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1a;
  - 6) Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 Ir-1b;
  - 7) Instrukcja obsługi tymczasowych ograniczeń prędkości (TSR) w systemie ERTMS/ETCS Ie-30.

Należy przestrzegać warunków, że ograniczenie prędkości po torze czynnym obok miejsca robót powinno odpowiadać długości frontu robót, a czas jego obowiązywania powinien być zgodny z czasem wykonywania prac. Odstępstwa od powyższych warunków mogą być wprowadzane na żądanie wykonawców ze względu na technologię prac.

15. Dla uzyskania maksymalnej prędkości obok miejsca robót, zamawiający zobowiązany jest na etapie zlecenia projektów wstępnych i budowlanych na roboty, dokonać niezbędnych zapisów dotyczących zabezpieczenia miejsca robót zgodnie z Wytycznymi zabezpieczenia miejsca robót wykonywanych na torze zamkniętym podczas prowadzenia ruchu pojazdów kolejowych po torze czynnym z prędkością  $V \geq 100$  km/h (Id-18).

Na liniach o prędkości powyżej 100 km/h należy przewidzieć i stosować konstrukcje odciążające pozwalające na jazdę z prędkością 100 km/h. Zwolnieniu od wyżej wymienionych wymogów w wyjątkowych przypadkach udziela Zarząd Spółki.

## **§ 9.**

### **Organizacja prowadzenia ruchu pociągów w czasie zamknięcia toru**

1. W zależności od zakresu i technologii wykonania, roboty powinny być prowadzone przy zastosowaniu następujących założeń organizacyjnych:
  - 1) zamknięcie dla ruchu pociągów jednego z torów szlaku dwutorowego i prowadzenie ruchu pociągów na tym szlaku po torze czynnym w obu kierunkach;
  - 2) zamknięcie jednego z torów w przerwach między pociągami ustalonymi w rozkładzie jazdy pociągów;
  - 3) zamknięcie torów powodujące przerwę w ruchu pociągów;
  - 4) prowadzenie robót nie wymagających zamknięć torowych przy ograniczeniu prędkości pociągów na danym szlaku;
  - 5) prowadzenie ruchu pociągów na podstawie telefonicznego zapowiadania;
  - 6) prowadzenie pociągów trakcją spalinową.
2. Wykonywanie robót przy założeniu, o którym mowa w ust. 1, wymaga każdorazowego opracowania szczegółowej organizacji i zasad prowadzenia ruchu tj. Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót lub jego projektu i zastępczego rozkładu jazdy, które zapewnią maksymalne wykorzystanie zdolności przepustowej toru czynnego, przy uwzględnieniu istniejących miejscowych warunków techniczno-ruchowych odcinka objętego robotami.
3. W czasie zamknięcia jednego z torów może zachodzić konieczność skierowania pociągów z odcinka linii z torem zamkniętym na inne trasy tj. drogi okrężne. W takim przypadku należy tak planować roboty na liniach objazdowych, aby nie wpływały one na opóźnienia pociągów skierowanych drogami okrężnymi. Liczba tras pociągów skierowanych drogami okrężnymi

musi uwzględniać możliwości przepustowe tych linii w aspekcie zapewnienia płynności ruchu.

4. Przystosowanie rozkładów jazdy pociągów na okres zamknięć torowych powinno odbywać się w trzech etapach:
  - 1) w ramach konstrukcji rocznego rozkładu jazdy pociągów;
  - 2) w ramach aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów;
  - 3) w ramach zastępczego rozkładu jazdy pociągów.
5. Podczas opracowywania zastępczego rozkładu jazdy pociągów należy uwzględnić wydłużenia, wynikające z ograniczeń prędkości oraz zmienionych warunków lokalnych mających wpływ na czas jazdy pociągów (np. wyjazd na sygnał zastępczy „Sz”, rozkaz pisemny, zmiana sposobu obsługi urządzeń srk, otwarcie dodatkowych posterunków ruchu itp.), ustalone w Regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót oraz zdjąć całą założoną w Rocznym Rozkładzie Jazdy rezerwę modernizacyjną. Natomiast rezerwa eksploatacyjna musi pozostać na poziomie zgodnym z zasadami przygotowania rozkładowego czasu przejazdu pociągów w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. określonymi w Instrukcji o rozkładzie jazdy pociągów (Ir-11).
6. Zamknięcia torowe należy planować w taki sposób, aby średnie wydłużenie rozkładowego czasu jazdy pociągów nie było większe niż 20 minut. na każde 100 km i nie przekraczało 60 minut na całej trasie przejazdu pociągu.

## § 10.

### Warunki wdrożenia zamknięć torowych

1. Podstawą do wdrożenia zamknięć torowych jest:
  - 1) ujęcie zamknięć w harmonogramie okresowym lub wystąpienie pilnej potrzeby wykonania robót;
  - 2) wystąpienie o udzielenie zamknięć i zgłoszenie gotowości przystąpienia do robót;  
**Uwaga:** Wystąpienie o udzielenie zamknięcia musi zawierać wykaz wszystkich ograniczeń prędkości nieujętych w rozkładzie jazdy pociągów, które aktualnie występują i są przewidywane w całym okresie planowanego zamknięcia.
  - 3) opracowany i zatwierdzony oraz przesłany do zainteresowanych Regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót;
  - 4) opracowany zastępczy rozkład jazdy pociągów.
2. Regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót opracowuje Zakład Linii Kolejowych, na terenie którego planowane są roboty po wcześniejszym powiadomieniu wszystkich licencjonowanych przewoźników. Dla robót inwestycyjnych, modernizacyjnych Regulamin ten opracowuje się po otrzymaniu zlecenia od właściwego Regionu Centrum

Realizacji Inwestycji. Przy opracowaniu Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu udział biorą: zamawiający, wykonawca, inżynier projektu, użytkownik, zainteresowani przewoźnicy oraz przedstawiciele innych zainteresowanych jednostek.

3. W przypadku braku wyłonionego wykonawcy zarówno dla robót inwestycyjnych, modernizacyjnych jak i utrzymaniowych Zakład Linii Kolejowych, opracuje projekt Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, który stanie się podstawą do opracowania rozkładu jazdy pociągów i zostanie przedłożony wykonawcy jako podstawa do realizacji zadania.
4. W przypadku robót inwestycyjnych i modernizacyjnych, gdy planowane roboty wymagają fazowania, Regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót powinien zawierać schematy układów torowych z zaznaczeniem kolejnych faz określonych w czasie i wynikających z nich ograniczeń w prowadzeniu ruchu.
5. Podstawą wdrożenia zamknięcia torowego jest otrzymanie zawiadomienia o zarządzeniu zamknięcia przekazanego wszystkim zainteresowanym.
6. Zawiadomienie o zarządzeniu zamknięcia powinno być przekazane nie później niż na 48 godzin przed wyznaczonym terminem zamknięcia. W uzasadnionych przypadkach zarządzenie to może być przekazane w terminie krótszym, jeżeli zamknięcie zostało technicznie i organizacyjnie przygotowane, jednak z takim wyprzedzeniem, aby zainteresowani otrzymali je na czas dostateczny przed zamknięciem.
7. Wprowadzenie kolejnej fazy robót może nastąpić po zakończeniu aktualnie realizowanej.
8. W przypadku zarządzenia zamknięcia torowego, w jego treści należy wskazać numer zarządzenia wdrażającego zastępczy rozkład jazdy pociągów.
9. Zawiadomienie o zarządzeniu zamknięcia nadaje Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych. W przypadku robót inwestycyjnych i modernizacyjnych nadaje go po otrzymaniu zgłoszenia z Regionu Centrum Realizacji Inwestycji o gotowości przystąpienia do robót.
10. W przypadku robót na terenie posterunku (stacji), dla których nie jest wymagane opracowanie regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót oraz zastępczego rozkładu jazdy pociągów podstawą wdrożenia zamknięcia jest zarządzenie wewnętrzne Naczelnika Sekcji Eksploatacji.

## **§ 11.**

### **Przeniesienie kosztów, kar umownych i odszkodowań z tytułu wydłużenia zamknięć torowych z winy wykonawcy robót**

1. W przypadku niedotrzymania z winy wykonawcy terminu robót określonych „Harmonogramem rzeczowo-finansowym”, które skutkują koniecznością wprowadzenia

nieplanowych zamknięć torowych, wykonawca zobowiązuje się do zwrotu dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wszelkich kosztów wynikających z wypłaconych przewoźnikom i innym podmiotom gospodarczym kar umownych, odszkodowań i kosztów z tytułu nienależytej realizacji rozkładu jazdy pociągów.

2. Kary umowne, odszkodowania i koszty dotyczą w szczególności:

1) kar wypłaconych przewoźnikom z tytułu:

- a) odwołania pociągów;
- b) opóźnienia pociągów w stosunku do ogłoszonego rozkładu jazdy pociągów, w szczególności spowodowane:
  - nieterminowym zgłoszeniem gotowości przystąpienia do robót i potrzeby udzielenia zamknięcia,
  - wprowadzeniem innych niż wskazane w Regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, ograniczeń prędkości podczas robót i po ich zakończeniu,
  - wydłużeniem czasu udzielonego zamknięcia,
  - nie uzgodnionym zajęciem torów czynnych podczas robót,
  - uszkodzeniem podczas robót infrastruktury kolejowej.

**Koszty z tytułu opóźnień pociągów naliczane będą na podstawie danych ujętych w Systemie Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE);**

- 2) odszkodowań wypłaconych podróżnym na podstawie Rozporządzenia (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym;
- 3) kosztów poniesionych na drogową komunikację zastępczą;
- 4) kosztów poniesionych w związku z opracowaniem i edycją rozkładów jazdy pociągów oraz publikacją informacji dla podróżnych;
- 5) kosztów wynikających z jazdy po torach innego zarządcy w stosunku do ogłoszonego rozkładu jazdy pociągów;
- 6) kosztów użycia lokomotyw spalinowych jako trakcji zastępczej;
- 7) innych kosztów poniesionych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wynikających z konieczności udzielenia dodatkowych nieplanowanych zamknięć torowych.

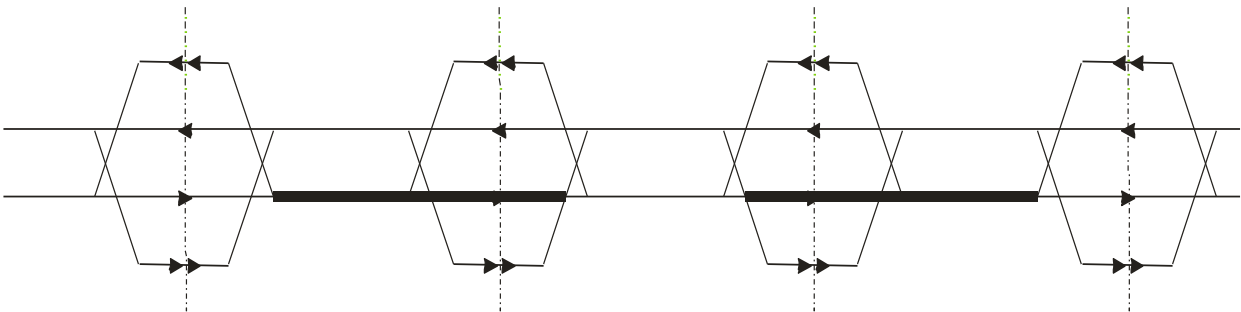
3. Wszystkie jednostki i komórki organizacyjne PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zlecające wykonanie robót wymagających zamknięć torowych, zobowiązuje się do umieszczenia w umowach szczegółowych postanowień umożliwiających skuteczne obciążanie wykonawców kosztami, które PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zmuszone były wypłacić z tytułu konieczności udzielenia nieplanowanych zamknięć torowych.



4. Zobowiązuje się również do umieszczania w umowach postanowień, iż w przypadku odwołania zamknięcia torowego przez wykonawcę, wykonawca ponosić będzie kary umowne, odszkodowania i koszty wynikające z tego odwołania.
5. W przypadku nieplanowego rozpoczęcia prac wykonawca zobowiązuje się do zwrotu dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wszelkich kosztów wynikających z wypłaconych przewoźnikom i innym podmiotom gospodarczym kar umownych, odszkodowań i kosztów powstałych z tego tytułu.

## § 12.

### Szczególne zasady udzielania całodobowych zamknięć torowych dla potrzeb modernizacyjnych, w przypadku dwóch lub więcej lokalizacji na linii



1. Warunki techniczno-eksploatacyjne jakie należy uwzględnić:
  - 1) zamknięcie toru może obejmować:
    - a) szlak i odpowiadający mu tor stacyjny do głowicy wyjazdowej;
    - b) tor stacyjny i odpowiadający mu tor szlakowy;
    - c) w szczególnych przypadkach, za zgodą Dyrektora Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki – dwa szlaki sąsiednie przylegające do stacji z zachowaniem możliwości krzyżowania pociągów pasażerskich z dostępnością do krawędzi peronowych;
  - 2) pomiędzy poszczególnymi zamknięciami wolny jest szlak ograniczony dwoma przejezdnymi głowicami stacyjnymi;
  - 3) na każdej stacji, jeżeli to możliwe powinny być przewidziane:
    - a) po dwa tory parzyste lub nieparzyste dla przepuszczania pociągów pasażerskich;
    - b) nieryglowane zwrotnice rozjazdów przejeżdżanych przez pociągi pasażerskie należy wyposażyć w napędy z kontrolą położenia iglic;
  - 4) na każdej stacji przy braku świetlnego wskaźnika W 24 należy zastosować w porze dziennej wskaźnik W 24 w postaci przenośnej tablicy nieoświetlonej;
  - 5) przy braku semaforów wyjazdowych należy dobudować, na czas prowadzenia robót, sygnalizator sygnału zastępczego „Sz” ze wskaźnikiem W 24 i sygnałem „Stój”;

- 6) na czas robót w głowicach stacyjnych należy dostosować urządzenia srk tak, aby zwrotnice wchodzące w drogę przebiegu nie były sprzężone ze zwrotnicami zamkniętymi;
  - 7) w szczególnie uzasadnionych przypadkach należy uwzględnić konieczność wbudowania tymczasowych przejść rozjazdowych wraz z infrastrukturą niezbędną dla prowadzenia ruchu w okresie zamknięć oraz dostosować urządzenia srk;
  - 8) w przypadku braku możliwości stosowania powyższych zasad należy przewidzieć uruchomienie jazd pociągów pasażerskich po części infrastruktury przeznaczonej dla ruchu pociągów towarowych z dostosowaniem urządzeń srk dla takiego ruchu, poprzez przebudowę układu izolatorów i odłączników sieciowych lub zastosowanie, w uzasadnionych przypadkach, krótkich kilkudobowych zamknięć torowych dwuszlakowych;
  - 9) w uzasadnionych przypadkach należy planować udrożnienie istniejącej infrastruktury, umożliwiające udzielanie zamknięć torowych;
  - 10) należy zaplanować możliwość nocnych zamknięć torowych drugiego toru na szlaku dla wyładunków materiałów.
2. Odstępstwa od powyższych warunków mogą być udzielane przez Wiceprezesa Zarządu – dyrektora ds. eksploatacji na wniosek Centrum Realizacji Inwestycji lub Zakładu Linii Kolejowych, uzgodniony i przekazany przez Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki.

### **§ 13.**

#### **Tryb opracowywania i wdrażania zastępczego rozkładu jazdy pociągów**

Właściwa terenowo Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, po otrzymaniu wystąpienia o udzielenie zamknięć torowych, opracowuje projekty zastępczych rozkładów jazdy pociągów na czas obowiązywania zamknięć torowych, według procedury zawartej w Załączniku nr 5 niniejszych Zasad.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Załącznik nr 1

do Zasad

Wzór Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy .....

WZÓR  
Sieciowy harmonogram zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy .....

Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym

Lp	Kod LKJ	Nr linii	Zacznikowe	Opis robót, odcinek lub odcinki linii na której będą wykł. roboty	Nr tora	Kilometraż		Rodzaj wykonywanych robót	Liczba dni zamk. toru w dobie	Liczba dni zamk. w dobie	Ogólna liczba dni zamk.	Ogr. prędkości km/h		Liczba planowanych dni zamknięć												Data ogłoszenia prowadzenia robót	Planowane Terminy		Projektant PKP									
						od	do					po sąsiednim torze	po torze A, robót	Rozkład jazdy 2017/2018													od	do										
														XIII	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI					XII								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31								
Linia nr 1 Warszawa Centralna - Katowice																																						
1	4	1	13643	Częstochwa-Foraj	1	228,243	249,452	modernizacja	181	24	4 944	60 - 3000m	100																			Jednostkowy dwukierunkowy po torze sąsiednim	11.06.2018	19.12.2018				
2	4	1	13643	Krynów Zawernia	2	291,315	273,262	modernizacja	154	24	3 636	60 - 2500m	100																				Jednostkowy dwukierunkowy po torze sąsiednim	11.06.2018	21.11.2018			
3	-	1	13668	Rakony - Babę	1	114,802	126,385	modernizacja przejazdu w km 120 176	5	24	120	20	Vr																				Jednostkowy dwukierunkowy po torze sąsiednim	2018-09-19	2018-09-19			
4	-	1	13668	Rakony - Babę	2	128,905	114,802	modernizacja przejazdu w km 120 176	5	24	120	20	Vr																					Jednostkowy dwukierunkowy po torze sąsiednim	2018-09-18	2018-09-22		
5	-	1	13668	Rakony - Babę	1	114,802	126,385	modernizacja przejazdu w km 122 072	5	24	120	20	Vr																					Jednostkowy dwukierunkowy po torze sąsiednim	2018-09-20	2018-09-29		
6	-	1	13668	Rakony - Babę	2	126,385	114,802	modernizacja przejazdu w km 122 072	5	24	120	20	Vr																					Jednostkowy dwukierunkowy po torze sąsiednim	2018-07-02	2018-07-06		
7	-	1	13668	Rakony - Babę	1	114,802	126,385	modernizacja przejazdu w km 127 441	5	24	120	20	Vr																						Jednostkowy dwukierunkowy po torze sąsiednim	2018-07-08	2018-07-13	
8	-	1	13668	Rakony - Babę	2	126,385	114,802	modernizacja przejazdu w km 127 441	5	24	120	20	Vr																						Jednostkowy dwukierunkowy po torze sąsiednim	2018-07-16	2018-07-20	
9	-	1	13614	Warszawa Zawrotnik - Kolbusz	1,2	8,088	106,184	Cudzenie żużli i kolimetryczna dla przebiegającej torów sąsiednich w okresie noce	110	4	440	nie dotyczy	Vr																					Nocne przesmyki technologiczne	2017-12-11	25-09-20		
10	-	1	13614	Erudak Maz. - Kolbusz	1,2	26,548	106,184	Cudzenie żużli i kolimetryczna dla przebiegającej torów sąsiednich w okresie noce	110	4	440	nie dotyczy	Vr																						Nocne przesmyki technologiczne	2017-12-11	25-09-20	
Linia nr 2 Warszawa Centralna - Targas																																						
11	-	2	IZ S edka	Siedlce-cukwu	1	92,894	120,448	Naprawa toru zaspiekami maszyn DPLS	8	8	64	60km/h /3000m	V rozk.																					Ruch jednostkowy dwukierunkowy po torze sąsiednim Regulamin tymczasowy	03.08.2018	06.08.2018		
12	-	2	IZ S edka	Siedlce-cukwu	2	92,894	120,448	Naprawa toru zaspiekami maszyn DPLS	8	8	64	60km/h /3000m	V rozk.																						Ruch jednostkowy dwukierunkowy po torze sąsiednim Regulamin tymczasowy	10.08.2018	15.09.2018	
13	-	2	IZ S edka	Stacja Podaska Rozwadowska- Chotyłów-Malec	1	175,229	197,824	Naprawa toru zaspiekami maszyn DPLS	5	8	40	60km/h /3000m	V rozk.																						Ruch jednostkowy dwukierunkowy po torze sąsiednim Regulamin tymczasowy	17.08.2018	21.09.2018	
14	-	2	IZ S edka	Stacja Podaska Rozwadowska- Chotyłów-Malec	2	175,229	197,824	Naprawa toru zaspiekami maszyn DPLS	5	8	40	60km/h /3000m	V rozk.																							Ruch jednostkowy dwukierunkowy po torze sąsiednim Regulamin tymczasowy	22.08.2018 24.09.2018	27.09.2018
15	-	2	IZ Siedlce	Warszawa Romberków - Sulejówsk-Miłosna + stacja Sulejówsk-Miłosna	2	12,097	22,468	Wymiana części rozjazdowych	5	8	40	V rozk.	V rozk.																						Ruch jednostkowy dwukierunkowy po torze sąsiednim Regulamin tymczasowy Zamknięcia w okresie nocnym	07.10.2018	08.10.2018	
16	1	2	IZ Siedlce	Białe Miłosie - Miłosna - Miłosna + stacja Sulejówsk-Miłosna	2	20,08	33,583	Wymiana części rozjazdowych	5	8	40	V rozk.	V rozk.																						Ruch jednostkowy dwukierunkowy po torze sąsiednim Regulamin tymczasowy Zamknięcia w okresie nocnym	08.10.2018	10.10.2018	

Strona 1

Przy braku określenia długości ograniczenia prędkości po torze sąsiednim przyjmuje się do obliczeń dodatku modernizacyjnego długość 2000 m.

Załącznik nr 2

do Zasad

Wzór Terminarza zgłaszania zamknięć i zarządzania zmian organizacji ruchu pociągów w rozkładzie jazdy .....

Lp.	Termin obowiązywania zmienionej organizacji ruchu	Termin wystąpienia o zamknięcie do IZ, uruchomienie procedury uzgadniania wniosków o zmianę w bazie POS	Termin wystąpienia o zamknięcie IZ do IDDE, zatwierdzenie wniosków do bazy POS	Termin przekazania organizacji ruchu do IZ w celu opracowania krawędzi peronowych	Termin przekazania opracowanych krawędzi peronowych	Termin nadania projektu zastępczego rozkładu jazdy	Termin ostatecznego przekazania uwag przez przewoźników	Termin nadania zastępczego rozkładu jazdy	Termin opublikowania rjp.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Załącznik nr 2a

do Zasad

Wzór Terminarza przygotowania i publikacji rozkładów jazdy pociągów .....

Lp.	Termin nadania projektu zastępczego o rozkładu jazdy	Uzupełnianie w SKRJ danych handlowych (przewoźnicy) i krawędzi peronowych (IZ) oraz przygotowanie bazy PDP	Termin nadania zastępczego rozkładu jazdy	Przygotowanie ostatecznej bazy PDP	Weryfikacja wprowadzonych danych handlowych w tym dla tras pociągów poza siecią PLK (przewoźnicy)	Uzgodnienie plakatów rozkładu jazdy przez przewoźników i IZ	Zatwierdzenie plakatów rozkładu jazdy w PDP (IZ)	Ustawowy termin opublikowania ogłoszeń o rozkładzie jazdy na stronie internetowej i przekazania rozkładów jazdy pociągów pasażerskich w formie elektronicznej operatorom stacji pasażerskich	Wydruk, dystrybucja ogłoszeń o rozkładzie jazdy	Ustawowy termin opublikowania ogłoszeń o rozkładzie jazdy pociągów na peronach lub przy drogach dojścia do peronów	Termin obowiązywania zmienionej organizacji ruchu
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Załącznik nr 3

do Zasad

Wzór Okresowego harmonogramu zamknięć torowych

OKRESOWY HARMONOGRAM ZAMKNIĘĆ TOROWYCH																					
Lp.	nr linii	Iz	C-cakodobowe G-godzinowe	szlak stacja	Nr toru	miesiąc			w godzinach		rodzaj robót	sposób prowadzenia ruchu	ograniczenia obok miejsca robót		termin		zlecający	wykonawca	kontowanie	nr IDDE	Projekty KPK
						dni	dni	dni	od	do			V km/h	w km	od	do					

Załącznik nr 4

do Zasad

Wzór Tygodniowego harmonogramu zamknięć torowych

TYGODNIOWY HARMONOGRAM ZAMKNIĘĆ TOROWYCH																					
Lp.	nr Linii	nr IDDE	szlak stacja	nr toru	tydzień miesiąca							w godzinach		rodzaj robót	sposób prowadzenia ruchu	ograniczenie obok miejsca robót		termin robót		kontowanie	Projekty KPK
					dni							od	do			V km/h	kilometr	od	do		

Załącznik nr 5

do Zasad

## **Procedura opracowania i wdrożenia zastępczego rozkładu jazdy pociągów**

### **§ 1 Cel procedury**

Celem procedury jest przedstawienie jednolitych zasad w procesie przygotowania Zastępczego Rozkładu Jazdy Pociągów dla pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

### **§ 2 Przedmiot i zakres stosowania procedury**

Przedmiotem procedury jest przygotowanie organizacji ruchu na wniosek Zakładu Linii Kolejowych o udzielenie zamknięcia torowego i powiadomienie o zmianach w kursowaniu pociągów zainteresowanych przewoźników.

### **§ 3 Sposób postępowania**

1. Opracowanie i analiza okresowego harmonogramu zamknięć torowych w Regionie Centrum Realizacji Inwestycji w oparciu o zgłoszenie wykonawcy robót – **(czas realizacji 15 dni)**.
2. Opracowanie przez Zakłady Linii Kolejowych okresowego harmonogramu zamknięć torowych uwzględniającego zgłoszone lokalizacje przez właściwe Regiony Centrum Realizacji Inwestycji – **(czas realizacji – 3 dni)**.
3. Koordynacja harmonogramów obszarowych przekazanych przez Zakłady Linii Kolejowych na terenie Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym – **(czas realizacji – 2 dni)**.
4. Sieciowa koordynacja harmonogramów obszarowych przesłanych z Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym (1-8) do Wydziału ds. Koordynacji zamknięć torowych i Zastępczego Rozkładu Jazdy – przygotowanie harmonogramu sieciowego – **(czas realizacji – 4 dni)** tj:
  - 1) koordynacja zamknięć torowych na głównych ciągach przewozowych;
  - 2) analiza możliwości zamknięć na węzłach kolejowych;
  - 3) sprawdzenie poprawności zgłoszenia zamknięć sieciowych i bieżącego utrzymania;
  - 4) analiza oraz dostarczenie terminu i godzin zamknięć;
  - 5) uzgodnienia ze stanowiskiem ds. inwestycji i koordynacji robót w zakresie przesunięć godzin lub dni;
  - 6) wypracowanie modelu organizacji zamknięć torowych dla poszczególnych lokalizacji;
  - 7) uzgodnienie harmonogramu z Zastępcą Dyrektora Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym ds. rozkładów jazdy;
  - 8) uzgodnienie harmonogramu z Dyrektorem Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki.



5. Proces opracowania zmienionej organizacji ruchu i konstrukcja rozkładu jazdy pociągów – **(czas realizacji – 30 dni)** tj:
- 1) analiza skoordynowanych zamknięć przez Zastępcę Naczelnika Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym (1- 8) w celu przygotowania poprawnej organizacji ruchu;
  - 2) przydzielanie wybranych lokalizacji do właściwych konstruktorów odpowiedzialnych za konstrukcje rozkładów jazdy pociągów na obszarze;
  - 3) analiza lokalizacji oraz terminów przydzielonych zamknięć torowych przez konstruktora na swoim odcinku konstrukcyjnym;
  - 4) uzgodnienie organizacji ruchu z konstruktorami w sąsiednich Ekspozyturach Zarządzania Ruchem Kolejowym z uwagi na możliwe wystąpienie wtórnych zmian pociągów na innych obszarach konstrukcyjnych;
  - 5) analiza regulaminów tymczasowych prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót;
  - 6) analiza wykresów bazy rocznej;
  - 7) przystąpienie do wprowadzania parametrów związanych z organizacją zamknięć w aplikacji wspomagającej konstrukcję rozkładu jazdy takich jak:
    - a) nazwa zamknięcia,
    - b) data obowiązywania zamknięcia,
    - c) wprowadzenie dla każdej lokalizacji zamknięcia torowego następujących parametrów:
      - rodzaj zamknięcia,
      - czas zamknięcia,
      - przyczyna zamknięcia,
      - zamknięty tor(y) na szlaku lub odcinku,
      - punkty rozkładowe, na których lokalizacja ma swój początek i koniec,
      - ograniczenia prędkości;
  - 8) zapisanie zamknięcia do bazy i rozpoczęcie procesu automatycznego;
  - 9) analiza i porównanie istniejących już kopii zamknięć;
  - 10) odwołanie pociągów, które kolidują ze sobą z uwagi na warunki techniczno-eksploatacyjne w nowej organizacji zamknięć;
  - 11) przystąpienie do trasowania pociągów na wykresie z zachowaniem uwarunkowań takich jak:
    - a) warunki techniczno-eksploatacyjne linii,
    - b) zasady prowadzenia ruchu podane w regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywanych robót,
    - c) wytyczne odnośnie trasowania pociągów i priorytetowości,
    - d) rozwiązywanie kolizji na wykresie,
    - e) analiza konfliktów powstałych pomiędzy pociągami różnych przewoźników bądź pociągami różnych kategorii,

- f) zdjęcie w całości rezerwy inwestycyjnej założonej w rocznym rozkładzie jazdy pociągów,
  - g) stosowanie się do Instrukcji o rozkładzie jazdy pociągów (Ir-11);
  - 12) współpraca między ekspozyturami rozkładów jazdy w zakresie kontroli rozkładu jazdy pociągów;
  - 13) uzgodnienie i opracowywanie skomunikowań pociągów na wniosek przewoźników.
6. Analiza opracowanego rozkładu jazdy pociągów pod względem zajętości krawędzi peronowych (na węzłach kolejowych) przez Zakład Linii Kolejowych – **(czas realizacji 5 dni)**.
7. Przygotowanie projektu zastępczego rozkładu jazdy pociągów – **(czas realizacji 1 dzień)** tj:
- 1) generowanie projektu wraz z podaniem różnic w czasach przyjazdów lub odjazdów na stacjach dla wszystkich pociągów;
  - 2) generowanie projektu zastępczego rozkładu jazdy pociągów dla ruchu towarowego;
  - 3) po wygenerowaniu projektu wysłanie powiadomienia za pośrednictwem poczty elektronicznej do wszystkich zainteresowanych przewoźników celem jego uzgodnienia (udostępnianie przewoźnikom na platformę ISZTP projektu zastępczego rozkładu jazdy).
8. Uzgodnienia projektu zastępczego rozkładu jazdy pociągów z przewoźnikami – **(czas realizacji 10 dni)** tj:
- 1) analiza i uzgadnianie tras w trakcie zamknięć;
  - 2) ustalenie wariantów prowadzenia ruchu pociągów;
  - 3) analizowanie propozycji łączenia tras;
  - 4) analizowanie propozycji zwiększenia brutta;
  - 5) analizowanie propozycji wnioskowanych skomunikowań;
  - 6) uzgodnienie pociągów odwołanych.
9. Przygotowanie zastępczego rozkładu jazdy pociągów, realizacja uwag przewoźników przekazanych w trakcie trwania procesu uzgadniania oraz wprowadzenie powstałych zmian w krawędziach peronowych – **(czas realizacji 10 dni)**.
10. Wygenerowanie zastępczego rozkładu jazdy wysłanie powiadomienia za pośrednictwem poczty elektronicznej do wszystkich zainteresowanych przewoźników (udostępnienie przekazanie przewoźnikom na platformę ISZTP zastępczego rozkładu jazdy) – realizacja na koniec terminu określonego w punkcie 9.
11. Drukowanie i dystrybucja zastępczego rozkładu jazdy pociągów w celu udostępnienia podróżnym nowej organizacji ruchu na wszystkich stacjach i przystankach osobowych – **(czas realizacji 19 dni)**.
12. Przekazanie zastępczego rozkładu jazdy pociągów zarządcy dworca na 30 dni przed planowanym wejściem w życie zastępczego rozkładu jazdy pociągów.
13. Ogłoszenie zastępczego rozkładu jazdy pociągów – **21 dni przed planowym rozpoczęciem robót**.

#### **§ 4 Dokumenty związane z procedurą**

1. Regulamin Sieci.
2. Wnioski o udzielenie zamknięć torowych.
3. Regulaminy tymczasowe prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.
4. Baza danych w Systemie SKRJ.
5. Projekty Zastępczego Rozkładu Jazdy Pociągów.
6. Zastępcze Rozkłady Jazdy Pociągów.

Załącznik nr 6

do Zasad

Wzór Zawiadomienia o zarządzeniu zamknięcia

Nr pisma

Miejscowość, dd.mm.rrrr

dot.: .....

**ZARZADZAJĄCY**

(nazwa zakładu)

**ZAWIADOMIENIE O ZARZĄDZENIU ZAMKNIĘCIA TORU/ÓW**

(nr zawiadomienia)

1. Adresaci (wszyscy zainteresowani).
2. Treść zawiadomienia zawierająca:
  - a) termin zamknięcia (data, godzina od.... do.....),
  - b) lokalizacja zamknięcia: (numer linii, odcinek, szlak/stacja, numer toru/rozjazdu, kilometr od.... do.....),
  - c) cel zamknięcia z odniesieniem się do postanowień „Regulaminu Tymczasowego Prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót” – jeśli był sporządzany, podając numer regulaminu,
  - d) zleceniodawca, wykonawca, podwykonawca robót,
  - e) nadzorujący roboty, kierownik robót wraz z numerami telefonów kontaktowych,
  - f) warunki potrzeby wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej,
  - g) informacja czy zamknięcie realizowane będzie z korektą rozkładu jazdy,
  - h) inne postanowienia.

**Zatwierdził:**

(stanowisko Imię Nazwisko)

Opracował/a:  
Imię Nazwisko,  
tel.

## SCHEMAT OPRACOWANIA I WDROŻENIA ZASTĘPCZEGO ROZKŁADU JAZDY POCIAGÓW

