

Załącznik  
do zarządzenia Nr 5/2015  
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
z dnia 17 lutego 2015 r.



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

**Instrukcja dla dyspozytora  
zarządcy infrastruktury kolejowej  
Ir-13 (R-23)**

Warszawa, 2015

Właściciel: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wydawca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym  
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa  
tel. 22 47 335 51  
[www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl), e-mail: [id@plk-sa.pl](mailto:id@plk-sa.pl)

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



**SPIS TREŚCI**

<b>ROZDZIAŁ 1. POSTANOWIENIA OGÓLNE .....</b>	<b>6</b>
§ 1. Definicje i używane skróty.....	6
§ 2. Cel i zakres instrukcji .....	8
§ 3. Stanowiska pracy w dyspozyturach .....	8
§ 4. Łączność i wyposażenie dyspozytury .....	9
§ 5. Regulamin wewnętrzny dyspozytury .....	11
§ 6. Znajomość przepisów i instrukcji .....	11
§ 7. Przyjęcie i przekazanie dyżuru .....	12
§ 8. Prowadzenie dziennika dyspozytora .....	13
§ 9. Planowanie uruchomienia pociągów .....	14
§ 10. Nadzór nad prowadzeniem ruchu pociągów .....	15
§ 11. Ogólne zasady dokumentowania procesu realizacji rozkładu jazdy ..	16
§ 12. Postępowanie w sytuacjach kryzysowych i nadzwyczajnych .....	16
§ 13. Prowadzenie wykresu ruchu (forma graficzna) .....	18
§ 14. Prowadzenie wykresu ruchu w SEPE.....	19
<b>ROZDZIAŁ 2. ZADANIA I OBOWIĄZKI DYSPOZYTORÓW W CENTRUM ZARZĄDZANIA RUCHEM KOLEJOWYM.....</b>	<b>21</b>
§ 15. Ogólne zadania i obowiązki dyspozytorów w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym .....	21
<b>ROZDZIAŁ 3. ZADANIA I OBOWIĄZKI DYSPOZYTORA W ZAKŁADZIE LINII KOLEJOWYCH .....</b>	<b>22</b>
§ 16. Zadania i obowiązki dyspozytora Zakładu Linii Kolejowych .....	22
<b>TABELA ZMIAN .....</b>	<b>24</b>



**ROZDZIAŁ 1**  
**POSTANOWIENIA OGÓLNE**

**§ 1.**

**Definicje i używane skróty**

<b>Dyspozytor</b>	Pracownik bieżącego nadzoru regulujący i koordynujący całokształt pracy związanej z ruchem kolejowym w obrębie wyznaczonego obszaru linii kolejowej
<b>Przewoźnik kolejowy</b>	Przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną
<b>Zarządca infrastruktury</b>	Podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie; funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty
<b>Ruch kolejowy</b>	Przemieszczanie się pojazdów kolejowych. Do ruchu kolejowego zaliczamy jazdy pociągowe i manewrowe
<b>Pojazd kolejowy</b>	Pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu
<b>Nadzorowanie ruchu kolejowego</b>	Ciągłe monitorowanie przebiegu procesu eksploatacyjnego pod względem zgodności jego realizacji z rozkładem jazdy na zarządzanej infrastrukturze
<b>SEPE</b>	System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej
<b>SWDR</b>	System Wspomagania Dyżurnego Ruchu
<b>SKRJ</b>	System Konstrukcji Rozkładu Jazdy
<b>POSEOR</b>	Poznański System Ewidencji Ograniczeń Prędkości i ich rozliczania
<b>PLK</b>	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
<b>Procedury reagowania kryzysowego (scenariusze działań)</b>	Procedury działania na wypadek zaistnienia katastrof naturalnych, aktów terrorystycznych lub sabotażowych, strajków i protestów połączonych z blokadą torów i obiektów kolejowych, awarii technicznych
<b>TWR</b>	Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka
<b>PN</b>	Przesyłki nadzwyczajne

<b>Wykres ruchu</b>	Graficzne przedstawienie planu i realizacji rozkładu jazdy pociągów poprzez zobrazowanie tras pociągów w układzie współrzędnych czasu i drogi
<b>Zdolność przepustowa linii kolejowej</b>	Możliwość eksploatacyjno-ruchowa linii kolejowej lub jej części do wykonywania na niej przejazdów pociągów w określonym czasie
<b>Zespoły kolejowego ratownictwa technicznego</b>	Specjalne pociągi ratownictwa technicznego (SPRT) i pociągi ratownictwa technicznego (PRT)
<b>Trasa pociągu</b>	Określenie, w rozkładzie jazdy, położenia pociągu w funkcji czasu jazdy, służące do oceny wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej
<b>Rozkład jazdy pociągu</b>	Plan, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na danej sieci kolejowej lub jej części w czasie, w którym on obowiązuje
<b>Pociągi służbowe</b>	Próżne składy pasażerskie: do i od pociągów pasażerskich, do i z naprawy oraz próbne lub towarowe próżne wagony do i z naprawy
<b>Pociągi utrzymaniowo-naprawcze</b>	Pociągi dla potrzeb wewnętrznych PLK: ratunkowe, gospodarcze, robocze, diagnostyczne i inspekcyjne

## **§ 2.**

### **Cel i zakres instrukcji**

1. Celem instrukcji jest określenie zadań i obowiązków dyspozytorów w zakresie nadzoru i koordynacji pracy osób realizujących proces eksploatacyjno-przewozowy, polegający na nadzorowaniu ruchu pociągów na liniach kolejowych, dokumentowaniu jego i usterek infrastruktury, a także współdziałaniu z innymi podmiotami, w tym z zespołami i sztabami w ramach systemu zarządzania kryzysowego, jak również zapewnieniu ciągłości przekazywania informacji.
2. Instrukcja obowiązuje na liniach kolejowych zarządzanych przez PLK.
3. Szczegółowe postanowienia nie wynikające z treści niniejszej instrukcji w zakresie organizacji i pracy dyspozytur określają regulaminy wewnętrzne.

## **§ 3.**

### **Stanowiska pracy w dyspozyturach**

1. Podstawowym zadaniem Pionu Dyspozytorskiego jest nadzorowanie i regulowanie ruchu pociągów, przekazywanie informacji oraz wykonywanie zadań w ramach reagowania kryzysowego i realizacji zadań obronnych na liniach zarządzanych przez PLK.
2. Powyższe zadania wykonują komórki dyspozytorskie umiejscowione w:
  - 1) Dyspozyturze Głównej Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym;
  - 2) Ekspozyturach Zarządzania Ruchem Kolejowym;
  - 3) Zakładach Linii Kolejowych.
3. Na poszczególnych szczeblach zarządzania, w oparciu o ramowe regulaminy organizacyjne, w zależności od potrzeb mogą być utworzone następujące stanowiska:
  - 1) w Dyspozyturze Głównej Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym:
    - a) dyspozytor koordynator;
    - b) dyspozytor ds. ruchu pociągów i punktualności;
    - c) dyspozytor ds. reagowania kryzysowego;
    - d) dyspozytor ds. przewozu materiałów nawierzchniowych;
    - e) dyspozytor ds. analiz i meldunków.
  - 2) w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym:



- a) dyspozytor koordynator;
  - b) dyspozytor ds. planowania produkcji;
  - c) dyspozytor liniowy;
  - d) dyspozytor ds. reagowania kryzysowego;
  - e) dyspozytor ds. obsługi przewoźników;
  - f) ds. przewozu przesyłek nadzwyczajnych.
- 3) w Zakładzie Linii Kolejowych – dyspozytor.

#### **§ 4.**

#### **Łączność i wyposażenie dyspozytury**

1. Sprawnie działająca łączność, umożliwiająca szybkie i bezpośrednie porozumienie się dyspozytorów pomiędzy sobą oraz z zainteresowanymi jednostkami wykonawczymi jest warunkiem prawidłowego nadzoru nad realizacją rozkładu jazdy i organizowania działań w sytuacjach kryzysowych i nadzwyczajnych.
2. Dyspozytura powinna być zasadniczo wyposażona stosownie do umiejscowienia i zakresu zadań w:
  - 1) łączność ogólno-eksploatacyjną;
  - 2) łączność selektorową z rejestratorem rozmów;
  - 3) łączność dyspozytorską;
  - 4) łączność telefonii komórkowej;
  - 5) łączność VoIP;
  - 6) awaryjne zasilanie energetyczne;
  - 7) niezbędne umeblowanie;
  - 8) zestawy sprzętu komputerowego z zainstalowanym systemem SEPE oraz z pozostałym niezbędnym oprogramowaniem;
  - 9) siatki wykresów ruchu do wykorzystania w przypadku awarii systemów;
  - 10) instrukcje i zarządzenia obowiązujące w PLK w zakresie zadań powierzonych dyspozyturze;
  - 11) dodatki do wewnętrznego rozkładu jazdy;
  - 12) Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach obowiązującego rozkładu jazdy;
  - 13) Regulamin wewnętrzny dyspozytury;

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

- 14) Regulaminy wewnętrzne dyspozytur Zakładów Linii Kolejowych z własnego obszaru działania;
  - 15) Wyciągi z Planu prowadzenia robót zimowych Zakładów Linii Kolejowych;
  - 16) Plan zapewnienia bezpieczeństwa towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR);
  - 17) Wyciągi z planów awaryjnych dla stacji rozrządowych uczestniczących w przewozie towarów niebezpiecznych;
  - 18) Regulamin RID oraz regulacje dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych;
  - 19) Regulaminy pracy zespołów szybkiego usuwania usterek i awarii;
  - 20) Regulamin organizacyjno-techniczny specjalnego pociągu ratownictwa technicznego i pociągu ratownictwa technicznego;
  - 21) Regulaminy obsługi terminali urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru podczas jazdy;
  - 22) Procedury działania na wypadek zaistnienia katastrof naturalnych, aktów terrorystycznych lub sabotażowych, strajków i protestów połączonych z blokadą torów i obiektów kolejowych, awarii technicznych zwanych dalej Procedurami reagowania kryzysowego (scenariusze działań);
  - 23) Książkę zarządzeń;
  - 24) Książkę kontroli;
  - 25) Decyzje kierownictwa Spółki i zakładu w zakresie zadań powierzonych dyspozyturze;
  - 26) Plany dyżurów własnych kierownictw jednostek organizacyjnych Spółki;
  - 27) Harmonogram zamknięć torowych;
  - 28) Dziennik dyspozytora ruchu (R-217);
  - 29) Dziennik uszkodzeń urządzeń łączności (R-366);
  - 30) Dziennik telefoniczny (R-138);
  - 31) inną dokumentację wynikającą z postanowień Regulaminu wewnętrznego dyspozytury.
3. Wyposażenie poszczególnych dyspozytur zależy od rodzaju zadań powierzonych do realizacji i określone jest w regulaminie wewnętrznym dyspozytury.
  4. Wymienione w ust. 2 dokumenty mogą być w formie elektronicznej lub papierowej (książkowej lub skoroszytowej).

## § 5.

### Regulamin wewnętrzny dyspozytury

1. Regulamin wewnętrzny dyspozytury opracowuje kierujący Dyspozyturą.
2. Regulamin wewnętrzny dyspozytury powinien określać między innymi:
  - 1) organizację i zadania dyspozytury;
  - 2) zadania i obowiązki pracowników zatrudnionych na poszczególnych stanowiskach pracy;
  - 3) warunki miejscowe, mające wpływ na sposób wykonywania zadań poszczególnych dyspozytur;
  - 4) wyposażenie;
  - 5) obowiązującą dokumentację i sprawozdawczość.
3. Regulamin wewnętrzny dyspozytury zatwierdzają bezpośredni zwierzchnicy kierowników dyspozytur po wcześniejszym uzgodnieniu treści regulaminu z kierownictwem dyspozytury wyższego szczebla.

## § 6.

### Znajomość przepisów i instrukcji

1. Dyspozytor powinien znać i przestrzegać postanowienia zawarte w:
  - 1) Regulaminie pracy;
  - 2) Regulaminie wewnętrznym dyspozytury;
  - 3) Karcie opisu stanowiska;
  - 4) Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach obowiązującego rozkładu jazdy;
  - 5) Regulaminie obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy;
  - 6) Procedurach reagowania kryzysowego (scenariuszach działań);
  - 7) Planie zapewnienia bezpieczeństwa towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR);
  - 8) instrukcjach:
    - a) Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1, Ir-1a i Ir-1b;
    - b) Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych Ir-8;
    - c) Instrukcji o wykonywaniu manewrów Ir-9;

- d) Instrukcji o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir-10;
  - e) Instrukcji o rozkładzie jazdy pociągów Ir-11;
  - f) Instrukcji dla dyspozytora zarządcy infrastruktury kolejowej Ir-13;
  - g) Instrukcji o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych Ir-14;
  - h) Instrukcji o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15;
  - i) Instrukcji o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych Ir-16;
  - j) Instrukcji o zapewnieniu sprawności kolei w zimie Ir-17;
  - k) Zasadach organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19;
  - l) Instrukcji sygnalizacji le-1;
  - m) Wytycznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le- 3;
  - n) Innych przepisów i instrukcji według potrzeb wynikających z charakteru pracy dyspozytury.
2. Znajomość przepisów , instrukcji i wytycznych wymienionych w ust. 1 obowiązuje dyspozytorów w zakresie zagadnień związanych bezpośrednio z powierzonymi im obowiązkami. Omawiane dokumenty mogą być w formie elektronicznej lub papierowej (książkowej lub skoroszytowej).

## § 7.

### **Przyjęcie i przekazanie dyżuru**

1. Czas pracy oraz godziny zmiany pracowników muszą być zgodne z postanowieniami regulaminu wewnętrznego dyspozytury.
2. Zgłaszanie się do pracy w stanie nietrzeźwym i po zażyciu środków odurzających, pełnienie dyżuru w tym stanie, jak również używanie napojów alkoholowych i środków odurzających albo innych środków o podobnym działaniu w czasie pracy jest zabronione i stanowi ciężkie naruszenie przez pracownika podstawowych obowiązków pracowniczych.
3. Zabrania się przekazywania dyżuru pracownikowi będącemu w stanie wskazującym na spożycie alkoholu bądź środków odurzających lub innych środków o podobnym działaniu.
4. Opuszczenie stanowiska pracy przed przybyciem pracownika przyjmującego dyżur jest zabronione. W przypadku nieprzybycia pracownika w wyznaczonym regulaminowo czasie, należy ten fakt zgłosić do zwierzchnika służbowego i zastosować się do jego poleceń.
5. Przekazanie i objęcie dyżuru odbywa się w sposób określony w regulaminie wewnętrznym dyspozytury.

6. Podczas przekazania i przyjęcia dyżuru pracownicy wykonują czynności polegające na wylogowaniu oraz zalogowaniu się do zainstalowanych systemów informatycznych.
7. Przyjmujący dyżur przed przystąpieniem do pracy powinien:
  - 1) zapoznać się z bieżącą sytuacją na swoim stanowisku pracy;
  - 2) przyjąć do wiadomości obowiązujące zarządzenia;
  - 3) sprawdzić stan łączności telefonicznej ze wszystkimi posterunkami ruchu oraz stan sprawności SWDR na posterunkach nadzorowanych odcinków linii kolejowych;
  - 4) przyjęcie dyżuru odpisać w dzienniku dyspozytora ruchu i poświadczyć swoim podpisem.
8. Przekazujący dyżur powinien poinformować przyjmującego dyżur o:
  - 1) wszelkich odchyleniach od rozkładu jazdy pociągów i normalnego toku pracy;
  - 2) stanie zajętości i zamknięciu torów stacyjnych i szlakowych na nadzorowanym odcinku dyspozytorskim;
  - 3) nieprawidłowościach w stanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym, sieci trakcyjnej, urządzeń łączności oraz wprowadzonych obostrzeniach w sposobie prowadzenia ruchu;
  - 4) stanie działania SWDR na posterunkach ruchu nadzorowanego odcinka dyspozytorskiego;
  - 5) zaległej pracy i wydanych, względnie otrzymanych poleceniach, których jeszcze nie wykonano;
  - 6) wszelkich innych wydarzeniach i okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i sposób wykonywania zadań podczas dyżuru;
  - 7) o znajdujących się na nadzorowanym odcinku wagonach z TWR i PN;
  - 8) przekazanie dyżuru należy odpisać w dzienniku dyspozytora ruchu i poświadczyć swoim podpisem.
9. Przyjmujący dyżur powinien zapoznać się z treścią zapisów w dokumentacji oraz sytuacją techniczno-eksploatacyjną, a w razie potrzeby zażądać dodatkowych wyjaśnień.

## **§ 8.**

### **Prowadzenie dziennika dyspozytora**

1. Dziennik dyspozytora powinien być prowadzony na każdym stanowisku dyspozytorskim.
2. Dziennik ten dyspozytor powinien prowadzić na bieżąco, w sposób umożliwiający odtworzenie jego pracy. Zapisów w prowadzonym dzienniku należy dokonywać czytelnie i trwale. Zapisów nie wolno poprawiać, wycierać, wywabiać, zamazywać ani zaklejać. W przypadku pomyłki

należy zapis przekreślić tak, aby możliwe było jego odczytanie, a obok należy nanieść nowy zapis i potwierdzić go podpisem.

3. W dzienniku dyspozytora należy odnotować istotne uwagi mające wpływ na proces realizacji rozkładu jazdy. Należy odnotować również wydane i otrzymane polecenia, zaznaczając czas, numer kolejny w dzienniku, zwięzłą treść, nazwę jednostek, nazwisko i stanowisko pracownika zgłaszającego i przyjmującego.
4. Przy przekazaniu dyżuru należy odpisać ważne informacje o bieżącej sytuacji, wszelkich wydanych i niezrealizowanych dyspozycjach oraz wszystkie inne, które mogą mieć wpływ na podejmowanie decyzji przez przyjmującego dyżur. Zdanie i objęcie dyżuru należy niezwłocznie potwierdzić własnoręcznym podpisem w dzienniku dyspozytora, wpisując datę i godzinę dokonania tej czynności.

## **§ 9.**

### **Planowanie uruchomienia pociągów**

1. Realizację przejazdu pociągów poprzedza planowanie dyspozytorskie, w którym przewoźnik zobowiązany jest do wprowadzenia w aplikacji służącej do elektronicznego planowania pociągów lub telefonicznego zgłoszenia, przydzielonych przewoźnikowi tras pociągów przez PLK, które zamierza wykorzystać w danej ćwiartce doby.
2. Planowaniu dyspozytorskiemu nie podlegają pociągi pasażerskie z podróznymi za wyjątkiem obowiązku zgłoszenia przez przewoźnika pociągów odwołanych.
3. Podczas planowania dyspozytorskiego, przewoźnik zobowiązany jest do telefonicznego przekazania informacji o planowanym włączeniu do składu pociągu wagonów z TWR i PN. Informacje te dyspozytor ds. planowania produkcji rejestruje w SEPE dla właściwego pociągu w formularzu „Przesyłki nadzwyczajne i niebezpieczne”.
4. Planowanie dyspozytorskie przeprowadza się w godzinach:
  - 1) 21:00 do 22:00 dnia poprzedniego, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w dniu następnym, w godzinach 0:01 do 6:00;
  - 2) 3:00 do 4:00, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 6:01 do 12:00;
  - 3) 9:00 do 10:00, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 12:01 do 18:00;
  - 4) 15:00 do 16:00, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 18:01 do 24:00.
5. W uzasadnionych przypadkach możliwe jest przekazanie przez pracowników przewoźników dodatkowych informacji o włączeniu do składu pociągu wagonów z TWR lub PN poza godzinami planowania, jednak nie później niż 60 minut przed odjazdem pociągu.

6. Informacje o zaplanowanych pociągach, włączeniu do składu pociągu wagonów wymagających szczególnego nadzoru i odwołaniu pociągów pasażerskich zawarte są w SEPE i SWDR.
7. W przypadku usterek w działaniu SEPE lub SWDR, informacje zawarte w ust. 6 dyspozytor ds. planowania produkcji przekazuje dyspozytorom liniowym, którzy następnie przekazują je dyżurnym ruchu za pomocą urządzeń łączności za podpisem w dzienniku dyspozytora.

## **§ 10.**

### **Nadzór nad prowadzeniem ruchu pociągów**

1. Nadzór nad prowadzeniem ruchu pociągów należy sprawować w oparciu o postanowienia zawarte w Instrukcjach o prowadzeniu ruchu pociągów stosując następujące zasady:
  - 1) pociągi należy przyjmować i wyprawiać zgodnie z rozkładem jazdy,
  - 2) pociąg pasażerski nie może odjechać ze stacji wcześniej niż jest to wskazane w rozkładzie jazdy,
  - 3) pociąg pasażerski lub towarowy nie mający postoju na stacji może zostać przepuszczony przed czasem rozkładowym, jeżeli nie opóźni to ruchu innych pociągów przewidzianych rozkładem jazdy,
  - 4) dyspozytor liniowy może wyrazić zgodę na wcześniejsze wyprawienie pociągu towarowego, jeżeli nie opóźni to ruchu innych pociągów przewidzianych rozkładem jazdy,
  - 5) pierwszeństwo przejazdu przed innymi pociągami mają pociągi ratunkowe, wyprawiane do akcji ratunkowej, jeżeli zdarzenie spowodowało ofiary w ludziach lub przerwę w ruchu albo pociąg jedzie do gaszenia pożaru – w innych przypadkach pierwszeństwo dla pociągów ratunkowych ustala dyspozytor liniowy,
  - 6) w celu regulowania ruchu pociągów, informację o odchyleniach od rozkładu jazdy, dyspozytorzy liniowi przekazują sobie wzajemnie i dyspozytorom przewoźników kolejowych,
  - 7) dyspozytor liniowy powinien z odpowiednim wyprzedzeniem zawiadomić zainteresowanych dyżurnych ruchu swojego odcinka o zmianach w kolejności przyjmowania i wyprawiania pociągów w przypadku zakłóceń w ich kursowaniu. W przypadku otrzymania od dyżurnego ruchu informacji o okolicznościach uniemożliwiających realizację wcześniej wydanych poleceń, dyspozytor liniowy powinien ustalić nową kolejność przyjmowania i wyprawiania pociągów,
  - 8) ruch pociągów opóźnionych dyspozytor liniowy powinien regulować w taki sposób, aby zminimalizować wielkość ich opóźnienia, maksymalnie wykorzystując przepustowość danego odcinka linii, przestrzegając stopni pierwszeństwa pociągów z uwzględnieniem

## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

maksymalnej prędkości rozkładowej pociągów w obrębie tego pierwszeństwa,

- 9) przejazd pociągów z PN oraz TWR podlega nadzorowi dyspozytorskiemu na zasadach określonych w Instrukcji Ir-10 i Ir-16,
- 10) opóźnienia pociągów powinny być opisane zgodnie z postanowieniami Instrukcji Ir-14.

### § 11.

#### **OGÓLNE ZASADY DOKUMENTOWANIA PROCESU REALIZACJI ROZKŁADU JAZDY**

1. Podstawowym narzędziem służącym do dokumentowania procesu realizacji rozkładu jazdy w PLK jest SEPE.
2. Proces realizacji rozkładu jazdy poprzedza planowanie dyspozytorskie.
3. Wyrażenie zgody na uruchomienie pociągu lub pojazdu kolejowego wymaga jego wcześniejszego zaplanowania lub wprowadzenia do SEPE.
4. Każdy przejazd pociągu lub pojazdu kolejowego odbywający się po liniach PLK musi zostać zarejestrowany w SEPE.
5. Dane w zakresie realizacji rozkładu jazdy w SEPE wprowadzane są przez dyżurnych ruchu poprzez SWDR i dodatkowo sygnały przytorowe lub GPS.
6. Opóźnienia pociągów w SEPE opisywane są przez dyspozytora liniowego po ustaleniu przyczyn ich powstania.
7. W przypadku, gdy informacja o przejeździe pociągu nie jest przesyłana do SEPE automatycznie lub nie jest wprowadzana przez dyżurnego ruchu w SWDR, wtedy informację o czasach przejazdu, nieplanowych postojach i ich prognozowanym czasie oraz analizie pociągu wprowadza na bieżąco dyspozytor liniowy.
8. Dyspozytor liniowy nadzoruje i kontroluje poprawność wprowadzanych danych do SEPE, a w przypadku wystąpienia nieprawidłowości na bieżąco wyjaśnia je i koryguje.
9. Informacje do SEPE powinny być wprowadzone w taki sposób, aby w pełni odzwierciedlały zdarzenia, trudności eksploatacyjne i inne sytuacje mające wpływ na prawidłowy przebieg procesu przewozowego.

### § 12.

#### **POSTĘPOWANIE W SYTUACJACH KRZYSOWYCH I NADZWYCZAJNYCH**

1. Dyspozytorzy realizują zadania w zakresie monitorowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej i postępowania w czasie zaistnienia lub możliwości zaistnienia sytuacji kryzysowej lub nadzwyczajnej.
2. W przypadku zaistnienia sytuacji kryzysowej lub nadzwyczajnej dyspozytorzy postępują zgodnie z właściwymi regulacjami w tym zakresie.



3. Dyspozytorzy w sytuacji kryzysowej lub nadzwyczajnej realizują zadania w zakresie:
  - 1) zapewnienia obiegu informacji;
  - 2) wprowadzania doraźnych przedsięwzięć w organizacji ruchu pociągów w zagrożonym rejonie;
  - 3) wprowadzania ograniczeń przewozowych lub wstrzymania ruchu pociągów ze szczególnym uwzględnieniem przewozu osób i przesyłek TWR w zagrożonym rejonie;
  - 4) opracowania i wdrażania alternatywnych sposobów prowadzenia ruchu pociągów.
4. W przypadku otrzymania informacji o wystąpieniu przesłanek mogących spowodować zaistnienie sytuacji kryzysowej lub nadzwyczajnej dyspozytor powinien upewnić się, czy zostały wydane dyspozycje o zabezpieczeniu miejsca zdarzenia a w razie potrzeby wezwaniu służb ratunkowych.
5. W razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu pociągów lub podróży, ruch pociągów należy wstrzymać lub prowadzić z pominięciem miejsca zagrożenia.
6. Informację o wystąpieniu sytuacji kryzysowej lub nadzwyczajnej należy natychmiast przekazać do dyspozytury wyższego szczebla oraz kierownictwa dyspozytury.
7. Dyspozycje w zakresie usuwania skutków zdarzenia lub sposobu prowadzenia ruchu pociągów wydawane są przez właściwych dyspozytorów po otrzymaniu informacji od kierującego akcją ratunkową lub bezpośrednio przez kierującego akcją ratunkową.
8. W przypadku, gdy dyżurny ruchu otrzyma dyspozycje bezpośrednio od kierującego akcją ratunkową zobowiązany jest przekazać je niezwłocznie dyspozytorowi, który informuje zainteresowanych dyspozytorów.
9. W razie sytuacji kryzysowej lub też w obliczu przewidywanej bądź nieuchronnej groźby jej wystąpienia może zostać uruchomiony system zarządzania kryzysowego.
10. W przypadku uruchomienia systemu zarządzania kryzysowego dyspozycje w zakresie zapobiegania lub usuwania skutków sytuacji kryzysowych przy wykorzystaniu pionu dyspozytorskiego wydają na poszczególnych szczeblach zarządzania przewodniczący zespołów powołanych w ramach systemu zarządzania kryzysowego.
11. Dyspozytorzy odpowiedzialni są za zapewnienie obiegu informacji dla powołanych zespołów zarządzania kryzysowego na poszczególnych szczeblach zarządzania kryzysowego.
12. Tryb organizacji i funkcjonowania systemu zarządzania kryzysowego określają odrębne przepisy.

**§ 13.**

**Prowadzenie wykresu ruchu (forma graficzna)**

1. W przypadku usterek SEPE, prowadzony jest wykres ruchu w formie graficznej (awaryjny). Jest to arkusz przedstawiający graficzny układ współrzędnych drogi (posterunki ruchu) i czasu (godziny), bez naniesionych tras pociągów.
2. Wykres ruchu powinien zawierać wszystkie informacje niezbędne do udokumentowania procesu realizacji rozkładu jazdy na odcinku objętym nadzorem dyspozytora liniowego.
3. Objęcie i zdanie dyżuru należy potwierdzić na wykresie własnoręcznym podpisem oraz datą i godziną przekazania i przyjęcia dyżuru.
4. Wykres należy prowadzić starannie i czytelnie w sposób umożliwiający analizę zapisów wprowadzonych przez dyspozytora liniowego.
5. Zasady prowadzenia wykresu ruchu przez dyspozytorów liniowych:
  - 1) dyspozytor liniowy prowadzi wykres na bieżąco na podstawie otrzymanych od dyżurnych ruchu zgłoszeń o czasach odjazdu, przejazdu lub przyjazdu pociągów oraz przyczynach opóźnień pociągów w przypadku ich wystąpienia;
  - 2) trasy przejazdu pociągów pasażerskich należy oznaczać czerwoną linią ciągłą, natomiast pociągów towarowych niebieską lub czarną;
  - 3) na wykresie należy nanieść wszystkie pociągi ze wskazaniem czasu przejazdu przez poszczególne posterunki ruchu;
  - 4) przejazd i postój pociągów służbowych, utrzymaniowo-naprawczych, pojazdów pomocniczych i lokomotyw luzem należy oznaczać na wykresie czarną linią przerywaną;
  - 5) postoje pociągów na posterunkach ruchu należy oznaczać linią równoległą do linii posterunków poprzez połączenie tą linią trasy przybycia i odjazdu. Przyczynę każdego nieplanowego postoju oraz wydłużonego postoju planowego należy opisać na wykresie;
  - 6) fakt odstawienia lub rozwiązania pociągu należy oznaczyć na marginesie wykresu obok nazwy stacji dłuższą kreską ułamkową z wpisem w liczniku numeru pociągu a w mianowniku godzinę odstawienia. Po uruchomieniu odstawionego pociągu w danej dobie sprawozdawczej zapis należy przekreślić, natomiast jeżeli pociąg pozostaje w niezmienionym stanie, zapis należy przenieść na nowy wykres;
  - 7) zamknięcie toru szlakowego na linii jednotorowej lub obu torów linii dwutorowej należy oznaczać na wykresie prostokątem koloru czerwonego, którego boki będą stanowiły linie posterunków ruchu i linie czasu rozpoczęcia i zakończenia zamknięcia. Pole prostokątne należy przekreślić przekątnymi liniami koloru czerwonego;

- 8) dla oznaczenia zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego należy pole prostokątne koloru czerwonego przekreślić linią przekątną zgodnie z numeracją toru i kierunkiem jazdy pociągów;
  - 9) miejsca na szlakach, na których występują ograniczenia nie ujęte w rozkładzie jazdy należy oznaczać na odpowiednim kilometrze czerwoną linią ciągłą, ze wskazaniem w trójkącie obowiązującej prędkości oraz podaniem lokalizacji ograniczeń (od km do km);
  - 10) linią czerwoną przerywaną należy oznaczać usterki w działaniu blokady liniowej (samoczynnej i półsamoczynnej) wpisując numery wadliwie działających odcinków izolowanych;
  - 11) telefoniczne zapowiadanie pociągów na linii jednotorowej lub dwutorowej należy oznaczać na wykresie prostokątem koloru niebieskiego, którego boki będą stanowiły linie posterunków ruchu i linie czasu rozpoczęcia i zakończenia telefonicznego zapowiadania pociągów. Pole prostokątne należy przekreślić przekątnymi liniami koloru niebieskiego;
  - 12) dla oznaczenia telefonicznego zapowiadania pociągów na jednym z torów szlaku dwutorowego należy pole prostokątne przekreślić linią przekątną zgodnie z numeracją toru i kierunkiem jazdy pociągów;
  - 13) pociągi przewożące TWR i PN należy oznaczać na wykresie wg następujących wzorów:
    - a) PN 45261– w pociągu przewożone są przesyłki nadzwyczajne,
    - b) TWR 45261– w pociągu przewożone są wagony z TWR.
6. Po przywróceniu sprawności SEPE, dane z graficznego wykresu ruchu należy przenieść do wykresu elektronicznego w SEPE.

## § 14.

### **Prowadzenie wykresu ruchu w SEPE**

Zasady prowadzenia elektronicznego wykresu ruchu w SEPE:

- 1) dla prowadzenia przez dyspozytora liniowego elektronicznego wykresu ruchu sporządzona została siatka wykresu w układzie współrzędnych drogi (posterunki ruchu) i czasu (godziny);
- 2) nazwy posterunków ruchu i sposób oznaczania ich na wykresie są zgodne z wewnętrznym rozkładem jazdy pociągów;
- 3) na siatce wykresu naniesione są trasy pociągów z obowiązującego rozkładu jazdy, które przewoźnicy zamierzają zrealizować w ramach planowania dyspozytorskiego;
- 4) trasy przejazdu pociągów pasażerskich oznaczone są w systemie linią ciągłą koloru czerwonego, natomiast pociągów towarowych kolorem niebieskim lub czarnym;

## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

- 5) przejazd pociągów służbowych, utrzymaniowo-naprawczych, pojazdów pomocniczych i lokomotyw luzem oznaczony jest na wykresie czarną linią przerywaną;
- 6) postoje pociągów na posterunkach ruchu oznaczone są linią równoległą do linii posterunków poprzez połączenie tą linią trasy przybycia i odjazdu,
- 7) przejazd pociągu prowadzącego TWR lub PN oznaczony jest ciągłą linią koloru żółtego;
- 8) zamknięcie torów szlakowych na linii jednotorowej lub dwutorowej oznaczane jest na wykresie prostokątem koloru czerwonego, którego boki stanowią linie posterunków ruchu i linie czasu rozpoczęcia i zakończenia zamknięcia. Pole prostokątne przekreślone jest przekątnymi liniami koloru czerwonego;
- 9) zamknięcie jednego z torów szlaku dwutorowego oznaczone jest w systemie jako pole prostokątne koloru czerwonego przekreślone linią przekątną koloru czerwonego zgodnie z numeracją toru i kierunkiem jazdy pociągów;
- 10) telefoniczne zapowiadanie pociągów na linii jednotorowej lub dwutorowej oznaczane jest na wykresie prostokątem koloru niebieskiego, którego boki będą stanowiły linie posterunków ruchu i linie czasu rozpoczęcia i zakończenia telefonicznego zapowiadania pociągów. Pole prostokątne przekreślone jest przekątnymi liniami koloru niebieskiego;
- 11) telefoniczne zapowiadanie pociągów na jednym z torów szlaku dwutorowego oznaczone jest jako pole prostokątne koloru niebieskiego przekreślone linią przekątną koloru niebieskiego zgodnie z numeracją toru i kierunkiem jazdy pociągów;
- 12) realizację planowych zamknięć torowych należy wprowadzać do SEPE, na podstawie dobowego harmonogramu zamknięć torowych;
- 13) zamknięcia torowe awaryjne i udzielone operatywnie dyspozytor liniowy wprowadza do SEPE na bieżąco, wypełniając wszystkie pola zawarte w systemie;
- 14) miejsca na stacjach i szlakach, na których obowiązują ostrzeżenia stałe i doraźne, których czasy jazdy nie zostały uwzględnione w rozkładzie jazdy, dyspozytor liniowy wprowadza do SEPE ze wskazaniem numeru toru, kilometra i obowiązującej prędkości oraz przyczyny i minuty wydłużenia czasu jazdy na bazie danych uzyskanych z systemu POSEOR. Na elektronicznym wykresie oznaczone są one kolorem białym w formie linii równoległej do linii wskazującej posterunek ruchu, jeżeli ograniczenie dotyczy ograniczenia punktowego lub w formie prostokąta łączącego kilometr początkowy i końcowy przekreślony linią przekątną zależnie od numeru toru. Wprowadzone do SEPE ograniczenia dyspozytor liniowy

aktualizuje na podstawie informacji o wprowadzeniu lub odwołaniu ograniczenia uzyskanych od dyżurnych ruchu lub z systemu POSEOR;

- 15) wykres ruchu prowadzony jest na bieżąco na podstawie danych wprowadzonych automatycznie do SEPE lub wprowadzanych przez dyżurnych ruchu do SWDR. W przypadku usterek SWDR dyspozytor liniowy prowadzi wykres na podstawie otrzymanych od dyżurnych ruchu zgłoszeń o czasach przyjazdu, odjazdu lub przejazdu pociągów;
- 16) opóźnienia pociągów oraz ich przyczyny należy wpisywać do SEPE w miejscu ich powstania ze wskazaniem przyczyny i czasu opóźnienia według zasad wskazanych w Instrukcji Ir-14;
- 17) dyżurny ruchu posterunku ruchu uruchamiającego pociąg wpisuje w pełnym zakresie analizę pociągu tj. serię i numer pojazdu trakcyjnego, długość pociągu i masę składu pociągu, porównując dane otrzymane od obsługi pociągu z danymi zamówionymi w rozkładzie jazdy. Jeżeli na trasie przejazdu pociągu następuje zmiana parametrów pociągu lub zmiana lokomotywy należy wprowadzić aktualne dane pociągu. W przypadku usterek SWDR dyspozytor liniowy wprowadza dane w zakresie analizy pociągu na podstawie danych uzyskanych od dyżurnych ruchu.

## **ROZDZIAŁ 2**

### **ZADANIA I OBOWIĄZKI DYSPOZYTORÓW**

### **W CENTRUM ZARZĄDZANIA RUCHEM KOLEJOWYM**

#### **§ 15.**

#### **OGÓLNE ZADANIA I OBOWIĄZKI DYSPOZYTORÓW W CENTRUM ZARZĄDZANIA RUCHEM KOLEJOWYM**

1. Dyspozytorzy w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym ponoszą odpowiedzialność za wykonanie powierzonych zadań.
2. Powierzone czynności dyspozytorzy powinni wykonywać w sposób zapewniający właściwy poziom realizacji rozkładu jazdy i bieżące dokumentowanie procesu eksploatacyjnego.
3. Nadzorowanie realizacji rozkładu jazdy i dokumentowanie procesu eksploatacyjnego odbywa się w oparciu o bieżące informacje otrzymywane od dyżurnych ruchu oraz przewoźników.
4. Dyspozytor ma obowiązek bezzwłocznego zawiadomienia dyspozytora koordynatora o wszelkich zakłóceniach, które występują w czasie pełnienia dyżuru.
5. W przypadku zakłóceń w procesie realizacji rozkładu jazdy dyspozytorzy Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w porozumieniu z dyspozytorami Zakładów Linii Kolejowych, dyspozytorami przewoźników

kolejowych oraz służbami utrzymaniovymi podejmują decyzje w celu ustalenia zasad prowadzenia ruchu pociągów do czasu przywrócenia prawidłowej realizacji rozkładu jazdy.

6. Dyspozytorzy ponoszą odpowiedzialność za właściwą ochronę informacji prawnie chronionych, przetwarzanych, wytwarzanych, przechowywanych lub przekazywanych manualnie oraz z wykorzystaniem sprzętu komputerowego jak też w systemach i sieciach teleinformatycznych w zakresie przydzielonych czynności służbowych przed nielegalnym ujawnieniem, udostępnieniem, modyfikacją lub zniszczeniem.
7. Liczbę, rodzaj stanowisk oraz zakres obowiązków dyspozytorów zatrudnionych na poszczególnych stanowiskach określają Regulaminy wewnętrzne dyspozytur.

### **ROZDZIAŁ 3 ZADANIA I OBOWIĄZKI DYSPOZYTORA W ZAKŁADZIE LINII KOLEJOWYCH**

#### **§ 16.**

##### **Zadania i obowiązki dyspozytora Zakładu Linii Kolejowych**

1. Zadaniem dyspozytora zakładowego jest monitorowanie i koordynowanie działań zapewniających utrzymanie właściwego stanu infrastruktury kolejowej w sposób gwarantujący bezpieczeństwo i prawidłową realizację rozkładu jazdy na obszarze Zakładu.
2. Do obowiązków dyspozytora należy w szczególności:
  - 1) koordynacja i sprawowanie nadzoru nad pracą Zakładu Linii Kolejowych w zakresie eksploatacji;
  - 2) współpraca z dyspozytorami uczestniczącymi w procesie realizacji rozkładu jazdy;
  - 3) rejestracja w SEPE zdarzeń i trudności eksploatacyjnych, powiadamianie o nich dyżurującego przełożonego i dyspozytora wyższego szczebla;
  - 4) powiadamianie o zdarzeniach i trudnościach eksploatacyjnych członków komisji kolejowej właściwej dla okoliczności i skutków zdarzenia lub trudności eksploatacyjnej oraz informowanie kierownictwa Zakładu Linii Kolejowych o podjętych działaniach;
  - 5) powiadamianie właściwych organów administracji rządowej lub samorządowej oraz innych jednostek (poza kolejowych) o zaistniałych zdarzeniach, zgodnie z obowiązującymi regulacjami zawartymi w Instrukcji Ir-8 oraz w Procedurach reagowania kryzysowego;

## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

- 6) dysponowanie i organizowanie pracy zespołów szybkiego usuwania usterek i awarii w celu usunięcia skutków zdarzenia lub awarii;
- 7) dysponowanie i koordynacja działań zespołów kolejowego ratownictwa technicznego w razie zaistnienia zdarzenia lub awarii;
- 8) zamawianie lokomotyw dla obsługi pociągów ratunkowych, osłony linii i do pociągów utrzymaniowo–naprawczych uruchamianych dla potrzeb Zakładu, łącznie z planowaniem uruchomienia tych pociągów;
- 9) zamawianie pracowników do konwojowania PN;
- 10) zgłaszanie kierownictwu Zakładu Linii Kolejowych wszelkich nieprawidłowości zaistniałych w czasie pełnienia dyżuru;
- 11) sporządzanie sprawozdań z przebiegu pracy dla potrzeb kierownictwa Zakładu i dyspozytora koordynatora Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym;
- 12) rejestracja i analiza informacji z realizacji zadań przez zespół działalności podstawowej oraz przekazywanie ich kierownictwu Zakładu Linii Kolejowych;
- 13) wspomaganie działań i współpraca w działaniach związanych z likwidacją przyczyn opóźnień pociągów na obszarze Zakładu;
- 14) prowadzenie dokumentacji wskazanej w Regulaminie wewnętrznym dyspozytury;
- 15) bieżące pozyskiwanie danych o ilości i lokalizacji wykonanych w elementach infrastruktury robót na terenie Zakładu;
- 16) bieżące pozyskiwanie danych o realizacji zamknięć torowych i podejmowanie działań minimalizujących skutki ich wydłużania;
- 17) koordynacja działań i realizacja zadań z przebiegu robót zimowych na terenie Zakładu zgodnie z postanowieniami Instrukcji Ir-17;
- 18) wykonywanie innych zadań wskazanych w Regulaminie wewnętrznym dyspozytury lub zleconych przez kierownictwo Zakładu Linii Kolejowych.





PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.  
NOTATKI