



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

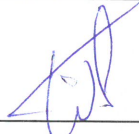
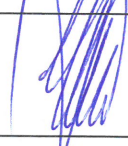
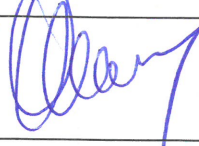
**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

**ZARZĄDZANIE ZMIANĄ**

Zbigniew Weinert		Włodzimierz Kielczyński		Marek Olkiewicz	
Opracował	podpis	Sprawdził	podpis	Zatwierdził	podpis

**SPIS TREŚCI**

Rozdział 1. Cel i zakres procedury .....	3
Rozdział 2. Dokumenty związane .....	4
Rozdział 3. Zasady odpowiedzialności .....	5
Rozdział 4. Opis postępowania .....	10
Rozdział 5. Wykaz załączników .....	22
Rozdział 6 Tabela zmian .....	23
Załącznik 1. „Wniosek o powołanie Zespołu dla dokonania oceny znaczenia zmiany zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” .....	26
Załącznik 2. „Decyzja o powołaniu zespołu ds. oceny znaczenia zmiany” .....	27
Załącznik 3. „Notatka z posiedzenia Zespołu dokonującego oceny znaczenia zmiany” .....	28
Załącznik 3a „Notatka z posiedzenia Zespołu dokonującego oceny znaczenia zmiany” [wyłącznie dla budowy, modernizacji i/lub odnowienia podsystemu strukturalnego dla odcinka(ów) linii kolejowej(ych)].....	31
Załącznik 4. „Raport z oceny znaczenia zmiany” .....	40
Załącznik 5. Wniosek o powołanie Zespołu dla dokonania oceny ryzyka znaczącej zmiany zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” .....	42
Załącznik 6. „Decyzja o powołaniu Zespołu ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany” ....	43
Załącznik 7. „Raport z oceny ryzyka znaczącej zmiany” .....	44
Załącznik 8. „Wytyczne opracowywania projektów „Notatek” z oceny znaczenia zmiany dla budowy modernizacji i/lub odnowienia” .....	46

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

**Rozdział 1.**

**Cel i zakres procedury**

**§ 1**

Celem procedury jest określenie procesu zarządzania zmianą w systemie kolejowym począwszy od oceny znaczenia zmiany dla tego systemu do momentu wdrożenia tej zmiany.

**§ 2**

1. Procedurę stosuje się w celu określenia znaczenia planowanej zmiany dla każdej zmiany w systemie kolejowym oraz określenia trybu postępowania w szczególności, gdy:
  - 1) zmienia ona warunki prowadzenia działalności Spółki, powodujące nowe ryzyko dla infrastruktury lub prowadzonej działalności Spółki jako zarządcy infrastruktury lub jako podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdów kolejowych;
  - 2) wprowadza ona nowe materiały, powodujące nowe ryzyko dla infrastruktury kolejowej lub prowadzonej działalności Spółki jako zarządcy infrastruktury lub jako podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdów kolejowych;
  - 3) planowana zmiana, w tym wynikająca z projektów inwestycyjnych, zakłada konieczność wcześniejszego uzyskania zgody na odstępstwo od postanowień obowiązujących regulacji wewnętrznych Spółki lub przepisów powszechnie obowiązujących (przede wszystkim wg instrukcji Ia-7);
  - 4) planowana zmiana przewiduje: utworzenie, zmianę kategorii, likwidację przejazdu kolejowo-drogowego i / lub przejścia dla pieszych w poziomie szyn;
  - 5) dokonana będzie zmiana lub aktualizacja zapisów w obowiązujących w Spółce regulacjach wewnętrznych ujętych w §50 (Tabela 7) „Księgi Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem”;
  - 6) planowana zmiana zakłada konieczność uzyskania odstępstwa od zapisów w obowiązującej Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU) dla pojazdów kolejowych.
2. Zmiana w systemie kolejowym może mieć charakter:
  - a) techniczny,
  - b) eksploatacyjny,
  - c) organizacyjny - dotyczy wyłącznie zmian, które mogą mieć wpływ na procesy eksploatacyjne lub procesy utrzymania.

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

3. Zmiana o której mowa w § 2 powinna być przeprowadzana na jak najwcześniejszym etapie, jednakże nie później niż przed jej wprowadzeniem lub zatwierdzeniem dokumentacji projektowej dla danej inwestycji. Procedura SMS/MMS-PR-03 dotyczy wszystkich jednostek organizacyjnych Spółki.

**Rozdział 2.**

**Dokumenty związane**

**§ 3**

Dokumentami związanymi z niniejszą procedurą są w szczególności:

- 1) Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa;
- 2) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie;
- 3) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009;
- 4) Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2015/1136 z dnia 13 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 402/2013 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka;
- 5) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007;
- 6) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa;
- 7) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie;
- 8) Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 9) Rozporządzenie Ministra Transportu w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym z dnia 19 marca 2007r.;

# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

## Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

- 10) Procedura SMS/MMS-PR-02 „Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego”;
- 11) Procedura SMS/MMS-PD-05 „Działania korygujące i zapobiegawcze”;
- 12) Wykaz zgodności procedury względem wymagań załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa;

Lp.	Pkt. załącznika II do Rozporządzenia Komisji (UE) 1169/2010
1.	Pkt. M) procedury i metody przeprowadzania oceny ryzyka i wdrażania środków kontroli ryzyka w sytuacjach, kiedy zmiana warunków prowadzenia działalności lub wprowadzenie nowego materiału powoduje nowe ryzyko dla infrastruktury lub prowadzonej działalności

- 13) Wykaz zgodności procedury względem wymagań załącznika III do Rozporządzenia Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007;

Lp.	Pkt. załącznika III do Rozporządzenia Komisji (UE) 445/2011
1.	Pkt. 2.3 Organizacja musi posiadać procedury w zakresie oceny ryzyka do celów zarządzania zmianami dotyczącymi wyposażenia, procedur, organizacji, obsady stanowisk lub interfejsów, a także stosowania rozporządzenia Komisji (WE) nr 352/2009

## Rozdział 3. Zasady odpowiedzialności

### § 4

Lp.	Stanowisko/funkcja	Symbol	Zakres odpowiedzialności
	1	2	3
1.	Członek Zarządu Spółki właściwy ds. SMS	IE	1) Akceptacja Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany; 2) Zapoznanie się z Raportem z przeprowadzonej niezależnej oceny stosowania procesu zarządzania ryzykiem; 3) Przekazanie dokumentacji związanej ze zmianą istotną Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego (zwanego dalej UTK).

# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

## Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

2.	Dyrektor Biura Bezpieczeństwa	IBR	<ol style="list-style-type: none"><li>1) Powołanie i nadzór nad pracą Zespołu: ds. oceny znaczenia zmiany oraz Zespołu ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany;</li><li>2) Uzgodnienie Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany pod względem bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz przekazanie do akceptacji przez Członka Zarządu Spółki właściwego ds. SMS;</li><li>3) Akceptacja Raportu z oceny znaczenia zmiany;</li><li>4) Akceptacja Suplementu do Raportu z przeprowadzonej niezależnej oceny stosowania procesu zarządzania ryzykiem opracowanego przez Zespół ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany;</li><li>5) Zapoznanie się z Raportem z przeprowadzonej niezależnej oceny stosowania procesu zarządzania ryzykiem;</li><li>6) Uruchamianie procedury działań korygujących lub zapobiegawczych (SMS/MMS-PD-05).</li></ol>
3.	Dyrektor Biura Dróg Kolejowych	ILK	<ol style="list-style-type: none"><li>1) Nadzór nad pracami Zespołu: ds. oceny znaczenia zmiany oraz Zespołu ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany w zakresie MMS;</li><li>2) Opiniowanie wniosku na Zarząd o odstępstwo od zapisów Dokumentacji Systemu Utrzymania;</li><li>3) Uruchamianie procedury działań korygujących lub zapobiegawczych zgodnie z procedurą SMS/MMS-PD-05.</li></ol>
4.	Kierownik jednostki / komórki organizacyjnej Spółki	-	<ol style="list-style-type: none"><li>1) Podpisanie Wniosku kierowanego do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa o powołanie Zespołu dla dokonania oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany;</li><li>2) Zatwierdzenie Raportu z oceny znaczenia zmiany;</li><li>3) Zatwierdzenie Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany.</li></ol>

## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

### Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

5.	Przewodniczący Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany	-	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Prawidłowa organizacja pracy oraz bezpośredni nadzór nad pracą Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany;</li> <li>2) Przesłanie do osoby sprawującej nadzór nad pracami Zespołu projektów dokumentów opracowanych przez Zespół wraz ze skanem dokumentu potwierdzającego dokonanie weryfikacji dok. pod względem merytorycznym przez przedstawicieli branż (specjalności), które objęte są zmianą. W przypadku ocen dokonywanych przez Zespoły z Centrum Realizacji Inwestycji przesłanie za pośrednictwem komórki właściwej ds. bezpieczeństwa i interoperacyjności w Regionie.</li> <li>3) Podpisanie Notatki z oceny znaczenia zmiany;</li> <li>4) Przekazanie Raportu (wraz z Notatką) do zatwierdzenia do kierownika jednostki / komórki organizacyjnej w której powołano Zespół;</li> <li>5) Przekazanie Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany do zatwierdzenia do kierownika jednostki/ komórki organizacyjnej w której powołano Zespół Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany;</li> <li>6) Przekazanie Raportu (wraz z Notatką) do akceptacji przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa;</li> <li>7) Przekazanie Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany do zapoznania przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa oraz przekazanie do uzgodnienia pod względem bezpieczeństwa ruchu kolejowego.</li> </ol>
6.	Komórka/jednostka organizacyjna Spółki (lub koordynator ds. SMS lub koordynator ds. MMS)	-	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Określenie charakteru zmiany;</li> <li>2) Wyznaczenie członków do Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany dla zmian o których mowa w § 2 / oceny ryzyka znaczącej zmiany oraz przygotowanie Wniosku o powołanie Zespołu;</li> <li>3) Wystąpienie do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa z pisemnym wnioskiem</li> </ol>



# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

## Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

			<p>o powołanie Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany;</p> <p>4) Przygotowanie oraz przekazanie do Przewodniczącego Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany, dokumentacji niezbędnej dla dokonania oceny znaczenia zmiany;</p> <p>5) Archiwizacja dokumentacji z przeprowadzonej oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany;</p> <p>6) Przygotowanie oraz przekazanie do niezależnej jednostki oceniającej wymaganej dokumentacji niezbędnej dla przeprowadzenia oceny.</p>
7.	Członkowie Zespołu do spraw oceny znaczenia zmiany oraz Zespołu do spraw oceny ryzyka znaczącej zmiany	-	<p>1) Poprawne, rzetelne i obiektywne przeprowadzenie procesów oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany;</p> <p>2) Przygotowanie Notatki z posiedzenia Zespołu dokonującego oceny znaczenia zmiany oraz potwierdzenie dokonania weryfikacji pod względem merytorycznym w zakresie posiadanych kompetencji przez członków Zespołu, przed przekazaniem dokumentacji z oceny znaczenia do osoby sprawującej nadzór nad pracami Zespołu z ramienia Biura Bezpieczeństwa jak również potwierdzenie powyższego w ostatecznej wersji Notatki. W przypadku ocen dotyczących modernizacji infrastruktury dodatkowo określenie w treści Notatki z oceny, które spośród parametrów eksploatacyjnych wymaganych Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności (TSI), które są istotne dla przeprowadzenia oceny i mają znaczący wpływ na bezpieczeństwo;</p> <p>3) Przygotowanie Raportu z oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany;</p> <p>4) Przekazanie przez Przewodniczącego Zespołu Raportu z oceny znaczenia zmiany (wraz z Notatką) / Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany do zatwierdzenia, kierownikowi komórki / jednostki</p>



# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

## Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

			<p>organizacyjnej Spółki w której powołano zespół;</p> <p>5) Przekazanie przez Przewodniczącego Zespołu wyznaczonemu pracownikowi komórki / jednostki organizacyjnej Spółki Raportu oraz Notatki do przesłania do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa celem akceptacji przez niego Raportu z oceny znaczenia zmiany / uzgodnienia Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany pod względem bezpieczeństwa ruchu kolejowego.</p>
8.	Niezależna jednostka oceniająca	-	<p>1) Wnikliwe przeanalizowanie otrzymanej dokumentacji umożliwiające przeprowadzenie niezależnej oceny;</p> <p>2) Obiektywne i rzetelne przeprowadzenie procesów związanych z niezależną oceną prawidłowości stosowania zarządzania ryzykiem oraz zapewnienie poprawności ich wyników;</p> <p>3) Przygotowanie Raportu z przeprowadzonej niezależnej oceny stosowania procesu zarządzania ryzykiem;</p> <p>4) Określenie czy zmiana jest zmianą istotną;</p> <p>5) Podpisanie Raportu z przeprowadzonej niezależnej oceny, zgodnie z posiadanymi uprawnieniami oraz przedłożenie Raportu do dyrektora Biura Bezpieczeństwa oraz Członka Zarządu Spółki właściwego ds. SMS a w przypadku ocen zleczanych przez Centrum Realizacji Inwestycji przedłożenie Raportu do kierującego komórką organizacyjną realizującą projekt, którego dotyczyła niezależna ocena.</p>
9.	Zastępca Dyrektora Biura Bezpieczeństwa	IBRz	<p>1) Zatwierdzenie Raportu z oceny znaczenia zmiany – dla ocen dokonywanych przez Zespół powołany w Biurze Bezpieczeństwa;</p> <p>2) Zatwierdzanie Raportu z oceny znaczenia zmiany – w czasie nieobecności Dyrektora Biura Bezpieczeństwa.</p>

# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

## Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

10.	Kierujący komórką organizacyjną w Centrum Realizacji Inwestycji realizującą projekt inwestycyjny	-	1) Przekazanie członkom Zespołu dla oceny znaczenia zmiany oraz oceny ryzyka znaczącej zmiany wartości parametrów eksploatacyjnych wynikających z Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności (TSI) przed modernizacją oraz po modernizacji; 2) Przekazanie Dyrektorowi Biura Bezpieczeństwa kopii Raportu sporządzonego przez niezależną jednostkę oceniającą.
11.	Komórka właściwa ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w Centrum Realizacji Inwestycji	IRZB	1) Weryfikacja wniosków o powołanie Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany/ oceny ryzyka znaczącej zmiany; 2) Przekazanie wniosków o powołanie Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany/ oceny ryzyka znaczącej zmiany do Biura Bezpieczeństwa.
12.	Samodzielne stanowisko ds. bezpieczeństwa i interoperacyjności w Regionie Centrum Realizacji Inwestycji	IREBI	Przesłanie do Biura Bezpieczeństwa (osoby sprawującej nadzór nad pracami Zespołu) projektów dokumentów opracowanych przez Zespół ds. oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany.

## Rozdział 4.

### Opis postępowania

#### § 5

1. Komórka/ jednostka organizacyjna Spółki planująca wprowadzenie zmiany zobowiązana jest do określenia charakteru wprowadzanej zmiany zgodnie z § 2 niniejszej procedury. W przypadku stwierdzenia co najmniej jednego z charakterów zmiany wskazanych w §2 ust. 2, koordynator ds. SMS lub MMS w danej komórce/jednostce organizacyjnej\* zobowiązany jest do:
  - a) zaproponowania składu Zespołu dokonującego oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany, który zostanie powołany przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa,
  - b) przygotowania wniosku do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa o wydanie Decyzji powołującej Zespół dla przeprowadzenia oceny znaczenia zmiany.

## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

### Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

\* - w przypadku Centrum Realizacji Inwestycji poniższe czynności realizują komórki organizacyjne wnioskujące o powołanie Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany.

2. W skład Zespołu każdorazowo muszą być powoływani pracownicy reprezentujący branżę (specjalności), które obejmować będzie planowana zmiana. W skład Zespołu mogą być powoływani kompetentni pracownicy z innych komórek/ jednostek organizacyjnych Spółki jak również eksperci spoza Spółki.
3. Kompletny wniosek zatwierdza kierownik komórki/jednostki organizacyjnej planującej wprowadzenie zmiany.
4. Kierownik komórki/jednostki organizacyjnej wprowadzającej zmianę występuje z pisemnym wnioskiem do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa o wydanie Decyzji powołującej Zespół ds. oceny znaczenia zmiany – zwanego dalej Zespołem (Załącznik 1)\*\*. Oryginał wniosku przekazuje się do Biura Bezpieczeństwa w formie papierowej. Dopuszcza się przekazywanie wniosku w formie elektronicznej.

\*\* - w przypadku Wniosków opracowanych przez komórki organizacyjne Centrum Realizacji Inwestycji przekazywane są one do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa przez komórkę organizacyjną właściwą ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem po wcześniejszym dokonaniu ich weryfikacji przez komórkę organizacyjną właściwą ds. bezpieczeństwa i interoperacyjności w Regionie.

5. W przypadku stwierdzenia uchybień Wniosek zwracany jest kierownikowi komórki/jednostki organizacyjnej celem uzupełnienia.
6. Po pozytywnym zweryfikowaniu przedłożonego wniosku, Dyrektor Biura Bezpieczeństwa w formie Decyzji (Załącznik 2) powołuje Zespół ds. oceny znaczenia zmiany wskazując w Decyzji pracownika Biura Bezpieczeństwa, a w przypadku zmian dotyczących pojazdów kolejowych pracownika Biura Dróg Kolejowych, odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad pracami Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany.

W uzasadnionych przypadkach w pracach Zespołu mogą uczestniczyć pracownicy Biura Bezpieczeństwa – po wcześniejszym uzgodnieniu. Decyzja o powołaniu Zespołu jest wydawana na czas określony.

7. Jednostki / komórki organizacyjne Spółki dokonują oceny znaczenia zmiany oraz oceny ryzyka znaczącej zmiany dla zagadnień leżących w zakresie prowadzonej działalności oraz posiadanych kompetencji. W przypadku zmian wprowadzanych przez Zakłady Linii Kolejowych i/lub Centrum Realizacji Inwestycji w skład Zespołu każdorazowo powinni wchodzić przedstawiciele właściwej terytorialnie Sekcji Eksploatacji – jako gospodarza terenu najlepiej znającego warunki lokalne.

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

W przypadku zmian przewidzianych do wprowadzenia przez Centrum Realizacji Inwestycji w skład Zespołu dodatkowo, każdorazowo powinni wchodzić przedstawiciele wykonawcy i/lub projektanta.

8. Wszystkie komórki / jednostki organizacyjne uczestniczące w pracach Zespołu zobligowane są do niezwłocznego przekazania kompletu materiałów źródłowych niezbędnych dla prawidłowego opracowania dokumentacji z oceny znaczenia zmiany. W przypadku ocen znaczenia zmiany dokonywanych przez Centrum Realizacji Inwestycji właściwe terytorialnie Zakłady Linii Kolejowych zobligowane są w szczególności do przygotowania aktualnych danych oraz dokumentów i opracowania punktu 1 „Notatki” z oceny znaczenia zmiany tj. „Opis systemu w którym wprowadzona jest zmiana”.
9. Wszystkie propozycje zmian zapisów w dokumentacji SMS jak również MMS oceniane są przez Zespół powoływany w Biurze Bezpieczeństwa.
10. Zespół każdorazowo dokonuje oceny zgromadzonego materiału pod kątem zawartości merytorycznej dla przedmiotu prowadzonej oceny znaczenia zmiany.
11. W przypadku powołania Zespołu w Biurze Bezpieczeństwa nadzór nad jego pracą sprawuje Dyrektor Biura Bezpieczeństwa.
12. Zespół dokonuje oceny znaczenia zmiany zgodnie z §7 niniejszej procedury.

**§ 6**

Zawartość dokumentacji stanowiąca podstawę opracowania „Notatki” z przeprowadzonej oceny znaczenia zmiany.

**1. Opis systemu w którym wprowadzana jest zmiana.**

Opis zmiany (za wyjątkiem zmian dotyczących regulacji wewnętrznych PKP PLK S.A.), należy każdorazowo rozpoczynać od zamieszczenia charakterystyki linii kolejowej – wg. Tab.6 aktualnej wersji „Wykazu linii” Id-12 (D-29). W przypadku zmiany dotyczącej budowy, modernizacji bądź odnowienia linii kolejowej lub jej odcinka(ów), jeżeli obejmuje więcej niż jeden podsystem, należy dokonać opisu zgodnego z układem wskazanym w Załączniku 3a do niniejszej procedury.

2. **Opis wprowadzanej zmiany** – w oparciu o dokumenty źródłowe. Punkt ten powinien być najszerszej i najdokładniej opisany. Powyższy punkt musi zawierać szczegółowy opis wprowadzanej zmiany w zakresie bezpieczeństwa systemu kolejowego a zwłaszcza bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Szczególną uwagę należy zwrócić na punkty styku pomiędzy różnymi obszarami /

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

podsystemami, celem zapewnienia bezpiecznej integracji w ramach istniejącego systemu.

3. **Identyfikacja zagrożeń mogących zaistnieć wskutek wprowadzenia zmiany** z podziałem na:
  - a) zagrożenia dla działań związanych z wprowadzaniem zmiany,
  - b) zagrożenia mogące wystąpić po wprowadzeniu zmiany, ze szczególnym wyróżnieniem nowych zagrożeń.
4. Wyłącznie w przypadku ocen znaczenia zmiany dotyczących budowy, modernizacji, odnowienia bądź modyfikacji dwóch lub więcej podsystemów strukturalnych, opisu należy dokonywać zgodnie z układem wskazanym w Załączniku 3a dodając opis punktów: „Parametry eksploatacyjne wg Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI), których zmiana ma wpływ na bezpieczeństwo” oraz w razie potrzeby „Dodatkowe środki kontroli ryzyka”.
5. Wytyczne opracowywania projektów „Notatek” z oceny znaczenia zmiany dla budowy, modernizacji i/lub odnowienia systemu podano w Załączniku 8.

**§ 7**

**Ocena znaczenia zmiany**

1. W oparciu o przedstawione dokumenty Zespół kierując się fachowym osądem dokonuje wstępnej definicji systemu mającej na celu stwierdzenie, czy zmiana ma wpływ na bezpieczeństwo. W przypadku stwierdzenia, że zmiana ma wpływ na bezpieczeństwo Zespół dokonuje oceny znaczenia zmiany wg kryteriów, zgodnie z Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. W przypadku ocen znaczenia zmiany prowadzonych przez Centrum Realizacji Inwestycji a dotyczących modernizacji odcinka(ów) linii kolejowej, kierujący komórką organizacyjną realizującą projekt inwestycyjny każdorazowo przekazuje członkom Zespołu, dla prawidłowego opracowania „Notatki” (Załącznik 3a), właściwe wartości parametrów eksploatacyjnych wynikających z Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności (TSI) przed modernizacją oraz po modernizacji.
2. Członkowie Zespołu sporządzają projekty: Notatki (Załącznik 3 lub 3a), Raportu z oceny znaczenia zmiany (Załącznik 4), a w uzasadnionych przypadkach innych dokumentów niezbędnych dla prawidłowego dokonania oceny znaczenia zmiany. W treści Notatki oraz Raporcie z oceny znaczenia zmiany (Załącznik 4) podaje się uzasadnienie podjętej przez Zespół decyzji o znaczeniu zmiany.

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

3. Projekty dokumentów opracowanych przez Zespół w trakcie oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany wraz ze skanem pisemnego potwierdzenia dokonania weryfikacji dokumentacji pod względem merytorycznym w zakresie kompetencji posiadanych przez poszczególnych członków Zespołu branż (specjalności) objętych zmianą, Przewodniczący przesyła do zaopiniowania przez osobę sprawującą nadzór nad pracami Zespołu z ramienia Biura Bezpieczeństwa (o ile została wskazana). W przypadku Zespołów powołanych w Centrum Realizacji Inwestycji dokumentacja przekazywana jest za pośrednictwem komórki właściwej ds. bezpieczeństwa i interoperacyjności w Regionie.
4. Do zadań osoby sprawującej nadzór nad pracami Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany należy dokonanie sprawdzenia zgodności sporządzonej przez Zespół dokumentacji z wymogami formalnymi określonymi w procedurze SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą”. Osoba sprawująca nadzór nad pracami Zespołu uprawniona jest do ingerencji w kwestie merytoryczne wyłącznie w przypadkach ujawnienia rażącego naruszenia lub pominięcia przez Zespół wymogów wynikających z przepisów prawa powszechnie obowiązującego lub regulacji wewnętrznych obowiązujących w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Po uzyskaniu akceptacji od osoby sprawującej nadzór nad pracami Zespołu, członkowie Zespołu składają oryginały podpisów w treści Notatki oraz Raportu z oceny znaczenia zmiany, m.in. potwierdzając dokonanie weryfikacji dokumentacji pod względem merytorycznym w zakresie kompetencji posiadanych przez poszczególnych członków. Przewodniczący Zespołu przedkłada Raport z oceny ryzyka do zatwierdzenia kierownikowi / jednostki organizacyjnej, w której Zespół powołano wraz z Notatką z posiedzenia Zespołu (Załącznik 3 lub odpowiednio Załącznik 3a).

5. Zatwierdzony przez kierownika jednostki / komórki organizacyjnej Raport (wraz z Notatką) każdorazowo przesyłane są w formie pisemnej do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa. Pozostałe dokumenty stanowiące podstawę prac Zespołu należy nagrać na płytę CD i przesłać wraz z ww. dokumentami. Ponadto, w przypadku zmiany kategorii lub utworzenia nowego przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych w poziomie szyn w formie pisemnej należy przysyłać zaparafowane projekty metryk przejazdów kolejowo-drogowych i/lub przejść dla pieszych w poziomie szyn oraz Regulaminu obsługi przejazdu kolejowo-drogowego i/lub Regulaminu obsługi przejścia dla pieszych w poziomie szyn.



**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

6. Raport z przeprowadzonej oceny znaczenia zmiany każdorazowo podlega akceptacji przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa.

W przypadku oceny znaczenia zmiany obejmującej utworzenie przejazdu kolejowo-drogowego i/lub przejścia dla pieszych w poziomie szyn, każdorazowo wymagane jest wcześniejsze zakończenie oceny znaczenia zmiany zgodnie z niniejszą procedurą a następnie uzyskanie za pośrednictwem Biura Dróg Kolejowych stosownej Decyzji Członka Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

7. W przypadku braku akceptacji, Raport zwracany jest do jednostki / komórki Spółki, w której powołano Zespół, celem dokonania weryfikacji lub podania szczegółowego uzasadnienia decyzji podjętej przez Zespół.
8. W przypadku nieprzedłożenia do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa „Raportu z oceny znaczenia zmiany” lub „Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany” przed upływem terminu wskazanego w Decyzji o powołaniu Zespołu, wymagane jest wystąpienie do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa z wnioskiem o wydanie nowej Decyzji powołującej Zespół.
9. Kopie elektroniczne zaakceptowanego „Raportu z oceny znaczenia zmiany” wraz z „Notatką” załączane są do dokumentacji znajdującej się w Biurze Bezpieczeństwa. W przypadku ocen znaczenia zmiany dla pojazdów kolejowych, kopie elektroniczne (skany) ww. dokumentów przekazywane są do Biura Dróg Kolejowych.
10. Dokumentacja z oceny znaczenia zmiany przechowywana jest w komórce / jednostce organizacyjnej Spółki, w której powołano Zespół. W przypadku, gdy zmiana nie została uznana za znaczącą należy na tym etapie zakończyć postępowanie – o ile Zespół nie określił dodatkowych środków kontroli ryzyka.
11. W przypadku uznania zmiany za znaczącą, na pisemny Wniosek komórki/ jednostki organizacyjnej Spółki (Załącznik 5), Dyrektor Biura Bezpieczeństwa w drodze Decyzji (Załącznik 6) powołuje interdyscyplinarny Zespół ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany, który niezwłocznie przystępuje do zdefiniowania systemu oraz realizacji procesu oceny ryzyka zgodnie z Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013. W Decyzji wskazuje się pracownika Biura Bezpieczeństwa, a w przypadku zmian dotyczących pojazdów kolejowych pracownika Biura Dróg Kolejowych, odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad pracami Zespołu.
12. Dokumentem z oceny ryzyka znaczącej zmiany, który winien opracować Zespół jest Raport z oceny ryzyka znaczącej zmiany (Załącznik 7).



**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

W treści Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany zamieszcza się, m.in. definicję systemu która obejmuje:

- 1) cel systemu (zamierzone przeznaczenie);
- 2) funkcje i elementy systemu, jeżeli ma to zastosowanie (w tym element ludzki, techniczny, operacyjny, itp.);
- 3) granicę systemu, z uwzględnieniem innych systemów, z którymi system ten wzajemnie oddziałuje;
- 4) interfejsy fizyczne (systemy, z którymi system ten wzajemnie oddziałuje) i funkcjonalne (planowane nakłady i efekty dotyczące działania);
- 5) otoczenie systemu (np. przepływy energii i przepływy termiczne, wstrząsy, wibracje, zakłócenia elektromagnetyczne, przeznaczenie eksploatacyjne).

Zespół zobligowany jest szczegółowo opisać każdą z powyżej wymienionych kwestii, odnosząc się pisemnie również do zagadnień nie związanych bezpośrednio z przedmiotem oceny.

13. Po zdefiniowaniu systemu Zespół przystępuje do identyfikacji zagrożeń w oparciu m.in. o „Rejestr zagrożeń” oraz wiedzę i doświadczenie członków Zespołu a następnie dokonuje klasyfikacji ryzyka celem ustalenia, czy ryzyko jest zasadniczo dopuszczalne. Klasyfikacja ryzyka na tym etapie winna być zostać dokonana w oparciu o kodeksy postępowania (o których mowa w procedurze SMS/MMS-PR-02 „Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego”). Przy opisie kodeksów postępowania dla poszczególnych zagrożeń należy wskazać podstawę prawną wynikającą z konkretnego aktu(ów) prawa powszechnie obowiązującego tak krajowego jak i wspólnotowego i/lub regulacji wewnętrznych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Klasyfikacja ryzyka ma charakter ekspercki i wymaga udokumentowania decyzji podjętej przez Zespół.
14. W przypadku uznania przez Zespół, że ryzyko jest „zasadniczo dopuszczalne” należy powyższą decyzję uzasadnić wypełniając „Raport z oceny ryzyka znaczącej zmiany” (Załącznik 7) w punktach od „A” do „C3” i podpisując go a następnie przesyłając do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa – wraz z dokumentacją źródłową stanowiącą podstawę podjętej decyzji.
15. W przypadku uznania przez Zespół, że dla niektórych zagrożeń ryzyko zasadniczo nie jest dopuszczalne, Zespół dokonuje oceny ryzyka w następujący sposób. Wybór metody akceptacji ryzyka należy każdorazowo rozpoczynać od „Kodeksów postępowania”. Przy opisie kodeksów postępowania dla poszczególnych zagrożeń należy wskazać podstawę prawną wynikającą z konkretnego aktu(ów) prawa powszechnie obowiązującego tak krajowego jak i wspólnotowego oraz regulacji

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

wewnętrznych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Dla zidentyfikowanych zagrożeń poza wskazaniem konkretnego kodeksu(ów) postępowania należy również podać osobę(y) odpowiedzialne za stosowanie środków bezpieczeństwa służących zmniejszeniu i monitorowaniu ryzyka („zarządzający źródłem zagrożenia” – wg „Rejestru zagrożeń” PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.).

W przypadku nie pokrycia „Kodeksami postępowania wszystkich zidentyfikowanych zagrożeń Zespół przystępuje do identyfikacji „Systemu odniesienia”, a w przypadku braku systemu odniesienia dopuszczalność ryzyka wyłącznie dla pozostałych zagrożeń należy udowodnić poprzez zastosowanie metody „Szacowanie ryzyka jawnego”, czyli metodą FMEA, wskazując na początku jej ograniczenia. Wybór metody/metod Zespół uzasadnia w Raporcie z oceny ryzyka znaczącej zmiany (Załącznik 7).

16. Raport z oceny ryzyka znaczącej zmiany każdorazowo jest- zatwierdzany przez kierownika jednostki / komórki organizacyjnej, w której powołano Zespół, a następnie przesyłany do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa, który po uzgodnieniu pod względem bezpieczeństwa ruchu kolejowego, przedkłada Raport z oceny ryzyka znaczącej zmiany do akceptacji przez Członka Zarządu właściwego ds. SMS.

17. W przypadku szacowania ryzyka jawnego Zespół stosuje metodę opisaną w procedurze SMS/MMS-PR-02, korzystając z „Karty Oceny Ryzyka” z ww. procedury i wypełniając „Kartę Oceny Ryzyka” zgodnie z wymogami ww. procedury.

W przypadku przyjęcia przez Zespół szacowania ryzyka jawnego metodą FMEA i określenia ryzyka na poziomie „dopuszczalne” komórka / jednostka organizacyjna Spółki kompletuje dokumentację i załącza do Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany.

Kopię dokumentacji (w tym w wersji elektronicznej) przekazuje się do Biura Bezpieczeństwa.

18. W przypadku określenia przez Zespół dodatkowych środków kontroli ryzyka stosuje się procedurę SMS/MMS-PD-05. Po określeniu działań korygujących Zespół przystępuje do ponownej oceny ryzyka zgodnie procedurą SMS/MMS-PR-02, uzupełniając zapisy w „Karcie Oceny Ryzyka” oraz treści Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany.

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

**§ 8**

**Opis postępowania w przypadku uzyskiwania zgody na odstępstwo od regulacji wewnętrznych Spółki oraz przepisów powszechnie obowiązujących**

1. W przypadku wniosków w sprawie uzyskania zgody na odstępstwo od regulacji wewnętrznych Spółki lub przepisów powszechnie obowiązujących (wg instrukcji Ia-7) wymagane jest każdorazowo wcześniejsze dokonanie oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany.
2. W przypadku wniosków podmiotów zewnętrznych realizujących inwestycje, których lokalizacja obejmować będzie obszar kolejowy na które wymagane jest wcześniejsze uzyskanie zgody na odstępstwo od postanowień prawa powszechnie obowiązującego i/lub regulacji wewnętrznych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., właściwy terytorialnie Zakład Linii Kolejowych zobligowany jest przeprowadzić ocenę znaczenia zmiany zgodnie z procedurą SMS/MMS/PR-03 a dokumentację przekazać Inwestorowi celem załączenia do wniosku składanego do właściwego Organu o uzyskanie zgody na odstępstwo. W tym przypadku dopuszcza się pobieranie opłat przez Zakład Linii Kolejowych za przeprowadzoną i zakończoną ocenę znaczenia zmiany.

**§ 9**

**Niezależna ocena**

1. W PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przeprowadzana jest niezależna ocena prawidłowości stosowania procesu zarządzania ryzykiem opisanego w Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009.
2. Przeprowadzana na rzecz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., niezależna ocena adekwatności stosowania procesu zarządzania ryzykiem może być dokonywana wyłącznie przez akredytowane jednostki / podmioty lub komórki spełniające wymogi określone w Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013.
3. Zewnętrzna niezależna jednostka oceniająca przedstawia Dyrektorowi Biura Bezpieczeństwa „Raport z przeprowadzonej niezależnej oceny adekwatności stosowania procesu zarządzania ryzykiem” (oceny bezpieczeństwa). W przypadku ocen zleczanych przez Centrum Realizacji Inwestycji „Raport z przeprowadzonej niezależnej oceny adekwatności stosowania procesu zarządzania ryzykiem” przekazywany jest kierującemu komórką organizacyjną realizującą projekt inwestycyjny, który kopię przekazuje Dyrektorowi Biura Bezpieczeństwa.

## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

### Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

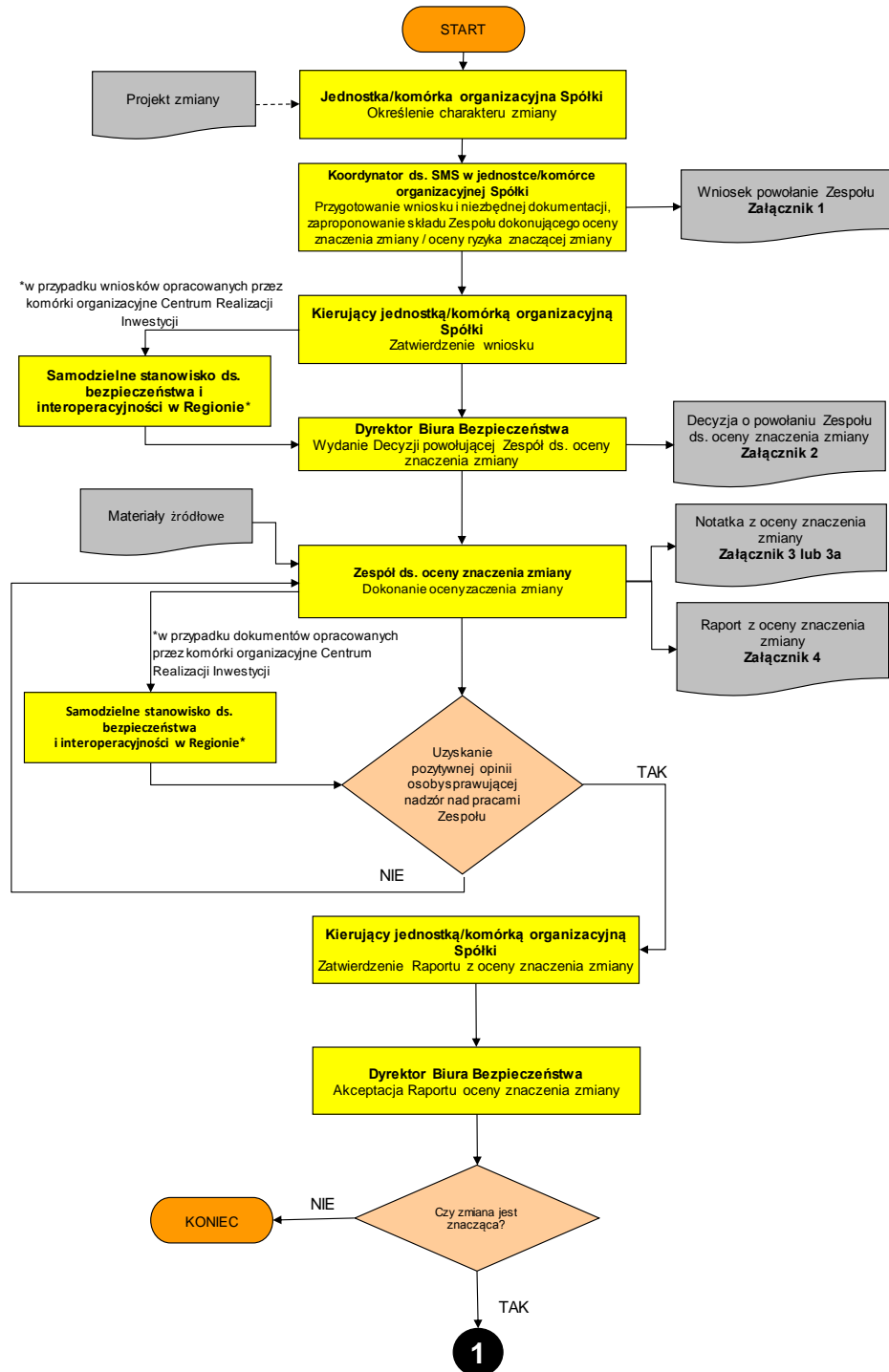
Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

4. Każdorazowo Zespół ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany analizuje treść „Raportu” niezależnej jednostki i ustosunkowuje się do zawartych w treści „Raportu” spostrzeżeń i/lub niezgodności. Biuro Bezpieczeństwa (w zakresie systemowym) oraz Zespół ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany (w zakresie merytorycznym) ustalają czy i w jaki sposób należy uwzględnić spostrzeżenia i/ lub niezgodności zawarte w ww. „Raporcie” w zakresie bezpieczeństwa. Zespół ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany we współpracy z Biurem Bezpieczeństwa uzasadnia i dokumentuje część ww. „Raportu” z którą ostatecznie się nie zgadza wnosząc zastrzeżenia do „Raportu” niezależnej jednostki oceniającej w formie pisemnej dla „niezgodności” i „spostrzeżeń” z którymi się nie zgadza oraz przez opracowanie „Suplementu” do Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany dla punktów z którymi się zgadza. Dla Zespołów powołanych w Centrum Realizacji Inwestycji działania w tym zakresie koordynuje komórka właściwa ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem. Suplement jest kierowany do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa, a po jego zaakceptowaniu przekazywany przez Zespół wraz z pismem do niezależnej jednostki oceniającej.
5. W przypadku zmiany znaczącej Raport z przeprowadzonej niezależnej oceny adekwatności stosowania procesu zarządzania ryzykiem przekazywany jest przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa do Członka Zarządu Spółki właściwego ds. SMS celem zapoznania się z „Raportem”.
6. Członek Zarządu Spółki właściwy ds. SMS przekazuje niezwłocznie informacje dotyczące zmiany istotnej do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
7. Dokumentacja z przeprowadzonej niezależnej oceny prawidłowości stosowania procesu zarządzania ryzykiem w formie papierowej lub elektronicznej przechowywana jest w Biurze Bezpieczeństwa a w przypadkach obejmujących pojazdy kolejowe dodatkowo kopia elektroniczna (skan) przekazywana jest do Pełnomocnika Zarządu ds. Systemu Zarządzania Utrzymaniem.

**§ 10**

**Graficzny schemat postępowania przedstawiono na poniższym rysunku.**

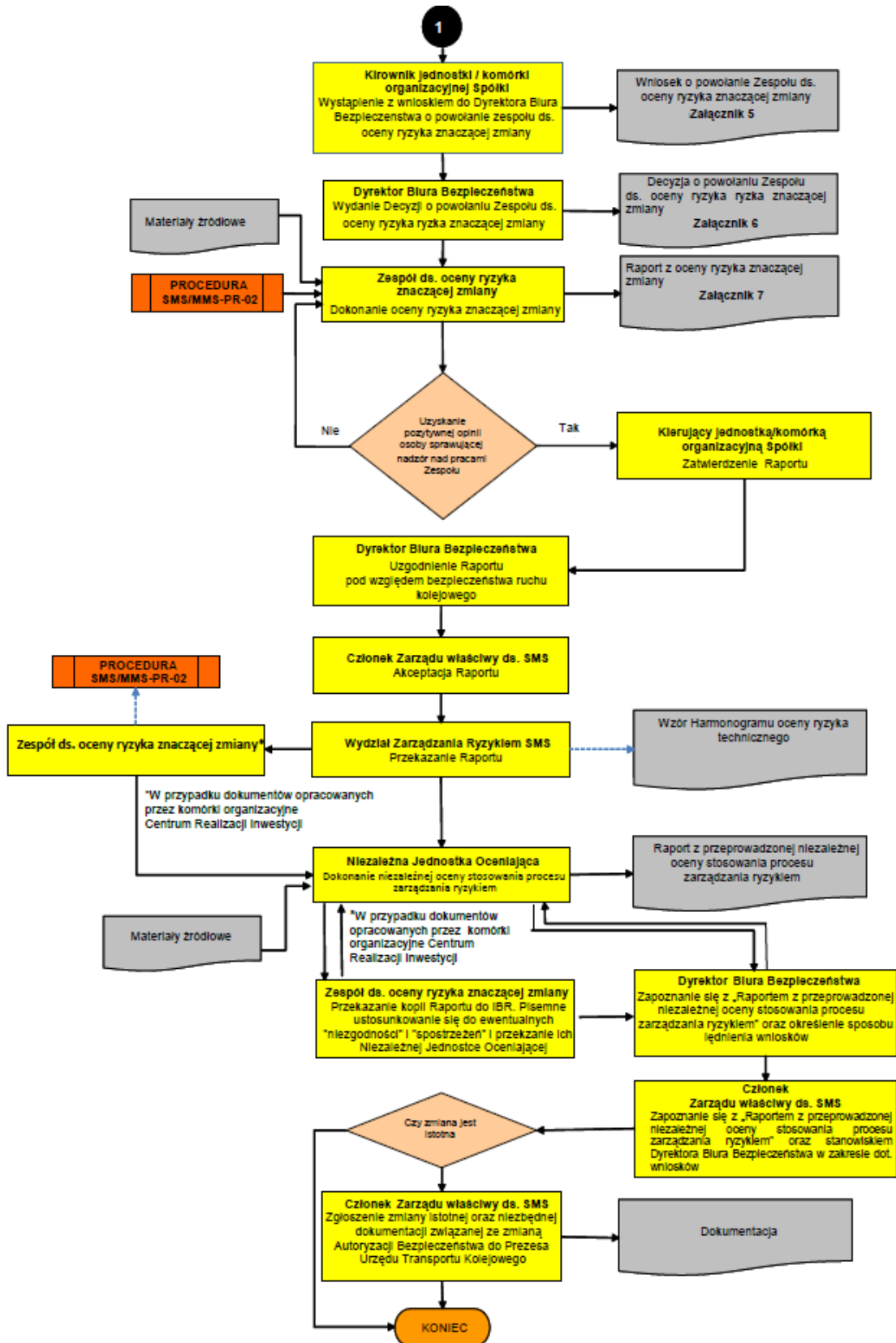


## Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7



**Rozdział 5.  
Wykaz załączników.**

**§ 11**

1. „Wniosek o powołanie Zespołu dla dokonania oceny znaczenia zmiany zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie Zmianą”.
2. „Decyzja o powołaniu Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany”.
3. „Notatka z posiedzenia Zespołu dokonującego oceny znaczenia zmiany”.
- 3a. „Notatka z posiedzenia Zespołu ....” [wyłącznie dla budowy, modernizacji i/lub odnowienia podsystemu strukturalnego dla odcinka(ów) linii kolejowej(ych)]
4. „Raport z oceny znaczenia zmiany”.
5. „Wniosek o powołanie Zespołu dla dokonania oceny ryzyka znaczącej zmiany”.
6. „Decyzja o powołaniu Zespołu ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany”.
7. „Raport z oceny ryzyka znaczącej zmiany”.
8. „Wytoczne opracowywania projektów „Notatek” z oceny znaczenia zmiany dla budowy modernizacji i/lub odnowienia”.
  - A) dla budowli tymczasowych;
  - B) dla projektów bez Studium Wykonalności;
  - C) dla projektów po Studium Wykonalności.



# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

## Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

## Rozdział 6 Tabela zmian

### § 12

Lp.	Strona/ punkt	Data	Zmiana
1	2	3	4
1.	4,5,6	14.09.11r	Główny Inspektorat Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego zmieniono na Biuro Bezpieczeństwa lub na Dyrektor Biura Bezpieczeństwa
2.	7/§6	14.09.11r	zmiana grafu – zmieniono skróty GIBRK na BB
3.	1	17.07.12r	Aktualizacja osoby zatwierdzającej
4.	2	17.07.12r	W spisie treści dodano zmieniono numerację załączników i dodano załącznik nr 1
5.	§2 ust.1	17.07.12r	w pkt. 2 kropkę zastąpiono średnikiem i dodano pkt. 3
6.	§2	17.07.12r	Dodano nowy ust. 2 oraz zmieniono numerację
7.	§3 pkt. 6	17.07.12r	Poprawiono nazwę procedury
8.	§4	17.07.12r	Zmieniono numerację
9.	§4 pkt. 1	17.07.12r	Zmieniono symbolu Członka Zarządu ds. SMS z „IS” na „IE”
10.	§4 pkt. 2,3	17.07.12r	Zmieniono nazwę zespołu
11.	§4 pkt 2.	17.07.12r	Zmieniono zapisy pkt 1-3 w kolumnie zakres odpowiedzialności
12.	§4 pkt 3	17.07.12r	Zmieniono zapisy w kolumnie zakres odpowiedzialności
13.	§5 pkt. 1,3,4	17.07.12r	Zmieniono treść
14.	§5 pkt 5,6.	17.07.12r	Skreślono oraz zmieniono numerację następujących punktów
15.	§5 pkt. 5,6,7,8	17.07.12r	Zmiana treści
16.	§5 pkt. 9	17.07.12r	Dodano
17.	§5 pkt. 10,11	17.07.12r	Zmieniono kolejność-
18.	§6	17.07.12r	Dodano
19.	§7	17.07.12r	Zmieniono graf
20.	§8	17.07.12r	dodano pkt 1 oraz zmieniono numerację
21.	§6, 8	22.02.13r.	Dodano i zmieniono numerację następnych paragrafów
22.	§9	22.02.13r.	Zmieniono graf

**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.****Procedura:  
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

<b>Lp.</b>	<b>Strona/ punkt</b>	<b>Data</b>	<b>Zmiana</b>
23.	§10	22.02.13r.	Zmieniono wykaz załączników
24.	Załączniki	22.02.13r.	Zmieniono kolejność
25.	Załącznik 1	22.02.13r.	Dodano i zmieniono numerację załączników
26.	Załącznik 2	22.02.13r.	Dodano i zmieniono numerację załączników
27.	Załącznik 3	22.02.13r.	Zmieniono zawartość oraz numerację załączników
28.	Załącznik 4	22.02.13r.	Dodano i zmieniono numerację załączników.
29.	Załącznik 5	22.02.13r.	Dodano i zmieniono numerację załączników
30.	§3	19.03.13r.	Dodano akt prawny (pkt 5)
31.	Cała procedura	19.03.14r.	Zmiana treści całej procedury oraz załączników – zmiana do wersji 3.
32.	§2 ust. 1	23.05.2014r	Dodano punkty 4 i 5
33.	§5 ust. 7	08.12.2014r.	Doprecyzowano zapisy dodając przedstawiciela Sekcji Eksploatacji
34.	§6 i Zał. 1	08.12.2014r.	Doprecyzowano zawartość wniosku i zał.
35.	§7 ust. 6 Zał. 2 i 5	08.12.2014r.	Wprowadzono termin ważności Decyzji powołującej Zespół
36.	§7 ust. 10 i 11	08.12.2014r.	Doprecyzowano definicję „systemu”. Dodano ust. 11
37.	Zał. 5	08.12.2014r.	Dodano wzór wniosku o powołanie Zespołu oraz zmiana nr Zał. od nr 5-9
38.	Zał. 1-4 i 6-10	08.12.2014r.	Zmiana o charakterze redakcyjnym. Usunięto jedną zbędną datę
39.	Cała procedura za wyj. §6 oraz zał. 4 i 10	27.01.2015	Zmiany wynikające ze zintegrowania procedury SMS z MMS
40.	§6 ust. 1 i 2 oraz Zał. 1 i 5	27.01.2015	Zmiany o charakterze redakcyjnym, doskonalące proces oceny znaczenia zmiany
41.	§2 ust. 2, §4, §7 ust. 1 i 9, §9 ust. 1,2 i 6 oraz Zał. 4	21.05.2015	Zmiany wynikające z rozpoczęcia stosowania Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) Nr 402/2013
42.	§2 ust. 1, §4, §7 ust. 13 i 14, §9 ust. 1,6,7,8 oraz Zał. Nr 9 i 10	04.11.2015 r.	Zmiany doprecyzowujące, wynikające z rozpoczęcia stosowania Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) Nr 402/2013

# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

## Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

<i>Lp.</i>	<i>Strona/ punkt</i>	<i>Data</i>	<i>Zmiana</i>
43.	§3 pkt 5 i 9; §9 ust. 6 oraz Zał. Nr 3 i 4	04.11.2015 r.	Zmiany wynikające ze zmian obowiązujących aktów prawnych, publikacji tekstów jednolitych aktów, itp.
44.	Spis treści, §3-7, §10-11, Zał. 1-10	06.06.2016	Zmiany o charakterze redakcyjnym oraz wynikające z doświadczeń z przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany oraz ciągłego doskonalenia Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.
45	§ 4/3	20.12.2016	Zmieniono oznaczenie ILK9 na ILK5 oraz w pkt 1 tabeli usunięto podwójnie wstawiony zwrot „z oceny”
46.	Cała procedura	04.04.2017 r.	Zmiany o charakterze redakcyjnym oraz wynikające ze zmian w obowiązujących aktach prawnych, kontaktów z Urzędem Transportu Kolejowego, doświadczeń praktycznych wynikających z przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany oraz procesu ciągłego doskonalenia Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.
47.	Cała procedura	31.01.2018	Zamiast Pełnomocnik MMS wstawiono Dyrektor Biura Dróg Kolejowych
48.	Załącznik 8	31.01.2018	Korekty o charakterze redakcyjnym oraz wynikające z doświadczeń z przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany. Dodano załącznik 8 – „Wytyczne opracowywania projektów „Notatek” z oceny znaczenia zmiany dla budowy modernizacji i/lub odnowienia”
49.	Cała procedura	24.07.2019	Korekty o charakterze redakcyjnym oraz wynikające z doświadczeń z przeprowadzonych dotychczas ocen znaczenia zmiany ocen ryzyka znaczącej zmiany.

# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

## Załącznik 1.

### „Wniosek o powołanie Zespołu dla dokonania oceny znaczenia zmiany zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą”

...-00907-..../rok

Miejscowość, dnia .....

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A  
Biuro Bezpieczeństwa  
ul. Targowa 74  
03-734 Warszawa**

## WNIOSEK

Zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” .....  
w ..... zwraca się z wnioskiem o wydanie Decyzji powołującej Zespół dla dokonania oceny znaczenia zmiany dla zmiany technicznej/ eksploatacyjnej/ organizacyjnej\* polegającej na .....

### Do składu Zespołu proponuję:

Lp.	Imię i Nazwisko	Komórka/jednostka organizacyjna	Stanowisko / specjalność (branża)**	Funkcja w Zespole
1.				
2.				
3.				

\* - niepotrzebne skreślić

\*\* - o ile można wskazać

.....  
/podpis kierownika jednostki/ komórki organizacyjnej/

Opracował(a):

Tel:

# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

## **Załącznik 2. „Decyzja o powołaniu zespołu ds. oceny znaczenia zmiany”**

IBR3-00907- ...../rok

Warszawa, dnia ....

### **DECYZJA**

Zgodnie z zapisami procedury SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” oraz wnioskiem nr ..... z dnia ....., powołuję Zespół ds. oceny znaczenia zmiany dla .....w składzie:

Lp.	Imię i nazwisko	Komórka/jednostka organizacyjna	Stanowisko/specjalność (branża)*	Funkcja w Zespole
1.				
2.				
3.				

\* - o ile można wskazać

Jednocześnie, działając w oparciu o postanowienia §5 ust. 6 procedury „SMS/MMS-PR-03” jako osobę odpowiedzialną za sprawowanie bezpośredniego nadzoru nad pracą Zespołu wyznaczam Pana(ią) .....

Niniejsza Decyzja traci moc z dniem ..... w przypadku nie przedłożenia Dyrektorowi Biura Bezpieczeństwa do akceptacji „Raportu...” z przeprowadzonej przez Zespół oceny znaczenia zmiany.

.....  
/podpis Dyrektora Biura Bezpieczeństwa/

### **Rozdzielnik:**

Opracował(a):  
Tel.:

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

**Załącznik 3.  
„Notatka z posiedzenia Zespołu dokonującego  
oceny znaczenia zmiany”**

...-00907-.../rok

Miejscowość, dnia .....

**NOTATKA**

**z posiedzenia Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” dla .....**

W dniu ..... odbyło się spotkanie Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany, powołanego zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą”, Decyzją Dyrektora Biura Bezpieczeństwa nr IBR-00907-...../.... z dnia .....

W spotkaniu wzięli udział członkowie Zespołu zgodnie z listą obecności.

Z ramienia Biura Bezpieczeństwa nadzór nad pracami Zespołu sprawował(a) Pan(i) .....

Na spotkaniu oceniono wpływ .....  
na bezpieczeństwo systemu kolejowego na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**1. Opis systemu w którym wprowadzana jest zmiana:**

**2. Opis wprowadzanej zmiany:**

**3. Identyfikacja zagrożeń mogących zaistnieć wskutek wprowadzenia zmiany:**

- a) zagrożenia dla działań związanych z wprowadzaniem zmiany:
- b) zagrożenia mogące wystąpić po wprowadzeniu zmiany:

**4. Analiza kryteriów znaczenia:**

- a. skutki awarii systemu:
- b. innowacja wykorzystana przy wprowadzaniu zmiany:
- c. złożoność zmiany:
- d. monitoring:
- e. odwracalność zmiany:
- f. dodatkowość:

**5. Dodatkowe środki kontroli ryzyka:**

# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

## Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

**Decyzja Zespołu** zmiana została uznana jako: **nie mająca wpływu na bezpieczeństwo / mająca wpływ na bezpieczeństwo lecz nieznacząca / mająca wpływ na bezpieczeństwo i znacząca**<sup>1</sup>.

**Zmiana została uznana za znaczącą ze względu na następujące kryteria, wg punktu 4 „Notatki”<sup>1</sup>:**

Na tym „Notatkę” zakończono.

- 1) Potwierdzam dokonanie weryfikacji dokumentacji pod względem merytorycznym w zakresie posiadanych kompetencji w obszarze dotyczącym podsystemu „Infrastruktura” (m.in. podtorze, nawierzchnia, rozjazdy, przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn, obiekty inżynieryjne, perony, itp.) / ocena znaczenia zmiany nie obejmowała elementów podsystemu „Infrastruktura”<sup>1</sup>:

Lp.	Imię i Nazwisko	Jednostka/ komórka org.	Stanowisko/ specjalność (branża)	Funkcja w Zespole	Podpis
1.					
2.					

- 2) Potwierdzam dokonanie weryfikacji dokumentacji pod względem merytorycznym w zakresie posiadanych kompetencji w obszarze dotyczącym podsystemu „Sterowanie urządzenia przytorowe” (m.in. urządzenia srk stacyjne jak i szlakowe, urządzenia na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych urządzenia radiołączności oraz łączności przewodowej, itp.) / ocena znaczenia zmiany nie obejmowała elementów podsystemu „Sterowanie urządzenia przytorowe”<sup>1</sup>:

Lp.	Imię i Nazwisko	Jednostka/ komórka org.	Stanowisko/ specjalność (branża)	Funkcja w Zespole	Podpis
1.					
2.					

- 3) Potwierdzam dokonanie weryfikacji dokumentacji pod względem merytorycznym w zakresie posiadanych kompetencji w obszarze dotyczącym podsystemu „Energia” (m.in. sieć trakcyjna, konstrukcje wsporcze, itp. jak również zasilania dla potrzeb nietrakcyjnych,) / ocena znaczenia zmiany nie obejmowała elementów podsystemu „Energia”<sup>1</sup>:



# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

## Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

Lp.	Imię i Nazwisko	Jednostka/ komórka org.	Stanowisko/ specjalność (branża)	Funkcja w Zespole	Podpis
1.					
2.					
3.					

4) Potwierdzam dokonanie weryfikacji dokumentacji pod względem merytorycznym w zakresie posiadanych kompetencji w obszarze dotyczącym inżynierii ruchu / ocena znaczenia zmiany nie obejmowała zakresu dotyczącego inżynierii ruchu”1:

Lp.	Imię i Nazwisko	Jednostka/ komórka org.	Stanowisko/ specjalność (branża)	Funkcja w Zespole	Podpis
1.					
2.					

5) Podpisy pozostałych członków Zespołu:

Lp.	Imię i Nazwisko	Jednostka/ komórka org.	Stanowisko/ specjalność (branża)	Funkcja w Zespole	Podpis
1.					
2.					

1 - niepotrzebne skreślić

.....  
/podpis Przewodniczącego Zespołu/

### Załączniki:

1. Raport z oceny znaczenia zmiany nr ..... z dnia .....
2. Dokumentacja źródłowa będąca podstawą podjęcia przez Zespół decyzji o znaczeniu zmiany (płyta CD):
  - a) .....
  - b) .....

Opracował/a:

Tel.:

# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

## Załącznik 3a

**„Notatka z posiedzenia Zespołu dokonującego oceny znaczenia zmiany”  
[wyłącznie dla budowy, modernizacji i/lub odnowienia podsystemu strukturalnego  
dla odcinka(ów) linii kolejowej(ych)]**

...-00907-.../rok

Miejscowość, dnia .....

## NOTATKA

**z posiedzenia Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany zgodnie z procedurą  
SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” dla .....**

W dniu ..... odbyło się spotkanie Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany,  
powołanego zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą”, Decyzją  
Dyrektora Biura Bezpieczeństwa nr IBR-00907-...../.... z dnia .....

W spotkaniu wzięli udział członkowie Zespołu zgodnie z listą obecności.

Z ramienia Biura Bezpieczeństwa nadzór nad pracami Zespołu sprawował(a) Pan(i)  
.....

Na spotkaniu oceniono wpływ .....  
na bezpieczeństwo systemu kolejowego na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

### **1. Opis systemu w którym wprowadzana jest zmiana:**

#### **1) Podsystem „Infrastruktura”:**

- a) Tor – układ geometryczny, pochylenie podłużne, podtorze, odwodnienie,  
nawierzchnia torowa:

tor zabudowany w roku		rok ostatniej naprawy	
prędkość konstrukcyjna		prędkość rozkładowa	
konstrukcja klasyczna	tor 1*	długość odcinka	
	tor 2*	długość odcinka	
konstrukcja bezстыkowa	tor 1*	długość odcinka	
	tor 2*	długość odcinka	
szyny typu	szyny		długość odcinka
	surowe		stopień degradacji

# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

## Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

		obrabiane cieplnie		
		surowe		
		obrabiane cieplnie		
		surowe		
		obrabiane cieplnie		
		surowe		
		obrabiane cieplnie		
podkłady		długość odcinka	stopień degradacji**	
przymocowanie		długość odcinka		długość odcinka
rodzaj podsypki			stopień degradacji	
największe pochylenie miarodajne			długość odcinka	
ogólna długość prostych odcinków toru			największa przechyłka	
najmniejszy promień łuku			największy promień łuku	
stan odwodnienia				
Data sporządzenia i numery protokołów diagnostycznych wykorzystanych do opisu stanu istniejącego				

\* - w przypadku opisu stacji lub innych posterunków należy podać numery torów wg Regulaminu Technicznego Posterunku Ruchu

\*\* stopień degradacji wg Id-1

### b) Perony długość, wysokość, rodzaj i stan nawierzchni

Nazwa stacji						
Kilometracja obiektu						
Nr peronu						
Typ						
Wysokość peronu [m]						
Długość x szerokość [m]						
Rodzaj nawierzchni						

# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

## Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

Stan techniczny wg. ostatnich badań diagnost.							
Data sporządzenia i nr protokołu diagnostycznego							

### c) Obiekty inżynieryjne

#### ➤ Mosty / wiadukty kolejowe

Nr ewidencyjny		Konstrukcja ustroju nośnego	
Nr i nazwa linii		Liczba przęseł	
Km linii kolejowej		Liczba torów	
Rodzaj obiektu		Długość eksploatacyjna obiektu [Le]	
Rok budowy/ ostatniego remontu		Światło poziome [Lo]	
Przeszkoda		Wysokość w świetle [ho]	
Prędkość [km/h] dla pociągów pasażerskich i towarowych		Skrajnia budowli linii kolejowej:	
Stan techniczny wg. ostatnich badań diagnostycznych (Id-16)			
Data sporządzenia i nr protokołu diagnostycznego			

#### ➤ Przepusty

Kilometracja obiektu	Rodzaj konstrukcji	Światło długość x wysokość w [m]	Stan techniczny wg. ostatnich badań diagnost.	Data sporządzenia i nr protokołu diagnost.

#### ➤ Ściany oporowe

Kilometracja obiektu	Rodzaj konstrukcji	Długość x wysokość w [m]	Stan techniczny wg. ostatnich badań diagnost.	Data sporządzenia i nr protokołu diagnost.

### d) Obiekty nie należące do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

### Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
Data wydania: 25.07.2019
Wersja: 1.7

### 2) Podsystem „Energia” (sieć trakcyjna, sieć powrotna, system zasilania elektroenergetycznego, podstacje kabiny sekcyjne):

Typ i rodzaj sieci trakcyjnej oraz kilometracja	
Rodzaj konstrukcji wsporczych	
Skrajnia budowli dla konstrukcji wsporczych	<b>Zachowana / Niezachowana</b> – jeśli nie jest zachowana, należy wskazać lokalizację
Rodzaj urządzeń naprężających	
Wysokość zawieszenia przewodu jezdnego	
Rodzaj sieci powrotnej	
Rodzaj odłączników sekcyjnych	
Miejsce zlokalizowania podstacji trakcyjnych i kabin sekcyjnych	
Rok zabudowy sieci trakcyjnej	
Rok zabudowy konstrukcji wsporczych	
Lokalizacja konstrukcji wsporczych	<b>Nie ogranicza / ogranicza</b> zachowanie ciągłości widoczności sygnałów na semaforach
Data ostatniego przeglądu okresowego i jego wynik	
Data ostatniego przejazdu inspekcyjnego i jego wynik	
Aktualny stan techniczny sieci trakcyjnej pozwala na jazdę pojazdów kolejowych z napędem z prędkością maksymalną (km/h)	

### 3) Podsystem „Sterowanie – urządzenia przytorowe” (kontrola pociągu – rodzaj urządzeń sterowania ruchem kolejowym, łączność radiowa, detekcja pociągu):

#### a) Urządzenia Sterowania Ruchem Kolejowym

typ stacyjnych urządzeń		Rok zabudowy	
Aktualny stan techniczny: wg. protokołu diagnostycznego nr .....z dnia .....			
typ blokady liniowej:		Rok zabudowy	
Aktualny stan techniczny: wg. protokołu diagnostycznego nr .....z dnia .....			
rodzaj semaforów: kształtowe / świetlne		Rok zabudowy	
Aktualny stan techniczny: wg. protokołu diagnostycznego nr .....z dnia .....			
typ tarcz manewrowych: kształtowe / świetlne		Rok zabudowy	

# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

## Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

Aktualny stan techniczny:  
wg. protokołu diagnostycznego nr .....z dnia .....

### b) Urządzenia kontroli nie zajętości oraz detekcji stanów awaryjnych

Typ tarcz zaporowych:		
Rodzaj kontroli niezajętości torów i rozjazdów w obrębie stacji		Rok zabudowy:
Aktualny stan techniczny: wg. protokołu diagnostycznego nr .....z dnia .....		
Rodzaj kontroli niezajętości torów na szlaku		Rok zabudowy:
Aktualny stan techniczny: wg. protokołu diagnostycznego nr .....z dnia .....		
Urządzenia Detekcji Stanów Awaryjnych Taboru		Rok zabudowy:
Aktualny stan techniczny: wg. protokołu diagnostycznego nr .....z dnia .....		

### c) Urządzenia/instalacje łączności przewodowej i radiowej

Łączność przewodowa:		Rok zabudowy:
Aktualny stan techniczny: wg. protokołu diagnostycznego nr .....z dnia .....		
Łączność radiowa, rodzaj urządzeń:		Rok zabudowy:
Aktualny stan techniczny: wg. protokołu diagnostycznego nr .....z dnia .....		
Możliwość rejestracji rozmów: TAK / NIE		
Zasięg propagacji radiowej		

### d) Rozjazdy

Stacja/posterunek:		
Typ rozjazdu w torach głównych zasadniczych		Liczba:
Typ rozjazdu w torach głównych dodatkowych		Liczba:

# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

## Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

Typ rozjazdu w torach pozostałych		Liczba:
Rodzaj podrozdnic:		
Napędy rozpruwalne z kontrolą rozprucia (nr i typ)		Liczba:
Napędy nierozpruwalne z kontrolą rozprucia (nr i typ)		Liczba:
Typ napędu zwrotnicowego w tym z kontrolą dolegania iglic		Liczba:
Aktualny stan techniczny wg ostatniego badania, data i nr protokołu diagnostycznego		

**4) Wartość parametrów eksploatacyjnych wymienionych w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności (TSI) przed modernizacją:**

**5) Przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia dla pieszych:**

**6) Urządzenia ochrony środowiska (UOZ, ekrany dźwiękochłonne, itp.)**

Ekran dźwiękochłonny zabudowany w km		Rok zabudowy:
Aktualny stan techniczny:		
Rodzaj urządzeń odpłaszczania zwierząt Zabudowane w km		Rok zabudowy:
Aktualny stan techniczny:		

**7) Inne (jeśli dotyczy):**

## **2. Opis wprowadzanej zmiany:**

### **1) Podsystem „Infrastruktura”:**

- a) tor – układ geometryczny, pochylenie podłużne, podtorze, odwodnienie, nawierzchnia torowa,
- b) perony – długość, wysokość, zgodność z TSI, rodzaj nawierzchni
- c) obiekty inżynierskie;

### **2) Podsystem „Energia”:**

- a) sieć trakcyjna,
- b) sieć powrotna,
- c) system zasilania elektroenergetycznego,
- d) podstacje,
- e) kabiny sekcyjne;



**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

**3) Podsystem „Sterowanie - urządzenia przytorowe”:**

- a) kontrola pociągu – rodzaj urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- b) łączność radiowa,
- c) detekcja pociągu,
- d) zasięg propagacji radiowej;

**4) Wartość parametrów eksploatacyjnych wymienionych w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności (TSI) po modernizacji:**

**5) Przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia dla pieszych w poziomie szyn:**

**6) Urządzenia ochrony środowiska (UOZ, ekrany dźwiękochłonne, itp.):**

**7) Inne (należy wymienić lub wskazać, że nie dotyczy):**

**3. Parametry eksploatacyjne wg Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI), których zmiana ma wpływ na bezpieczeństwo:**

**4. Identyfikacja zagrożeń mogących zaistnieć wskutek wprowadzenia zmiany:**

- a) zagrożenia dla działań związanych z wprowadzaniem zmiany:
- b) zagrożenia mogące wystąpić po wprowadzeniu zmiany:

**5. Analiza kryteriów znaczenia:**

- a. skutki awarii systemu:
- b. innowacja wykorzystana przy wprowadzaniu zmiany:
- c. złożoność zmiany:
- d. monitoring:
- e. odwracalność zmiany:
- f. dodatkowość:

**6. Dodatkowe środki kontroli ryzyka:**

**Decyzją Zespołu zmiana została uznana jako: nie mająca wpływu na bezpieczeństwo / mająca wpływ na bezpieczeństwo lecz nieznacząca / mająca wpływ na bezpieczeństwo i znacząca<sup>1</sup>.**

**Zmiana została uznana za znaczącą ze względu na następujące kryteria, wg punktu 5 „Notatki”<sup>1</sup>:**

# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

## Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

Na tym „Notatkę” zakończono.

- 1) Potwierdzam dokonanie weryfikacji dokumentacji pod względem merytorycznym w zakresie posiadanych kompetencji w obszarze dotyczącym podsystemu „Infrastruktura” (m.in. podtorze, nawierzchnia, rozjazdy, przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn, obiekty inżynieryjne, perony, itp.) / ocena znaczenia zmiany nie obejmowała elementów podsystemu „Infrastruktura”<sup>1</sup>:

Lp.	Imię i Nazwisko	Jednostka/ komórka org.	Stanowisko/ specjalność (branża)	Funkcja w Zespole	Podpis
1.					
2.					

- 2) Potwierdzam dokonanie weryfikacji dokumentacji pod względem merytorycznym w zakresie posiadanych kompetencji w obszarze dotyczącym podsystemu „Sterowanie urządzenia przytorowe” (m.in. urządzenia srk stacyjne jak i szlakowe, urządzenia na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych urządzenia radiołączności oraz łączności przewodowej, itp.) / ocena znaczenia zmiany nie obejmowała elementów podsystemu „Sterowanie urządzenia przytorowe”<sup>1</sup>:

Lp.	Imię i Nazwisko	Jednostka/ komórka org.	Stanowisko/ specjalność (branża)	Funkcja w Zespole	Podpis
1.					
2.					

- 3) Potwierdzam dokonanie weryfikacji dokumentacji pod względem merytorycznym w zakresie posiadanych kompetencji w obszarze dotyczącym podsystemu „Energia” (m.in. sieć trakcyjna, konstrukcje wsporcze, itp. jak również zasilania dla potrzeb nietrakcyjnych,) / ocena znaczenia zmiany nie obejmowała elementów podsystemu „Energia”<sup>1</sup>:

Lp.	Imię i Nazwisko	Jednostka/ komórka org.	Stanowisko/ specjalność (branża)	Funkcja w Zespole	Podpis
1.					
2.					

## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

### Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

- 4) Potwierdzam dokonanie weryfikacji dokumentacji pod względem merytorycznym w zakresie posiadanych kompetencji w obszarze dotyczącym inżynierii ruchu / ocena znaczenia zmiany nie obejmowała zakresu dotyczącego inżynierii ruchu”<sup>1</sup>:

Lp.	Imię i Nazwisko	Jednostka/ komórka org.	Stanowisko/ specjalność (branża)	Funkcja w Zespole	Podpis
1.					
2.					

- 5) Podpisy pozostałych członków Zespołu:

Lp.	Imię i Nazwisko	Jednostka/ komórka org.	Stanowisko/ specjalność (branża)	Funkcja w Zespole	Podpis
1.					
2.					

1 - niepotrzebne skreślić

.....  
/podpis Przewodniczącego Zespołu/

### Załączniki:

1. Raport z oceny znaczenia zmiany nr ..... z dnia .....
2. Dokumentacja Zespołu będąca podstawą podjęcia decyzji o znaczeniu zmiany (płyta CD):
  - a) .....
  - b) .....

Opracował/a:

Tel.:

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

**Załącznik 4.**

**„Raport z oceny znaczenia zmiany”**

....-00907-.../rok

Miejscowość, dnia ..... r.

**Raport z oceny znaczenia zmiany**

Niżej podpisani stwierdzają, iż przeprowadzono ocenę znaczenia zmiany w systemie kolejowym dotycząca ..... i uznano, że zmiana

**JEST ZNACZĄCA / NIE JEST ZNACZĄCA<sup>1</sup>**

z punktu widzenia jej wpływu na bezpieczeństwo systemu kolejowego.

W tym uznano, że zmiana w podsystemie<sup>1</sup>:

- 1. „Infrastruktura”: NIE JEST ZNACZĄCA / JEST ZNACZĄCA<sup>1</sup>.**
- 2. „Energia”: NIE JEST ZNACZĄCA / JEST ZNACZĄCA<sup>1</sup>.**
- 3. „Sterowanie-urządzenia przytorowe”: NIE JEST ZNACZĄCA / JEST ZNACZĄCA<sup>1</sup>.**
- 4. „Sterowanie – urządzenia pokładowe”: NIE JEST ZNACZĄCA / JEST ZNACZĄCA<sup>1</sup>.**
- 5. „Tabor”: NIE JEST ZNACZĄCA / JEST ZNACZĄCA<sup>1</sup>.**

**UZASADNIENIE<sup>2</sup>:**

W oparciu o ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny i uchylające Rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L121 z 03.05.2013 r., z późn. zm.), zdefiniowano system kolejowy przed wprowadzeniem zmiany oraz w trakcie jej wprowadzania wraz z identyfikacją zagrożeń dotyczących ocenianego systemu wynikających z tytułu wprowadzenia zmiany.

Zespół, kierując się fachowym osądem, zdecydował o znaczeniu zmiany na podstawie zestawu kryteriów wyszczególnionych w art. 4 ust. 2 ww. Rozporządzenia:

- a. skutki awarii systemu:**
- b. innowacja wykorzystana przy wprowadzaniu zmiany:**
- c. złożoność zmiany :**
- d. monitoring:**
- e. odwracalność zmiany:**
- f. dodatkowość:**

<sup>1</sup> niewłaściwe skreślić,

<sup>2</sup> należy również wymienić kryteria, które zdecydowały o tym, że zmiana została uznana za „znaczącą”

# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

## Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

### Dodatkowe środki kontroli ryzyka:

Lp.	Imię i Nazwisko	Jednostka/ komórka org.	Stanowisko/ specjalność (branża)*	Funkcja w Zespole	Podpis
1.					
2.					
3.					

\* - o ile można wskazać

**Akceptuję:**

**Zatwierdzam:**

.....  
/data i podpis Dyrektora Biura Bezpieczeństwa/

.....  
/podpis kierownika jednostki / komórki/

Opracował/a  
Tel.:

# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

## Załącznik 5.

### Wniosek o powołanie Zespołu dla dokonania oceny ryzyka znaczącej zmiany zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą”

...-00907-..../rok

Miejscowość, dnia .....r.

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A**  
**Biuro Bezpieczeństwa**  
**ul. Targowa 74**  
**03-734 Warszawa**

## WNIOSEK

Zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” .....  
w ..... zwraca się z wnioskiem o wydanie Decyzji powołującej Zespół dla dokonania oceny ryzyka znaczącej zmiany dla zmiany technicznej/ eksploatacyjnej/ organizacyjnej\* polegającej na .....

Zmiana została uznana za znaczącą przez Zespół, który przedstawił Dyrektorowi Biura Bezpieczeństwa „Raport” z przeprowadzonej oceny znaczenia zmiany nr ..... z dnia .....

### Do składu Zespołu proponuję:

Lp.	Imię i Nazwisko	Komórka/jednostka organizacyjna	Stanowisko/specjalność (branża)**	Funkcja w Zespole
1.				
2.				
3.				

\* - niepotrzebne skreślić

\*\* - o ile można wskazać

.....  
/podpis kierownika jednostki/ komórki organizacyjnej/

Opracował(a):

Tel:

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

**Załącznik 6.**

**„Decyzja o powołaniu Zespołu ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany”**

IBR3-00903- ...../rok

Warszawa, dnia .....

**DECYZJA**

**zgodnie z zapisami procedury SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” oraz wnioskiem nr ..... z dnia ..... powołuje Zespół ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany.**

Zgodnie z zapisami §7 ust. 11 procedury SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą”, powołuję Zespół ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany w składzie:

Lp.	Imię i nazwisko	Komórka/jednostka organizacyjna	Stanowisko/ specjalność (branża)*	Funkcja w Zespole
1.				
2.				
3.				

\* - o ile można wskazać

Jednocześnie, działając w oparciu o postanowienia §7 ust. 11 procedury „SMS/MMS-PR-03” jako osobę odpowiedzialną za sprawowanie bezpośredniego nadzoru nad pracą Zespołu wyznaczam Pana(ią) .....

Niniejsza Decyzja traci moc z dniem ..... w przypadku nie przedłożenia Dyrektorowi Biura Bezpieczeństwa do akceptacji „Raportu...” z przeprowadzonej przez Zespół oceny ryzyka znaczącej zmiany.

.....  
/podpis Dyrektora Biura Bezpieczeństwa/

**Rozdzielnik:**

Opracował(a):  
Tel.:



# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

## Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

### Załącznik 7.

### „Raport z oceny ryzyka znaczącej zmiany”

.....-...../rok

Miejscowość, dnia .....

**Akceptuję:**

**Uzgadniam pod  
względem  
bezpieczeństwa ruchu  
kolejowego:**

**Zatwierdzam:**

/data i podpis Członka Zarządu  
właściwego ds. SMS/

/data i podpis Dyrektora Biura  
Bezpieczeństwa/

/data i podpis  
kierownika jednostki/ komórki  
organizacyjnej/

## Raport z oceny ryzyka znaczącej zmiany

- A. Przedmiot oceny ryzyka znaczącej zmiany
- B. Krótki opis jednostki przeprowadzającej proces oceny ryzyka
- C. Wykaz osób przeprowadzających proces oceny ryzyka\*

Lp.	Imię i nazwisko	Komórka/jednostka organizacyjna	Stanowisko/ specjalność (branża)**	Funkcja w Zespole
1.				
2.				
3.				

\* - bezpośrednio pod tabelą należy opisać w sposób syntetyczny posiadane kwalifikacje i kompetencje poszczególnych członków Zespołu związane z zakresem prowadzonej oceną.

\*\* - o ile można wskazać

- D. Szczegółowy opis poszczególnych etapów procesu

- 1. Definicja systemu – zgodnie z opisem w §7 ust. 12 SMS/MMS-PR-03:
- 2. Identyfikacja zagrożeń:

## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

### Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

3. Klasyfikacja ryzyka<sup>1</sup>:
4. Wybór metody akceptacji ryzyka ze szczegółowym uzasadnieniem:
5. Wyniki wyceny ryzyka:
6. Wymagania bezpieczeństwa (dodatkowe środki kontroli ryzyka):
7. Wykazanie zgodności z wymogami bezpieczeństwa:

.....  
/podpis kierownika jednostki/komórki/

Opracował(a):

Tel:

**1 Zasadniczo dopuszczalne / zasadniczo niedopuszczalne oraz opis z uzasadnieniem.**

**Załącznik 8.**

**„Wytyczne opracowywania projektów „Notatek” z oceny znaczenia zmiany dla budowy modernizacji i/lub odnowienia”.**

*Wytyczne zawierają wskazówki oraz dane przykładowe zaznaczone kolorem czerwonym. Wzory należy dostosować do stanu faktycznego zgodnie z zakresem analizowanej zmiany.*

**A. Dla etapu Studium wykonalności oraz dla etapu Projektowania (dotyczy projektów, dla których nie było dokonanej oceny znaczenia zmiany na etapie Studium Wykonalności).**

*Uwaga (dotyczy etapu projektowania):* Pierwszą ocenę znaczenia zmiany dla projektów obejmujących zmiany o charakterze technicznym, dla których nie jest wymagana dokumentacja przedprojektowa (studium wykonalności) przeprowadza jednostka organizacyjna Spółki odpowiedzialna za złożenie wniosku inwestycyjnego. Przedmiotowa ocena musi być wykonana przed zgłoszeniem wniosku inwestycyjnego i załączona do niego.

**1. Opis systemu w którym wprowadzana jest zmiana.**

*Tabele należy opracować z podziałem na odcinki linii, stacje lub posterunki.*

**1) Podsystem „Infrastruktura”:**

- a) Tor – układ geometryczny, pochylenie podłużne, podtorze, odwodnienie, nawierzchnia torowa:

tor zabudowany w roku		rok ostatniej naprawy	
prędkość konstrukcyjna		prędkość rozkładowa	
konstrukcja klasyczna	tor 1*	długość odcinka	
	tor 2*	długość odcinka	
konstrukcja bezстыkowa	tor 1*	długość odcinka	
	tor 2*	długość odcinka	
szyny typu	<b>szyny</b>		<b>długość odcinka</b>
	S42	surowe	
		obrabiane cieplnie	
S49	surowe		
		<b>stopień degradacji</b>	

## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

### Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

		obrabiane cieplnie				
	UIC60	surowe				
		obrabiane cieplnie				
	.....	surowe				
		obrabiane cieplnie				
podkłady	drewniane	długość odcinka	stopień degradacji **	betono we	długość odcinka	stopień degradacji **
	miękkie			INBK7		
przytwierdzenie	K	długość odcinka		SB	długość odcinka	
rodzaj podsypki	łuczeń		stopień degradacji			0,5
największe pochylenie miarodajne			długość odcinka			
ogólna długość prostych odcinków toru			największa przechyłka			
najmniejszy promień łuku			największy promień łuku			
stan odwodnienia						
Data sporządzenia i numery protokołów diagnostycznych wykorzystanych do opisu stanu istniejącego						

\* - w przypadku opisu stacji lub innych posterunków należy podać numery torów wg Regulaminu Technicznego Posterunku Ruchu

\*\* - stopień degradacji wg Id-1

b) Perony długość, wysokość, rodzaj i stan nawierzchni:

Nazwa stacji							
Kilometracja obiektu	0,089	14,054	...	...	...	...	...
Nr peronu	1	2	3	1	2	1	2
Typ	Jednokra wędziowy	Wyspowy – jednokrawę dziowy	Wyspowy – dwukrawę dziowy				
Wysokość peronu [m]	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Długość x szerokość [m]	250x7	350x12	250x7	250x3	350x5	250x5	350x1 0
Rodzaj nawierzchni	asfalt	kostka betonowa	gruntowy	plyty granitowe			
Stan techniczny wg. ostatnich badań diagnost.							

## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

### Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

Data sporządzenia i nr protokołu diagnostycznego							
--	--	--	--	--	--	--	--

#### c) Obiekty inżynierskie

##### – Mosty / wiadukty kolejowe

Nr ewidencyjny		Konstrukcja ustroju nośnego	Stalowe przęsło łukowe
Nr i nazwa linii		Liczba przęseł	1
Km linii kolejowej		Liczba torów	1
Rodzaj obiektu	Wiadukt	Długość eksploatacyjna obiektu [Le]	33,43
Rok budowy/ ostatniego remontu	2016	Światło poziome [Lo]	33,43
Przeszkoda	Np. ulica Grabiszyńska	Wysokość w świetle [ho]	4,65
Prędkość [km/h] dla pociągów pasażerskich i towarowych	160 pasażerskie 120 towarowe	Skrajnia budowli linii kolejowej: B	
Stan techniczny wg. ostatnich badań diagnostycznych (Id-16)	5 bardzo dobry - obiekt nowy		
Data sporządzenia i nr protokołu diagnostycznego			

##### – Przepusty

Kilometracja obiektu	Rodzaj konstrukcji	Światło długość x wysokość w [m]	Stan techniczny wg. ostatnich badań diagnost.	Data sporządzenia i nr protokołu diagnost.
11,123		15x8		
22,254		25x4		

##### – Ściany oporowe

Kilometracja obiektu	Rodzaj konstrukcji	Długość x wysokość w [m]	Stan techniczny wg. ostatnich badań diagnost.	Data sporządzenia i nr protokołu diagnost.
123,456	żelbetowy, prefabrykowany	15x8		
147,258	ceglany	25x4		

#### d) Obiekty nie należące do PLK:

## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

### Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
Data wydania: 25.07.2019
Wersja: 1.7

- skrajnia wiaduktów drogowych,
- inne jeśli dotyczy.

### 2) Podsystem „Energia” (sieć trakcyjna, sieć powrotna, system zasilania elektroenergetycznego, podstacje kabiny sekcyjne):

Typ i rodzaj sieci trakcyjnej oraz kilometracja	
Rodzaj konstrukcji wsporczych	
Skrajnia budowli dla konstrukcji wsporczych	<b>Zachowana / Niezachowana</b> – jeśli nie jest zachowana, należy wskazać lokalizację
Rodzaj urządzeń naprężających	
Wysokość zawieszenia przewodu jezdnego	
Rodzaj sieci powrotnej	
Rodzaj odłączników sekcyjnych	
Miejsce zlokalizowania podstacji trakcyjnych i kabin sekcyjnych	
Rok zabudowy sieci trakcyjnej	
Rok zabudowy konstrukcji wsporczych	
Lokalizacja konstrukcji wsporczych	<b>Nie ogranicza / ogranicza</b> zachowanie ciągłości widoczności sygnatów na semaforach
Data ostatniego przeglądu okresowego i jego wynik	
Data ostatniego przejazdu inspekcyjnego i jego wynik	
Aktualny stan techniczny sieci trakcyjnej pozwala na jazdę pojazdów kolejowych z napędem z prędkością maksymalną (km/h)	

### 3) Podsystem „Sterowanie – urządzenia przytorowe” (kontrola pociągu – rodzaj urządzeń sterowania ruchem kolejowym, łączność radiowa, detekcja pociągu):

- Urządzenia Sterowania Ruchem Kolejowym

typ stacyjnych urządzeń		Rok zabudowy	
Aktualny stan techniczny: wg. protokołu diagnostycznego nr .....z dnia .....			
typ blokady liniowej: Szlak XX - YY Szlak YY - ZZ Szlak YY - MM		Rok zabudowy	
Aktualny stan techniczny: wg. protokołu diagnostycznego nr .....z dnia .....			
rodzaj semaforów: kształtowe / świetlne		Rok zabudowy	
Aktualny stan techniczny: wg. protokołu diagnostycznego nr .....z dnia .....			
typ tarcz manewrowych: kształtowe / świetlne		Rok zabudowy	

# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

## Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

Aktualny stan techniczny:  
wg. protokołu diagnostycznego nr .....z dnia .....

### – Urządzenia kontroli nie zajętości oraz detekcji stanów awaryjnych

Typ tarcz zaporowych:		
Rodzaj kontroli niezajętości torów i rozjazdów w obrębie stacji		Rok zabudowy:
Aktualny stan techniczny: wg. protokołu diagnostycznego nr .....z dnia .....		
Rodzaj kontroli niezajętości torów na szlaku		Rok zabudowy:
Aktualny stan techniczny: wg. protokołu diagnostycznego nr .....z dnia .....		
Urządzenia Detekcji Stanów Awaryjnych Taboru		Rok zabudowy:
Aktualny stan techniczny: wg. protokołu diagnostycznego nr .....z dnia .....		

### – Urządzenia/instalacje łączności przewodowej i radiowej

Łączność przewodowa:		Rok zabudowy:
Aktualny stan techniczny: wg. protokołu diagnostycznego nr .....z dnia .....		
Łączność radiowa, rodzaj urządzeń:		Rok zabudowy:
Aktualny stan techniczny: wg. protokołu diagnostycznego nr .....z dnia .....		
Możliwość rejestracji rozmów:	TAK / NIE	
Zasięg propagacji radiowej		

## 4) Rozjazdy

Stacja/posterunek:		
Typ rozjazdu w torach głównych zasadniczych		Liczba:
Typ rozjazdu w torach głównych dodatkowych		Liczba:
Typ rozjazdu w torach pozostałych		Liczba:
Rodzaj podrozjazdnic:		
Napędy rozpruwalne z kontrolą rozprucia (nr i typ)		Liczba:
Napędy nierozpruwalne z kontrolą rozprucia (nr i typ)		Liczba:
Typ napędu zwrotnicowego w tym z kontrolą dolegania iglic		Liczba:
Aktualny stan techniczny wg ostatniego badania, data i nr protokołu diagnostycznego		

## 5) Przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia dla pieszych:



**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

**Dane dotyczące przejazdu kolejowo-drogowego kat. A w km .....**

1. Przejazd kolejowo-drogowy usytuowany w obrębie stacji ..... / na szlaku .....
  2. Urządzenia przejazdowe powiązane / niepowiązane w urządzeniach srk.
  3. Liczba torów: głównych zasadniczych ...; głównych dodatkowych ....., bocznych ...
  4. Kategoria drogi: .....; klasa drogi: .....; prędkość dopuszczalna: ..... (podajemy wyłącznie w przypadku przekroczonej wartości o których mowa w pkt 11 i 12 ponad 2,5%)
  5. Szerokość korony drogi (ulicy) na przejeździe wynosi ..... m.
  6. Szerokość jezdni drogi (ulicy) na przejeździe wynosi - ... m.
  7. Szerokość jezdni na dojazdach do przejazdu wynosi: L - ..... m; P – ... m.
  8. Szerokość chodników (ścieżek rowerowych) na dojeździe do przejazdu ..... m.
  9. Ogólna długość przejazdu: ..... m.
  10. Kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi wynosi .....°.
  11. Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona lewa – .....% spadku / wzniesienia.
  12. Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona prawa - ..... % spadku / wzniesienia.
- Uwaga: W przypadku przejazdów kolejowo-drogowych, które przechodzą przez więcej niż dwa tory, w treści dotyczącej opisu wartości pochyłeń podłużnych drogi na dojeździe do przejazdu należy podać również wartości pochyłeń pomiędzy kolejnymi torami.*
13. Nawierzchnia drogowa na przejeździe – .....
  14. Nawierzchnia drogowa pomiędzy torami na przejeździe (dla dwóch lub więcej torów) – .....
  15. Nawierzchnia drogowa na dojazdach do przejazdu .....
  16. Oznakowanie przejazdu od strony drogi : .....
  17. Oznakowanie przejazdu od strony toru, wskaźnikami „W 6a”: ..... nieparzysty; ..... parzysty.
  18. Iloczyn ruchu na przejeździe wynosi: ....., rok w którym ustalono iloczyn.....
  19. Maksymalna prędkość pojazdów kolejowych w rejonie przejazdu .....km/h
  20. Obsługa przejazdu przez ..... z posterunku .....w km .....
  21. Oświetlenie przejazdu kolejowo-drogowego .....
  22. Wymagane warunki widoczności czoła pociągu z drogi z 5 m: PP..... m; PL: ..... m; LP:..... m; LL: .... m.
  23. Rzeczywiste warunki widoczności czoła pociągu z drogi z 5 m: PP..... m; PL: ..... m; LP:..... m; LL: .... m.
  24. Urządzenia rogatekowe .....
  25. Przejazd wyposażony w TV-U. Monitor znajduje się w budynku ..... w km ....

## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

### Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

26. Kontener z urządzeniami ustawiony jest w odległości, która nie ogranicza trójkąta widoczności liczonego od strony drogi z odległości 5 m. *(w przypadku braku kontenera należy wpisać – nie dotyczy).*
27. Najbliższe urządzenie DSAT występuje w kilometrze ..... / na szlaku urządzenia DSAT nie występują.
28. W pobliżu przejazdu kolejowo-drogowego znajduje się / nie znajduje się peron(y). Peron oraz usytuowane na nim: słupy oświetleniowe, trakcyjne, wiaty, obiekty małej architektury, itp. ogranicza / nie ogranicza trójkąt widoczności liczony z 5 m od strony drogi.

#### Dane dotyczące przejazdu kolejowo-drogowego kat. B w km .....

1. Przejazd kolejowo-drogowy usytuowany w obrębie stacji ..... / na szlaku .....
2. Urządzenia przejazdowe powiązane / niepowiązane w urządzeniach srk.
3. Liczba torów: głównych zasadniczych ...; głównych dodatkowych ....., bocznych ...
4. Kategoria drogi: .....; klasa drogi: .....; prędkość dopuszczalna: .....
5. Szerokość korony drogi (ulicy) na przejeździe wynosi ..... m.
6. Szerokość jezdni drogi (ulicy) na przejeździe wynosi - ... m.
7. Szerokość jezdni na dojazdach do przejazdu wynosi: L - ..... m; P – ... m.
8. Szerokość chodników (ścieżek rowerowych) na dojeździe do przejazdu ..... m.
9. Ogólna długość przejazdu: ..... m.
10. Kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi wynosi .....°.
11. Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona lewa – .....% spadku / wzniesienia.
12. Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona prawa - ..... % spadku / wzniesienia.
13. Nawierzchnia drogowa na przejeździe – .....
14. Nawierzchnia drogowa pomiędzy torami na przejeździe .....
15. Nawierzchnia drogowa na dojazdach do przejazdu .....
16. Oznakowanie przejazdu od strony drogi : .....
17. Oznakowanie przejazdu od strony toru, wskaźnikami „W 6a”: ..... nieparzysty; ..... parzysty.
18. Iloczyn ruchu na przejeździe wynosi: ..... , rok w którym ustalono iloczyn.....
19. Maksymalna prędkość pojazdów kolejowych w rejonie przejazdu .....km/h
20. Oświetlenie przejazdu kolejowo-drogowego .....
21. Wymagane warunki widoczności czoła pociągu z drogi z 5 m: PP..... m; PL: ..... m; LP:..... m; LL: .... m.
22. Rzeczywiste warunki widoczności czoła pociągu z drogi z 5 m: PP..... m; PL: ..... m; LP:..... m; LL: .... m.
23. Urządzenia rogatkowe .....
24. Przejazd wyposażony w TV-U. Monitor znajduje się w budynku ..... w km ....

## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

### Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

25. Kontener z urządzeniami ustawiony jest w odległości, która nie ogranicza trójkąta widoczności liczonego od strony drogi z odległości 5 m. *(w przypadku braku kontenera należy wpisać – nie dotyczy).*
26. Najbliższe urządzenie DSAT występuje w kilometrze ..... / na szlaku urządzenia DSAT nie występują.
27. W pobliżu przejazdu kolejowo-drogowego znajduje się / nie znajduje się peron(y). Peron oraz usytuowane na nim: słupy oświetleniowe, trakcyjne, wiaty, obiekty małej architektury, itp. ogranicza / nie ogranicza trójkąt widoczności liczonego z 5 m od strony drogi.

#### Dane dotyczące przejazdu kolejowo-drogowego kat. C w km .....

1. Przejazd kolejowo-drogowy usytuowany w obrębie stacji ..... / na szlaku .....
2. Liczba torów: głównych zasadniczych ...; głównych dodatkowych ....., bocznych ...
3. Kategoria drogi: .....; klasa drogi: .....; prędkość dopuszczalna: .....
4. Szerokość korony drogi (ulicy) na przejeździe wynosi ..... m.
5. Szerokość jezdni drogi (ulicy) na przejeździe wynosi - ... m.
6. Szerokość jezdni na dojazdach do przejazdu wynosi: L - ..... m; P – ... m.
7. Szerokość chodników (ścieżek rowerowych) na dojeździe do przejazdu ..... m.
8. Ogólna długość przejazdu: ..... m.
9. Kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi wynosi .....°.
10. Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona lewa – .....% spadku / wzniesienia.
11. Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona prawa - ..... % spadku / wzniesienia.
12. Nawierzchnia drogowa na przejeździe – .....
13. Nawierzchnia drogowa pomiędzy torami na przejeździe .....
14. Nawierzchnia drogowa na dojazdach do przejazdu .....
15. Oznakowanie przejazdu od strony drogi : .....
16. Oznakowanie przejazdu od strony toru, wskaźnikami „W 6a”: ..... nieparzysty; ..... parzysty.
17. Iloczyn ruchu na przejeździe wynosi: ..... , rok w którym ustalono iloczyn.....
18. Maksymalna prędkość pojazdów kolejowych w rejonie przejazdu .....km/h
19. Oświetlenie przejazdu kolejowo-drogowego .....
20. Wymagane warunki widoczności czoła pociągu z drogi z 5 m: PP..... m; PL: ..... m; LP:..... m; LL: .... m.
21. Rzeczywiste warunki widoczności czoła pociągu z drogi z 5 m: PP..... m; PL: ..... m; LP:..... m; LL: .... M.
22. Przejazd wyposażony w TV-U. Monitor znajduje się w budynku ..... w km ....
23. Kontener z urządzeniami ustawiony jest w odległości, która nie ogranicza trójkąta widoczności liczonego od strony drogi z odległości 5 m. *(w przypadku braku kontenera należy wpisać – nie dotyczy).*

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

24. Najbliższe urządzenie DSAT występuje w kilometrze ..... / na szlaku urządzenia DSAT nie występują.
25. W pobliżu przejazdu kolejowo-drogowego znajduje się / nie znajduje się peron(y). Peron oraz usytuowane na nim: słupy oświetleniowe, trakcyjne, wiaty, obiekty małej architektury, itp. ogranicza / nie ogranicza trójkąt widoczności liczony z 5 m od strony drogi.

**Dane dotyczące przejazdu kolejowo-drogowego kat. D w km .....**

1. Przejazd kolejowo-drogowy usytuowany w obrębie stacji ..... / na szlaku .....
2. Liczba torów: głównych zasadniczych ...; głównych dodatkowych ....., bocznych ...
3. Kategoria drogi: .....; klasa drogi: .....; prędkość dopuszczalna: .....
4. Szerokość korony drogi (ulicy) na przejeździe wynosi ..... m.
5. Szerokość jezdni drogi (ulicy) na przejeździe wynosi - ... m.
6. Szerokość jezdni na dojazdach do przejazdu wynosi: L - ..... m; P – ... m.
7. Ogólna długość przejazdu: ..... m.
8. Kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi wynosi .....°.
9. Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona lewa – .....% spadku / wzniesienia.
10. Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona prawa - ..... % spadku / wzniesienia.
11. Nawierzchnia drogowa na przejeździe – .....
12. Nawierzchnia drogowa pomiędzy torami na przejeździe .....
13. Nawierzchnia drogowa na dojazdach do przejazdu .....
14. Oznakowanie przejazdu od strony drogi : .....
15. Oznakowanie przejazdu od strony toru, wskaźnikami „W 6a”: ..... nieparzysty; ..... parzysty.
16. Iloczyn ruchu na przejeździe wynosi: ..... , rok w którym ustalono iloczyn.....
17. Maksymalna dopuszczalna prędkość na linii kolejowej ..... km/h
18. Maksymalna prędkość pojazdów kolejowych w rejonie przejazdu .....km/h
19. Oświetlenie przejazdu kolejowo-drogowego .....
20. Wymagane warunki widoczności czoła pociągu z drogi z 5 m: PP..... m; PL: ..... m; LP:..... m; LL: .... m; z 10 m PP..... m; PL: ..... m; LP:..... m; LL: .... m; z 20 m: PP..... m; PL: ..... m; LP:..... m; LL: .... m.
21. Rzeczywiste warunki widoczności czoła pociągu z drogi z 5 m: PP..... m; PL: ..... m; LP:..... m; LL: .... m; z 10 m PP..... m; PL: ..... m; LP:..... m; LL: .... m; z 20 m: PP..... m; PL: ..... m; LP:..... m; LL: .... m.
22. W pobliżu przejazdu kolejowo-drogowego znajduje się / nie znajduje się peron(y). Peron oraz usytuowane na nim: słupy oświetleniowe, trakcyjne, wiaty, obiekty małej architektury, itp. ogranicza / nie ogranicza trójkąt widoczności liczony z 5 m od strony drogi.

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

**Dane dotyczące przejazdu kolejowo-drogowego kat. F w km .....**

1. Przejazd kolejowo-drogowy usytuowany w obrębie stacji ..... / na szlaku .....
2. Liczba torów: głównych zasadniczych ...; głównych dodatkowych ....., bocznych ...
3. Szerokość korony drogi (ulicy) na przejeździe wynosi ..... m.
4. Szerokość jezdni drogi (ulicy) na przejeździe wynosi - ... m.
5. Szerokość jezdni na dojazdach do przejazdu wynosi: L - ..... m; P – ... m.
6. Ogólna długość przejazdu: ..... m.
7. Kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi wynosi .....°.
8. Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona lewa – .....% spadku / wzniesienia.
9. Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona prawa - ..... % spadku / wzniesienia.
10. Nawierzchnia drogowa na przejeździe – .....
11. Nawierzchnia drogowa pomiędzy torami na przejeździe .....
12. Nawierzchnia drogowa na dojazdach do przejazdu .....
13. Oznakowanie przejazdu od strony drogi : .....
14. Oznakowanie przejazdu od strony toru, wskaźnikami „W 6a”: ..... nieparzysty; ..... parzysty.
15. Maksymalna prędkość pojazdów kolejowych w rejonie przejazdu .....km/h
16. Obsługa przejazdu przez użytkownika przejazdu .....
17. Oświetlenie przejazdu kolejowo-drogowego .....

**Dane dotyczące przejścia dla pieszych kat. E w km .....**

1. Przejście dla pieszych usytuowane w obrębie stacji ..... / na szlaku .....
2. Urządzenia na przejściu uzależnione / nieuzależnione w urządzeniach srk\*.
3. Liczba torów: głównych zasadniczych ...; głównych dodatkowych ....., bocznych ...
4. Szerokość drogi na przejściu wynosi - ... m.
5. Szerokość jezdni na dojściu do przejścia wynosi: L - ..... m; P – ... m.
6. Szerokość chodników (ścieżek rowerowych) na dojściu do przejścia\* ..... m.
7. Ogólna długość przejścia: ..... m.
8. Kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi wynosi .....°.
9. Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojściu do przejścia strona lewa – .....% spadku / wzniesienia.
10. Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojściu do przejścia strona prawa - ..... % spadku / wzniesienia.
11. Nawierzchnia drogowa na przejściu – .....
12. Nawierzchnia drogowa pomiędzy torami na przejściu .....
13. Nawierzchnia drogowa na dojściu do przejścia .....
14. Oznakowanie przejścia od strony drogi : .....

# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

## Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

15. Oznakowanie przejścia od strony toru, oznakowanie przejazdu od strony toru, wskaźnikami „W 6a”: ..... nieparzysty; ..... parzysty.
16. Maksymalna dopuszczalna prędkość na linii kolejowej ..... km/h
17. Maksymalna prędkość pojazdów kolejowych w rejonie przejścia ..... km/h
18. Oświetlenie przejścia .....
19. Wymagane warunki widoczności czoła pociągu z drogi z 4 m: PP..... m; PL: ..... m; LP:..... m; LL: .... m.
20. Rzeczywiste warunki widoczności czoła pociągu z drogi z 4 m: PP..... m; PL: ..... m; LP:..... m; LL: .... m.
21. Urządzenia rogatek\* .....
22. Przejście wyposażone w TV-U\*. Monitor znajduje się w budynku ..... w km ....
23. Kontener z urządzeniami ustawiony jest w odległości, która nie ogranicza trójkąta widoczności liczonego od strony drogi z odległości 4 m. *(w przypadku braku kontenera należy wpisać – nie dotyczy).*
24. Najbliższe urządzenie DSAT występuje w kilometrze ..... / na szlaku urządzenia DSAT nie występują.
25. W pobliżu przejścia znajduje się / nie znajduje się peron(y). Peron oraz usytuowane na nim: słupy oświetleniowe, trakcyjne, wiaty, obiekty małej architektury, itp. ograniczają / nie ograniczają trójkąta widoczności liczonego z 4 m od strony drogi dla pieszych.

### 6) Urządzenia ochrony środowiska (UOZ, ekrany dźwiękochłonne, itp.)

Ekrany dźwiękochłonne zabudowane w km		Rok zabudowy:
Aktualny stan techniczny:		
Rodzaj urządzeń odpłaszania zwierząt Zabudowane w km		Rok zabudowy:
Aktualny stan techniczny:		

### 7) Inne (jeśli dotyczy):

#### Przykłady:

- kolizja z inną infrastrukturą (np. rurociąg ciepłowniczy nad torem);
- sieć elektroenergetyczna;
- ukształtowanie terenu.



## **2. Wartość parametrów eksploatacyjnych wymienionych w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności (TSI) przed modernizacją:**

Zespół projektowy w Biurze Przygotowania Inwestycji lub Centrum Realizacji Inwestycji, przy współdziałaniu właściwych terytorialnie zakładów linii kolejowych, ustala wartości parametrów eksploatacyjnych wymienionych w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności dla objętych projektem inwestycyjnym podsystemów strukturalnych i przekazuje je w sposób udokumentowany zespołowi dokonującemu oceny znaczenia zmiany.

Zespół dokonujący oceny znaczenia zmiany dla projektu modernizacyjnego określa, które spośród parametrów eksploatacyjnych wymienionych w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności są istotne dla przeprowadzenia tej oceny i mają istotny wpływ na bezpieczeństwo (ich zmiana w ramach przedmiotowego projektu stwarza nowe zagrożenia lub zwiększa ryzyko związane z zagrożeniami, które występowały już w dotychczasowej eksploatacji podsystemu). Przy określaniu parametrów istotnych w ocenie znaczenia zmiany zespół dokonujący tej oceny bierze pod uwagę:

- zmiany wartości poszczególnych parametrów w efekcie modernizacji, zgodnie z informacją przekazaną przez Zespół projektowy,
- zakres i specyfikę projektu oraz uwarunkowania lokalne,
- w szczególności maksymalną dopuszczalną prędkość jako parametr kluczowy dla bezpiecznej eksploatacji wszystkich podsystemów strukturalnych oraz dopuszczalny nacisk na oś – szczególnie istotny dla bezpieczeństwa eksploatacji podsystemu Infrastruktura.

W notatce z oceny znaczenia zmiany związanej z modernizacją podsystemu strukturalnego zespół obligatoryjnie zawiera zapis określający, które parametry eksploatacyjne wymienione w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności zostały uznane za istotne w dokonywanej ocenie znaczenia zmiany.

## **3. Opis wprowadzanej zmiany**

Zmianę opisujemy na podstawie zakresu opisanego w wybranym wariantcie/projekcie\* (w zależności czy dotyczy etapu SW czy Projektu).

### **1) Podsystem „Infrastruktura”:**

- a) Tor – układ geometryczny, pochylenie podłużne, podtorze, odwodnienie, nawierzchnia torowa:

W szczególności należy opisać:



# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

## Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

- czy na odcinkach linii objętych projektem nie występują szyny obrabiane termicznie (powyżej 120 km/h są niedopuszczalne),
- b) Perony długość, wysokość i rodzaj nawierzchni, zgodność z TSI
- c) Obiekty inżynieryjne (mosty / wiadukty kolejowe, przepusty, ściany oporowe)  
W szczególności należy opisać:
  - czy zostało przewidziane przeprowadzenie badania nośności (badania obciążeniowe) poszczególnych obiektów inżynieryjnych. Jeżeli nie, to należy podać przyczynę.
  - czy zostało przewidziane przeprowadzenie badania dynamicznego poszczególnych obiektów inżynieryjnych. Jeżeli nie, to należy podać przyczynę.
- d) Obiekty nie należące do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
  - skrajnia wiaduktów drogowych,
  - inne jeśli dotyczy.

### 2) Podsystem „Energia” (sieć trakcyjna, sieć powrotna, system zasilania elektroenergetycznego, podstacje kabiny sekcyjne):

W szczególności należy opisać:

- skrajnię nowych konstrukcji wsporczych;
- widoczność sygnalizatorów i wskaźników (WTB-10) w zakresie ograniczania (lub nie) ciągłości widoczności sygnałów;
- prędkość maksymalną wynikającą z parametrów podsystemu.

### 3) Podsystem „Sterowanie – urządzenia przytorowe” (kontrola pociągu – rodzaj urządzeń sterowania ruchem kolejowym, łączność radiowa, detekcja pociągu):

#### a) Urządzenia Sterowania Ruchem Kolejowym

W szczególności należy opisać:

- zachowanie wymaganych dróg hamowania dla prędkości maksymalnej w kontekście rozmieszczenia semaforów (WTB-10)
- widoczność sygnalizatorów i wskaźników (WTB-10)
- ciągłość widoczności sygnału dla sygnalizatora (WTB-10)

#### b) Urządzenia kontroli nie zajętości oraz detekcji stanów awaryjnych

#### c) Łączność przewodowa i radiowa

W szczególności należy opisać:

- czy została przewidziana rejestracja rozmów (funkcja wymagana).

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

#### **4) Rozjazdy**

W szczególności należy opisać, czy zmiana uwzględni wymagania wynikające z zapisów punktu 3 ustęp 2, 3, 4 tomu IV Standardów Technicznych CNTK:

- Dla prędkości większej niż 130km/h ( $V > 130\text{km/h}$ ) – do przestawiania zwrotnic rozjazdów leżących w torach głównych zasadniczych należy stosować napędy zwrotnicowe nierozpruwalne. Dopuszcza się stosowanie konstrukcji zapewniających ryglowanie obu iglic - w tym przypadku można stosować wymagania na układ nastawczo-kontrolny producenta rozjazdu.
- Dla prędkości nie większej niż 130km/h ( $V \leq 130\text{km/h}$ ) należy stosować napędy rozpruwalne, z tym, że w torach głównych zasadniczych o sile trzymania nie mniejszej niż 7 kN.
- Urządzenia srk muszą zapewniać kontrolę rozprucia zwrotnicy i ruchomego dzioba krzyżownicy.

#### **5) Przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia dla pieszych**

Zespół opisuje wyłącznie zmieniane parametry w odniesieniu do obowiązującego Rozporządzenia oraz regulacji wewnętrznych Spółki, tj.:

- czy kategoria przejazdu / przejścia jest adekwatna do planowanej docelowej prędkości na linii kolejowej,
- kąt skrzyżowania drogi (pasa jezdni) z torem kolejowym,
- wartości pochyłeń podłużnych drogi na dojeździe do przejazdu,
- wymaganych warunków widoczności czoła pociągu liczonego od strony drogi,
- prognozowany iloczyn ruchu (w przypadku prognozowanego zwiększenia ruchu),
- uzależnienia przejazdów kat. A usytuowanych w obrębie stacji w urządzeniach srk,
- rozmieszczenie monitorów ekranowych zgodnie z obowiązującymi w Spółce *Standardami ergonomicznego stanowiska pracy dyżurnego ruchu dokonującego prowadzenia ruchu kolejowego wyposażonego w kilka lub kilkanaście monitorów ekranowych oraz manipulatory;*

Zespół wskaże parametry na przejazdach objętych studium wykonalności/projektem\*, które nadal nie spełniają wymagań Rozporządzenia (w takim przypadku należy wskazać konieczność uzyskania zgody na odstępstwo).

W przypadku gdy *SW/zakres prac\** nie przewiduje modernizacji wszystkich przejazdów na planowanej do modernizacji linii, należy wskazać wyłącznie te parametry przejazdów kolejowo-drogowych (nie przewidzianych do modernizacji), które nie spełniają wymagań rozporządzenia. W takim przypadku, zespół wypełnia Formularz

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

działania korygującego/zapobiegawczego (Załącznik 1 do procedury SMS/MMS-PD-05 „Działania korygujące i zapobiegawcze”) i przekazuje do właściwego Zakładu Linii Kolejowych.

W przypadku zmiany miejsca obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych każdorazowo w treści „Notatki” musi się znaleźć zapis mówiący o wynikach wcześniej przeprowadzonego przez Zakład Linii Kolejowych chronometrażu, lub innym sposobie wcześniejszego ustalenia, czy powierzenie dodatkowych obowiązków pracownikowi posterunku ruchu nie spowoduje jego nadmiernego obciążenia pracą, która mogłaby prowadzić do obniżenia poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego.

**6) Urządzenia ochrony środowiska (UOZ, ekrany dźwiękochłonne, itp.)**

**7) Inne (jeśli dotyczy)**

**4. Identyfikacja zagrożeń mogących zaistnieć wskutek wprowadzenia zmiany:**

Zagrożenia, które identyfikuje Zespół muszą dotyczyć wyłącznie ocenianej zmiany (jeśli identyczne zagrożenia występowały przed zmianą i po zmianie, nie należy ich ujmować) oraz mają być wyselekcjonowane z „Rejestru zagrożeń” pod kątem analizowanego zakresu zmiany wraz z numerem identyfikacyjnym zagrożenia z „Rejestru...”. Nie należy bez zastanowienia kopiować fragmentów „Rejestru zagrożeń”.

Do obowiązku Zespołu należy również identyfikacja nowych zagrożeń, które nie występują w „Rejestrze...” oraz uszczegółowienie opisu zagrożeń, jeśli występowały przed zmianą, ale zostały zmienione.

**a) zagrożenia dla działań związanych z wprowadzaniem zmiany:**

Przykłady:

- niezgodne z wytycznymi ustawienie sygnalizatora SSP – po zabudowaniu, a przed uruchomieniem SSP;

**b) zagrożenia mogące wystąpić po wprowadzeniu zmiany:**

Przykład:

- błędy wynikające z niedyspozycji pracownika spowodowane użyciem środków działających podobnie do alkoholu

**5. Analiza kryteriów znaczenia:**

**a. skutki awarii systemu:**

Przykłady:

- zdarzenie,
- sytuacja potencjalnie niebezpieczna,
- itp.

b. innowacja wykorzystana przy wprowadzaniu zmiany:

- należy analizować pod kątem eksploatacji/posiadania doświadczeń z użytkowania danego rozwiązania w Spółce;

c. złożoność zmiany:

- należy uwzględnić ilość zmienianych podsystemów strukturalnych oraz zakres zmian tych podsystemów;
- należy uwzględnić zmiany lub nowe interfejsy pomiędzy podsystemami oraz elementami podsystemów;

d. monitoring:

- możliwość obserwowania oraz dokonywania odpowiednich interwencji w przypadku awarii w całym cyklu życia systemu (zmiany);

e. odwracalność zmiany:

- zdolność powrotu systemu do stanu sprzed zmiany (nie uwzględnia się kryterium ekonomicznego);

f. dodatkowość:

- należy przeanalizować jakie zmiany w danym systemie wystąpiły w okresie 3 lat przed wprowadzeniem zmiany (dotyczy zmian nieznaczających mających wpływ na analizowaną zmianę);

**6. Dodatkowe środki kontroli ryzyka:**

Należy wskazać wszystkie zasadne do wdrożenia środki, skutkujące obniżeniem ryzyka, m.in.:

- w zakresie dodatkowego szkolenia personelu z nowo zabudowanych urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- konieczność opracowania przez wykonawcę dokumentu „Projekt zabezpieczenia miejsca robót”.

**B. Dla etapu Projektowania (dotyczy projektów, dla których została wykonana ocena znaczenia zmiany na etapie Studium Wykonalności).**

**1. Opis systemu w którym wprowadzana jest zmiana.**

Zespół dokonujący oceny znaczenia zmiany musi:

- a) przeanalizować dokumentację z dokonanej na etapie Studium Wykonalności (SW) oceny pod kątem aktualności opisu stanu istniejącego,
- b) w przypadku braku zmian, Zespół przywołuje „Notatkę” z oceny znaczenia zmiany etapu SW z opisem stanu istniejącego oraz potwierdza, że stan istniejący nie uległ zmianie,

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

- c) w przypadku zmian w stanie istniejącym, zespół musi scharakteryzować zmienione elementy oraz potwierdza, że w pozostałym zakresie stan istniejący nie uległ zmianie w stosunku do opisanego w notatce, którą należy przywołać.

## **2. Opis wprowadzanej zmiany**

W oparciu o dokumentację projektową Zespół dokonuje syntetycznego opisu planowanej do wprowadzenia zmiany. „Notatka” z oceny znaczenia zmiany sporządzona na etapie SW powinna zostać wykorzystana jako materiał pomocniczy.

### **1) Podsystem „Infrastruktura”:**

- a) Tor – układ geometryczny, pochylenie podłużne, podtorze, odwodnienie, nawierzchnia torowa:

W szczególności należy opisać:

- czy na odcinkach linii objętych projektem nie występują szyny obrabiane termicznie (powyżej 120 km/h są niedopuszczalne),

- b) Perony długość, wysokość i rodzaj nawierzchni, zgodność z TSI

- c) Obiekty inżynieryjne (mosty / wiadukty kolejowe, przepusty, ściany oporowe)

W szczególności należy opisać:

- czy zostało przewidziane przeprowadzenie badania nośności (badania obciążeniowe) poszczególnych obiektów inżynieryjnych. Jeżeli nie, to należy podać przyczynę.
- czy zostało przewidziane przeprowadzenie badania dynamicznego poszczególnych obiektów inżynieryjnych. Jeżeli nie, to należy podać przyczynę.

- d) Obiekty nie należące do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

- skrajnia wiaduktów drogowych,
- inne jeśli dotyczy.

### **2) Podsystem „Energia” (sieć trakcyjna, sieć powrotna, system zasilania elektroenergetycznego, podstacje kabiny sekcyjne):**

W szczególności należy opisać:

- skrajnię nowych konstrukcji wsporczych;
- czy zostanie zachowana ciągłość widoczności sygnałów na sygnalizatorach
- prędkość maksymalną wynikającą z parametrów podsystemu.

### **3) Podsystem „Sterowanie – urządzenia przytorowe” (kontrola pociągu – rodzaj urządzeń sterowania ruchem kolejowym, łączność radiowa, detekcja pociągu):**

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

a) Urządzenia Sterowania Ruchem Kolejowym

W szczególności należy opisać:

- zachowanie wymaganych dróg hamowania dla prędkości maksymalnej w kontekście rozmieszczenia semaforów (WTB-10)
- widoczność sygnalizatorów i wskaźników (WTB-10)
- ciągłość widoczności sygnału dla sygnalizatora (WTB-10)

b) Urządzenia kontroli nie zajętości oraz detekcji stanów awaryjnych taboru

c) Łączność przewodowa i radiowa

W szczególności należy opisać:

- czy została przewidziana rejestracja rozmów (funkcja wymagana)
- czy występuje pełny zasięg propagacji radiowej.

**4) Rozjazdy**

W szczególności należy opisać, czy zmiana uwzględnia wymagania wynikające z zapisów punktu 3 ustęp 2, 3, 4 tomu IV Standardów Technicznych CNTK:

- Dla prędkości większej niż 130km/h ( $V > 130\text{km/h}$ ) – do przestawiania zwrotnic rozjazdów leżących w torach głównych zasadniczych należy stosować napędy zwrotnicowe nierozpruwalne. Dopuszcza się stosowanie konstrukcji zapewniających ryglowanie obu iglic - w tym przypadku można stosować wymagania na układ nastawczo-kontrolny producenta rozjazdu.
- Dla prędkości nie większej niż 130km/h ( $V \leq 130\text{km/h}$ ) należy stosować napędy rozpruwalne, z tym, że w torach głównych zasadniczych o sile trzymania nie mniejszej niż 7 kN.
- Urządzenia srk muszą zapewniać kontrolę rozprucia zwrotnicy i ruchomego dzioba krzyżownicy.

**5) Przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia dla pieszych:**

Zespół opisuje wyłącznie zmieniane parametry w odniesieniu do obowiązującego Rozporządzenia oraz regulacji wewnętrznych Spółki, tj.:

- czy kategoria przejazdu kolejowo - drogowego / przejścia dla pieszych w poziomie szyn jest adekwatna do planowanej docelowej prędkości na linii kolejowej,
- kąt skrzyżowania drogi (pasa jezdni) z torem kolejowym,
- wartości pochyłeń podłużnych drogi na dojeździe do przejazdu,
- wymaganych warunków widoczności czoła pociągu liczonego od strony drogi,
- prognozowany iloczyn ruchu (w przypadku prognozowanego zwiększenia ruchu),



**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

- powiązania przejazdów kolejowo-drogowych kat. A usytuowanych w obrębie posterunku ruchu w urządzeniach srk,
- rozmieszczenie monitorów ekranowych zgodnie z obowiązującymi w Spółce *Standardami ergonomicznego stanowiska pracy dyżurnego ruchu dokonującego prowadzenia ruchu kolejowego wyposażonego w kilka lub kilkanaście monitorów ekranowych oraz manipulatory;*

Zespół wskaże parametry na przejazdach objętych projektem, które nadal nie będą spełniały wymagań Rozporządzenia (w takim przypadku należy wskazać konieczność uzyskania zgody na odstępstwo od postanowień Rozporządzenia).

W przypadku gdy oceniany projekt nie przewiduje modernizacji wszystkich przejazdów na planowanej do modernizacji linii, należy wskazać wyłącznie te parametry przejazdów kolejowo-drogowych (nie przewidzianych do modernizacji), które nie spełniają wymagań rozporządzenia. W takim przypadku, Zespół wypełnia Formularz działania korygującego/zapobiegawczego (Załącznik 1 do procedury SMS/MMS-PD-05 „Działania korygujące i zapobiegawcze”) i przekazuje do właściwego Zakładu Linii Kolejowych.

W przypadku zmiany miejsca obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych każdorazowo w treści „Notatki” musi się znaleźć zapis mówiący o wynikach wcześniej przeprowadzonego przez Zakład Linii Kolejowych chronometrażu, lub innym sposobie wcześniejszego ustalenia, czy powierzenie dodatkowych obowiązków pracownikowi posterunku ruchu nie spowoduje jego nadmiernego obciążenia pracą, która mogłaby prowadzić do obniżenia poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego.

**6) Urządzenia ochrony środowiska (UOZ, ekrany dźwiękochłonne, itp.)**

**7) Inne (jeśli dotyczy).**

**3. Identyfikacja zagrożeń mogących zaistnieć wskutek wprowadzenia zmiany:**

*Do obowiązku zespołu należy identyfikacja nowych zagrożeń, które nie zostały zidentyfikowane w trakcie oceny dokonanej na etapie studium wykonalności, oraz tych które nie występują w Rejestrze zagrożeń, jak również uszczegółowienie opisu zagrożeń, jeśli występowały przed zmianą, ale zostały zmienione, np.: łamanie przepisów ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym na różnych kategoriach przejazdów.*

*Zagrożenia, które identyfikuje zespół muszą dotyczyć wyłącznie ocenianej zmiany (jeśli identyczne zagrożenia występowały przed zmianą i po zmianie, nie należy ich*

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

*ujmować) oraz mają być wyselekcjonowane z Rejestru zagrożeń pod kątem analizowanego zakresu zmiany wraz z numerem identyfikacyjnym zagrożenia z Rejestru. /nie należy bez zastanowienia kopiować fragmentów Rejestru zagrożeń/*

a) zagrożenia dla działań związanych z wprowadzaniem zmiany

Przykłady:

- niezgodne z wytycznymi ustawienie sygnalizatora SSP – po zabudowaniu, a przed uruchomieniem SSP;
- prośba do IBR3 o podanie jak największej liczby przykładów;

b) zagrożenia mogące wystąpić po wprowadzeniu zmiany

**4. Analiza kryteriów znaczenia:**

Zespół jako podstawę wykorzysta opis kryteriów z oceny znaczenia zmiany dokonanej na etapie studium wykonalności, doprecyzowując zapisy (w szczególności w zakresie zmian stanu istniejącego oraz planowanego). Należy zwrócić szczególną uwagę na kryteria opisane w pkt: b, c, f.

a) skutki awarii systemu:

Przykłady:

- zdarzenie,
- sytuacja potencjalnie niebezpieczna,
- itp.

b) innowacja wykorzystana przy wprowadzaniu zmiany:

- należy analizować pod kątem eksploatacji/posiadania doświadczeń z użytkowania danego rozwiązania w Spółce;

c) złożoność zmiany:

- należy uwzględnić ilość zmienianych podsystemów strukturalnych oraz zakres zmian tych podsystemów;
- należy uwzględnić zmiany lub nowe interfejsy pomiędzy podsystemami oraz elementami podsystemów;

d) monitoring:

- możliwość obserwowania oraz dokonywania odpowiednich interwencji w przypadku awarii w całym cyklu życia systemu (zmiany);

e) odwracalność zmiany:

- zdolność powrotu systemu do stanu sprzed zmiany (nie uwzględnia się kryterium ekonomicznego);



**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

f) dotatkowość:

- należy przeanalizować jakie zmiany w danym systemie wystąpiły w okresie 3 lat przed wprowadzeniem zmiany (dotyczy zmian nieznaczących mających wpływ na analizowaną zmianę);

**5. Dodatkowe środki kontroli ryzyka:**

Należy wskazać wszystkie uzasadnione do wdrożenia środki, skutkujące obniżeniem poziomu ryzyka, m.in.:

- w zakresie dodatkowego szkolenia personelu z nowo zabudowanych urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- konieczność opracowania przez wykonawcę dokumentu „Projekt zabezpieczenia miejsca robót”.

**C. Dla budowli tymczasowych:**

**1. Opis systemu w którym wprowadzana jest zmiana – dla budowli tymczasowych.**

**Perony, przejazdy i przejścia,**

- Wyciąg z Id-12
- Lokalizacja – szlak/stacja/przystanek, tor i kilometr,
- Opis:
  - tor na łuku/ prostej
  - istniejąca infrastruktura, która będzie powiązana z wprowadzaną zmianą,
  - podstawowe informacje na temat sposobu prowadzenia ruchu w obszarze planowanej zmiany (peronu, przejazdu/przejścia),
- Rodzaj nawierzchni w przypadku tymczasowych przejazdów i przejść.

**2. Opis wprowadzanej zmiany**

**Perony:**

- wyciąg z opisu projektu budowlanego łącznie z oznakowaniem,
- dojścia do peronu,
- sposób powiadomienia przewoźników o utworzeniu peronu tymczasowego,
- konieczność wprowadzenia zmian do Regulaminu technicznego posterunku ruchu i zapoznanie z nim w sposób dowodny wszystkich zainteresowanych,
- konieczność opracowania Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót i zapoznanie z nim w sposób dowodny wszystkich zainteresowanych,

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

**Przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia dla pieszych:**

- wyciąg z opisu projektu budowlanego łącznie z oznakowaniem,
- dojścia do przejazdu (jeśli dotyczy),
- konieczność wprowadzenia zmian do Regulaminu technicznego posterunku ruchu i zapoznanie z nim w sposób dowodny wszystkich zainteresowanych,
- konieczność opracowania Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót i zapoznanie z nim w sposób dowodny wszystkich zainteresowanych,
- konieczność posiadania na zabudowywane budowle i/lub urządzenia wymaganych świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu,
- projekt metryki przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia,
- projekt Regulaminu obsługi przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia (jeśli jest wymagany).

Zespół opisuje parametry w odniesieniu do obowiązującego Rozporządzenia oraz regulacji wewnętrznych Spółki.

W przypadku przejazdów lub przejść wyposażonych w urządzenia TVU należy podać, czy rozmieszczenie monitorów ekranowych jest zgodne z obowiązującymi w Spółce *Standardami ergonomicznego stanowiska pracy dyżurnego ruchu dokonującego prowadzenia ruchu kolejowego wyposażonego w kilka lub kilkanaście monitorów ekranowych oraz manipulatory.*

W przypadku budowy innych tymczasowych budowli lub obiektów należy stosować zasady identyczne jak dla pozostałych zmian (nie tymczasowych).

**3. Identyfikacja zagrożeń mogących zaistnieć wskutek wprowadzenia zmiany:**

*Zagrożenia, które identyfikuje zespół muszą dotyczyć wyłącznie ocenianej zmiany (jeśli identyczne zagrożenia występowały przed zmianą i po zmianie, nie należy ich ujmować) oraz mają być wyselekcjonowane z Rejestru zagrożeń pod kątem analizowanego zakresu zmiany wraz z numerem identyfikacyjnym zagrożenia z Rejestru. /nie należy bez zastanowienia kopiować fragmentów Rejestru zagrożeń/*

*Do obowiązku zespołu należy również identyfikacja nowych zagrożeń, które nie występują w Rejestrze oraz uszczegółowienie opisu zagrożeń, jeśli występowały przed zmianą, ale zostały zmienione, np.: łamanie przepisów ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym na różnych kategoriach przejazdów.*

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

a) zagrożenia dla działań związanych z wprowadzaniem zmiany;

Przykłady:

- niezgodne z wytycznymi ustawienie sygnalizatora SSP – po zabudowaniu, a przed uruchomieniem SSP;

b) zagrożenia mogące wystąpić po wprowadzeniu zmiany;

**4. Analiza kryteriów znaczenia:**

a. skutki awarii systemu:

Przykłady:

- zdarzenie,
- sytuacja potencjalnie niebezpieczna,
- itp.

b. innowacja wykorzystana przy wprowadzaniu zmiany:

- należy analizować pod kątem eksploatacji/posiadania doświadczeń z użytkowania danego rozwiązania w Spółce;

c. złożoność zmiany:

- należy uwzględnić ilość zmienianych podsystemów strukturalnych oraz zakres zmian tych podsystemów;
- należy uwzględnić zmiany lub nowe interfejsy pomiędzy podsystemami oraz elementami podsystemów;

d. monitoring:

- możliwość obserwowania oraz dokonywania odpowiednich interwencji w przypadku awarii w całym cyklu życia systemu (zmiany);

e. odwracalność zmiany:

- zdolność powrotu systemu do stanu sprzed zmiany (nie uwzględnia się kryterium ekonomicznego);

f. dotatkowość:

- należy przeanalizować jakie zmiany w danym systemie wystąpiły w okresie 3 lat przed wprowadzeniem zmiany (dotyczy zmian nieznaczających mających wpływ na analizowaną zmianę);

## PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**Procedura:  
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:  
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:  
25.07.2019

Wersja: 1.7

### **6. Dodatkowe środki kontroli ryzyka:**

Należy wskazać wszystkie uzasadnione do wdrożenia środki, skutkujące obniżeniem poziomu ryzyka, m.in.:

- w zakresie dodatkowego szkolenia personelu z nowo zabudowanych urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- konieczność opracowania przez wykonawcę dokumentu „Projekt zabezpieczenia miejsca robót”.