

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

ZARZĄDZANIE ZMIANĄ

Ryszard Włoszczyna		Włodzimierz Kielczyński		Mirosław Skubiszyński	
Opracował	podpis	Sprawdził	podpis	Zatwierdził	podpis

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

SPIS TREŚCI

ZARZĄDZANIE ZMIANĄ	1
Rozdział 1. Cel i zakres procedury	4
§ 1	4
§ 2	4
Rozdział 2. Dokumenty związane	5
§ 3	5
Rozdział 3. Zasady odpowiedzialności	8
§ 4	8
Rozdział 4. Opis postępowania	17
§ 5	17
§ 6	19
§ 7	20
§ 8	26
§ 9	28
§ 10	31
Rozdział 5. Wykaz załączników	33
§ 11	33
Rozdział 6. Tabela zmian	34
§ 12	34
Załącznik 1. „Wniosek o powołanie Zespołu dla dokonania oceny znaczenia zmiany”	39
Załącznik 2. „Decyzja o powołaniu zespołu ds. oceny znaczenia zmiany”	40
Załącznik 3. „Notatka z posiedzenia Zespołu dokonującego oceny znaczenia zmiany”	41
Załącznik 3a „Notatka z posiedzenia Zespołu dokonującego oceny znaczenia zmiany”	44
Załącznik 4. „Raport z oceny znaczenia zmiany”	56

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

Załącznik 5. Wniosek o powołanie Zespołu dla dokonania oceny ryzyka znaczącej zmiany”	58
Załącznik 6. „Decyzja o powołaniu Zespołu ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany”	59
Załącznik 7. „Raport z oceny ryzyka znaczącej zmiany”	60
Załącznik 8. „Wytoczne opracowywania projektów „Notatek” z oceny znaczenia zmiany dla budowy modernizacji i/lub odnowienia”	62
Załącznik 9. „Deklaracja” – zgodna z art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013	104

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

Rozdział 1. Cel i zakres procedury

§ 1

Celem procedury jest określenie procesu zarządzania zmianą w systemie kolejowym poczynając 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 (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.
 - 7) wprowadzane są do obrotu wyroby staroużyteczne - w przypadku prowadzenia modernizacji oraz odnowienia podsystemu, jak również budowy podsystemu oraz innych inwestycji gdzie prowadzona będzie weryfikacja WE podsystemu.
2. Zmiana w systemie kolejowym może mieć charakter:

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

- a) techniczny,
 - b) eksploatacyjny,
 - c) organizacyjny - dotyczy wyłącznie zmian, które mogą mieć wpływ na procesy eksploatacyjne lub procesy utrzymania.
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.
4. Oceny znaczenia zmiany dla zmian o których mowa w §2 ust. 1 pkt 3) wymagające wcześniejszego uzyskania zgody na odstępstwo od postanowień przepisów powszechnie obowiązujących i/lub regulacji wewnętrznych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. powinny być procedowane przez właściwy terytorialnie Zakład Linii Kolejowych w pierwszej kolejności i bez zbędnej zwłoki. W szczególności dotyczy to projektów inwestycyjnych realizowanych przez podmioty zewnętrzne a służące celom społecznym, jak np.: gazociągi, wodociągi, wiadukty, tunele, itp.

Rozdział 2. Dokumenty związane

§ 3

Dokumentami związanymi z niniejszą procedurą są w szczególności:

- 1) Dyrektywa 2016/798 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei;
- 2) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej;
- 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;

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

- 5) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011;
- 6) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010;
- 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.;
- 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 delegowanego Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010;

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

Lp.	Pkt. załącznika II do Rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/762
1.	Pkt. 3.1. Działania mające na celu ograniczenie ryzyk
2.	Pkt. 5.4.1. Organizacja musi wdrażać i kontrolować zmiany w systemie zarządzania bezpieczeństwem w celu utrzymania lub poprawy wyników w zakresie bezpieczeństwa. Obejmuje to podejmowanie decyzji na poszczególnych etapach procesu zarządzania zmianą oraz późniejszy przegląd ryzyk dla bezpieczeństwa.

- 13) Wykaz zgodności procedury względem wymagań załącznika II do Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiającego szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011;

Lp.	Pkt. załącznika II do Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/779
1.	Pkt I: 2.2, 8.2b, Pkt II: 2d, 5d, 5e, 6a-e, 7

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

Rozdział 3. Zasady odpowiedzialności**§ 4**

<i>Lp.</i>	<i>Stanowisko/funkcja</i>	<i>Symbol</i>	<i>Zakres odpowiedzialności</i>
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).
2.	Dyrektor Biura Bezpieczeństwa	IBR	1) Powołanie i nadzór nad pracą Zespołu: ds. oceny znaczenia zmiany oraz Zespołu ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany; 2) Uzgodnienie Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany pod względem bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz przekazanie do akceptacji przez Członka Zarządu Spółki właściwego ds. SMS; 3) Akceptacja Raportu z oceny znaczenia zmiany; 4) Akceptacja Suplementu do Raportu z przeprowadzonej niezależnej oceny stosowania procesu zarządzania ryzykiem opracowanego przez Zespół ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany; 5) Zapoznanie się z Raportem z przeprowadzonej niezależnej oceny stosowania procesu zarządzania ryzykiem;

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

<i>Lp.</i>	<i>Stanowisko/funkcja</i>	<i>Symbol</i>	<i>Zakres odpowiedzialności</i>
1		2	3
			6) Uruchamianie procedury działań korygujących lub zapobiegawczych (SMS/MMS-PD-05).
3.	Dyrektor Biura Dróg Kolejowych w zakresie obejmującym MMS	ILK	1) Podpisanie Wniosku kierowanego do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa o powołanie Zespołu dla dokonania oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany; 2) Zatwierdzenie Raportu z oceny znaczenia zmiany; 3) Zatwierdzenie Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany; 4) Analiza „Raportu” opracowanego przez jednostkę oceniającą; 5) Podpisanie „Deklaracji” – o której mowa w art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013; 6) Przedłożenie do Biura Zarządu PKP PLK S.A. „Deklaracji” – o której mowa w art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013. 7) Opiniowanie wniosku na Zarząd o odstąpienie od zapisów Dokumentacji Systemu Utrzymania; 8) Uruchamianie procedury działań korygujących lub zapobiegawczych zgodnie z procedurą SMS/MMS-PD-05.
4.	Kierownik jednostki / komórki organizacyjnej Spółki	-	1) Podpisanie Wniosku kierowanego do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa o powołanie Zespołu dla dokonania oceny

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

<i>Lp.</i>	<i>Stanowisko/funkcja</i>	<i>Symbol</i>	<i>Zakres odpowiedzialności</i>
	1	2	3
	w zakresie obejmującym SMS		znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany; 2) Zatwierdzenie Raportu z oceny znaczenia zmiany; 3) Zatwierdzenie Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany. 4) Analiza „Raportu” opracowanego przez jednostkę oceniającą. 5) Podpisanie „Deklaracji” – o której mowa w art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013; 6) Przedłożenie do Biura Zarządu PKP PLK S.A. „Deklaracji” – o której mowa w art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013.
5.	Przewodniczący Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany	-	1) Prawidłowa organizacja pracy oraz bezpośredni nadzór nad pracą Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany; 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

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
Data wydania:
25.10.2021
Wersja: 2.1

<i>Lp.</i>	<i>Stanowisko/funkcja</i>	<i>Symbol</i>	<i>Zakres odpowiedzialności</i>
	1	2	3
			właściwej ds. bezpieczeństwa i interoperacyjności w Regionie. 3) Podpisanie Notatki z oceny znaczenia zmiany; 4) Przekazanie Raportu (wraz z Notatką) do zatwierdzenia do kierownika jednostki / komórki organizacyjnej w której powołano Zespół; 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; 6) Przekazanie Raportu (wraz z Notatką) do akceptacji przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa; 7) Przekazanie Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany do zapoznania przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa oraz przekazanie do uzgodnienia pod względem bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
6.	Komórka/jednostka organizacyjna Spółki (lub koordynator ds. SMS lub koordynator ds. MMS)	-	1) Określenie charakteru zmiany; 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; 3) Wystąpienie do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa z pisemnym wnioskiem

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

<i>Lp.</i>	<i>Stanowisko/funkcja</i>	<i>Symbol</i>	<i>Zakres odpowiedzialności</i>
1	2	3	
			o powołanie Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany; 4) Przygotowanie oraz przekazanie do Przewodniczącego Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany, dokumentacji niezbędnej dla dokonania oceny znaczenia zmiany; 5) Przygotowanie oraz przekazanie do niezależnej jednostki oceniającej wymaganej dokumentacji niezbędnej dla przeprowadzenia oceny. 6) Analiza „Raportu” sporządzonego przez jednostkę oceniającą 7) Opracowanie „Deklaracji” – o której mowa w art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013; 8) Przedłożenie kierownikowi jednostki/komórki organizacyjnej „Deklaracji” – o której mowa w art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013, celem podpisania; 9) Przekazanie kopii „Deklaracji” – o której mowa w art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013, podpisanej przez Członków Zarządu do Biura Bezpieczeństwa 10) Archiwizacja dokumentacji z przeprowadzonej oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany;

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

<i>Lp.</i>	<i>Stanowisko/funkcja</i>	<i>Symbol</i>	<i>Zakres odpowiedzialności</i>
	1	2	3
7.	Członkowie Zespołu do spraw oceny znaczenia zmiany oraz Zespołu do spraw oceny ryzyka znaczącej zmiany	-	1) Poprawne, rzetelne i obiektywne przeprowadzenie procesów oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany; 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; 3) Przygotowanie Raportu z oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany; 4) Przekazanie przez Przewodniczącego Zespołu Raportu z oceny znaczenia zmiany (wraz z Notatką) / Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany do zatwierdzenia, kierownikowi komórki / jednostki organizacyjnej Spółki w której powołano zespół;

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

<i>Lp.</i>	<i>Stanowisko/funkcja</i>	<i>Symbol</i>	<i>Zakres odpowiedzialności</i>
	1	2	3
			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.
8.	Jednostka oceniająca	-	1) Wnikliwe przeanalizowanie otrzymanej dokumentacji umożliwiające przeprowadzenie niezależnej oceny; 2) Obiektywne i rzetelne przeprowadzenie procesów związanych z niezależną oceną prawidłowości stosowania zarządzania ryzykiem oraz zapewnienie poprawności ich wyników; 3) Przygotowanie Raportu z przeprowadzonej niezależnej oceny stosowania procesu zarządzania ryzykiem; 4) Określenie czy zmiana jest zmianą istotną; 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 zlecanych przez Centrum Realizacji Inwestycji przedłożenie Raportu do kierującego komórką

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

<i>Lp.</i>	<i>Stanowisko/funkcja</i>	<i>Symbol</i>	<i>Zakres odpowiedzialności</i>
	1	2	3
			organizacyjną realizującą projekt, którego dotyczyła niezależna ocena.
9.	Zastępca Dyrektora Biura Bezpieczeństwa	IBRz	1) Zatwierdzenie Raportu z oceny znaczenia zmiany – dla ocen dokonywanych przez Zespół powołany w Biurze Bezpieczeństwa; 2) Zatwierdzanie Raportu z oceny znaczenia zmiany – w czasie nieobecności Dyrektora Biura Bezpieczeństwa.
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. 3) Opracowanie i podpisanie „Deklaracji” – o której mowa w art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013; 4) Przedłożenie do Biura Zarządu PKP PLK S.A. „Deklaracji” – o której mowa w art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013; 5) Przekazanie kopii „Deklaracji” – o której mowa w art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013,

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

<i>Lp.</i>	<i>Stanowisko/funkcja</i>	<i>Symbol</i>	<i>Zakres odpowiedzialności</i>
1		2	3
			podpisanej przez Członków Zarządu do Biura Bezpieczeństwa; 6) Archiwizacja dokumentacji z przeprowadzonej oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany.
11.	Komórka właściwa ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w Centrum Realizacji Inwestycji	-	1) Przekazywanie kopii „Raportu z przeprowadzonej niezależnej oceny adekwatności stosowania procesu zarządzania ryzykiem” Dyrektorowi Biura Bezpieczeństwa w przypadku ocen zleczanych przez Centrum Realizacji Inwestycji. 2) Koordynowanie sporządzania zastrzeżeń do „Raportu...” jednostki oceniającej lub opracowania suplementu do „Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany” Zespołów powołanych w Centrum Realizacji Inwestycji.
12.	Komórka właściwa ds. bezpieczeństwa i interoperacyjności w Regionie Centrum Realizacji Inwestycji	IREBI	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.
13	Członkowie Zarządu PKP PLK S.A. – reprezentacja zgodnie z KRS	-	Podpisanie „Deklaracji” – o której mowa w art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

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.

* - 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 branże (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. bezpieczeństwa i interoperacyjności w Regionie.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

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, odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad pracami Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany.

W uzasadnionych przypadkach w pracach Zespołu mogą uczestniczyć w charakterze doradczym 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 o ile tematyka oceny znaczenia zmiany dotyczy zadań realizowanych przez tę Sekcję. 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.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

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” (wg wzoru stanowiącego Załącznik 3) 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 / podsystemami, celem zapewnienia bezpiecznej integracji w ramach istniejącego systemu.

3. Identyfikacja zagrożeń mogących zaistnieć wskutek wprowadzenia zmiany

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”.

4. Wytyczne opracowywania projektów „Notatek” z oceny znaczenia zmiany dla budowy, modernizacji i/lub odnowienia systemu podano w Załączniku 8.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

§ 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.
 - 1) 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) W przypadku ocen znaczenia zmiany dla uzyskania zgody na odstępstwo od przepisów powszechnie obowiązujących i/lub regulacji wewnętrznych obowiązujących w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. należy opracować „Notatkę” wg wzoru stanowiącego Załącznik 3.

Dopuszcza się połączenie w ramach jednej oceny, dotychczasowego Procesu dotyczącego uzyskania zgody na odstępstwo od postanowień obowiązujących regulacji wewnętrznych Spółki lub przepisów powszechnie obowiązujących z oceną znaczenia zmiany przeprowadzaną w ramach danej inwestycji – wg wzoru stanowiącego Załącznik 3a.

Powyższe możliwe jest do zastosowania w przypadku zidentyfikowania przez Zespół wymogu uzyskania zgody na odstępstwo od obowiązujących aktów prawnych w ramach dokonywania oceny znaczenia zmiany w zakresie danej inwestycji.
 - 3) W przypadku ocen znaczenia zmiany dla zastosowania wyrobów staroużytecznych w treści „Notatki” (załącznik 3a) należy uwzględnić między innymi czy:
 - a) wyrób był odpowiednio dopuszczony do eksploatacji i wprowadzony do obrotu, co może obejmować m.in. sprawdzenie „Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu...” lub odpowiedniej deklaracji zgodności WE lub deklaracji zgodności z

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

typem – zależnie od zasad obowiązujących przy pierwszym wprowadzeniu do obrotu,

- b) wyrób spełnia wymagania pozwalające na potwierdzenie zgodności podsystemu z wymaganiami zasadniczymi m.in. Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności, Listą Prezesa UTK (wymagania właściwe ich eksploatacji utrzymania, m.in. dopuszczalne granice zużycia),
 - c) spełnione są właściwe interfejsy wewnętrzne, tj. czy wyrób zachowuje swoją integralność wewnętrzną,
 - d) są właściwe interfejsy zewnętrzne dotyczące współpracy z innymi urządzeniami (o ile dotyczy) oraz pracy w nowych / zmienionych warunkach eksploatacyjnych,
 - e) wyrób staroużyteczny posiada aktualną dokumentację dotyczącą utrzymania, określającą m.in. graniczne wartości zużycia, sposób montażu, odniesienie do prowadzonych okresowych ocen stanu wyrobu, z których będzie w sposób jednoznaczny wynikało iż możliwa jest zabudowa wyrobu staroużytecznego.
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.
 3. Projekty dokumentów opracowanych przez Zespół w trakcie oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany wraz z potwierdzeniem (pisemnym lub w formie e-maila) dokonania weryfikacji dokumentacji pod względem merytorycznym w zakresie kompetencji posiadanych przez poszczególnych członków Zespołu objętych zmianą, Przewodniczący przesyła do zaopiniowania przez osobę sprawującą nadzór nad pracami Zespołu z ramienia Biura Bezpieczeństwa (o ile została wskazana).
 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

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

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 podpisy 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. Dopuszcza się możliwość elektronicznego podpisania dokumentów (podpis niekwalifikowany) przez każdego pracownika posiadającego aktywne konto lub potwierdzenia w formie wiadomości e-mail. W treści wiadomości należy podać informację o następującej treści: „Akceptuję Notatkę nr z dnia dotyczącą wraz z Raportem nr z dnia ”.

Przewodniczący Zespołu przedkłada Raport z oceny znaczenia zmiany do zatwierdzenia kierownikowi / jednostki organizacyjnej komórki, w której Zespół powołano wraz z Notatką z posiedzenia Zespołu (Załącznik 3 lub odpowiednio Załącznik 3a). Kierownik jednostki / komórki organizacyjnej zapoznaje się z treścią Notatki i Raportu z oceny znaczenia zmiany a następnie zatwierdza Raport z oceny znaczenia zmiany.

5. Zatwierdzony przez kierownika jednostki / komórki organizacyjnej „Raport z oceny znaczenia zmiany” (wraz z Notatką) każdorazowo przesyłane są w formie pisemnej lub elektronicznej do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa, wraz z dokumentami stanowiącymi podstawę prac Zespołu. Dopuszcza się umieszczenie materiałów źródłowych na dysku sieciowym, jednocześnie wskazując ścieżkę dostępu.

Ponadto, w przypadku zmiany kategorii lub utworzenia nowego przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych w poziomie szyn 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.

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

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

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 wraz z uzasadnieniem przyczyny niezakończenia sprawy w wyznaczonym terminie wskazanym w Decyzji.
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, 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).

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

W treści Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany zamieszcza się, m.in. definicję systemu – zgodnie z wymogami Załącznika I do Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013, 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);
- 6) istniejące środki bezpieczeństwa oraz definicja wymogów bezpieczeństwa określonych w drodze procesu oceny ryzyka (na kolejnych koniecznych istotnych etapach);
- 7) założenia określające progi mające zastosowanie do oceny ryzyka.

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. – wskazując artykuł, paragraf, ustęp,

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

punkt, itd. Klasyfikacja ryzyka ma charakter ekspercki i wymaga udokumentowania decyzji podjętej przez Zespół.

14. W przypadku pokrycia przez Zespół wszystkich zidentyfikowanych zagrożeń kodeksami postępowania można uznać, 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 wewnętrznych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – wskazując artykuł, paragraf, ustęp, punkt, itd. 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 zagrożeniem” – wg obowiązującego „Rejestru zagrożeń” PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.).

W przypadku nie pokrycia kodeksami postępowania wszystkich zidentyfikowanych zagrożeń, Zespół przystępuje do identyfikacji „Systemu odniesienia”, czyli podobnego systemu, który sprawdził się w praktyce, a w przypadku braku systemu odniesienia dopuszczalność ryzyka wyłącznie dla pozostałych zagrożeń (nie pokrytych kodeksami postępowania), 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

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

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 z procedurą SMS/MMS-PR-02, uzupełniając zapisy w „Karcie Oceny Ryzyka” oraz treści Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany.

§ 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.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

3. W przypadku inwestycji, obejmujących linie kolejowe zarządzane przez dwa lub więcej Zakłady Linii Kolejowych, które będą wymagały wcześniejszego uzyskania zgody na odstępstwo od przepisów powszechnie obowiązujących i/lub regulacji wewnętrznych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., dopuszcza się przeprowadzenie jednej wspólnej oceny znaczenia zmiany – po wcześniejszym uzgodnieniu przez Wnioskodawcę z właściwymi terytorialnie Zakładami Linii Kolejowych, który Zakład będzie odpowiedzialny za wystąpienie do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa z wnioskiem o powołanie Zespołu oraz dokonanie oceny znaczenia zmiany. Pozostałe Zakłady Linii Kolejowych, które obejmuje planowana inwestycja winny ściśle i na bieżąco współpracować z Zakładem prowadzącym ocenę znaczenia zmiany, celem jak najsprawniejszego i szybkiego zakończenia oceny znaczenia zmiany.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

§ 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 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.
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

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

Bezpieczeństwa, a po jego zaakceptowaniu przekazywany przez Zespół wraz z pismem do niezależnej jednostki oceniającej.

5. Kierownik jednostki / komórki organizacyjnej po zapoznaniu się z treścią Raportu jednostki oceniającej, opierając się na pozytywnym wyniku zawartym w ww. Raporcie, opracowuje Deklarację – zgodnie z wymogami art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013, informującą o tym, że wszystkie zidentyfikowane zagrożenia oraz związane z nimi ryzyka dotyczące danej zmiany są utrzymywane na dopuszczalnym poziomie (Załącznik 9). Deklaracja każdorazowo podpisywana jest przez kierownika jednostki / komórki organizacyjnej, w której powołano Zespół, a następnie przesyłana jest do Biura Zarządu Spółki celem podpisania przez Członków Zarządu zgodnie reprezentacją KRS.
6. 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”.
7. Kopia deklaracji (zgodnej z wymogami art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013) podpisanej przez Członków Zarządu Spółki jest przesyłana do Biura Bezpieczeństwa.
8. Dokumentacja z przeprowadzonej oceny ryzyka znaczącej zmiany wraz z Deklaracją (zgodną z wymogami art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013), informującą o tym, że wszystkie zidentyfikowane zagrożenia oraz związane z nimi ryzyko dotyczące danej zmiany są utrzymywane na dopuszczalnym poziomie, przechowywane są w formie papierowej w jednostce / komórce organizacyjnej opracowującej dokumentację.
9. Członek Zarządu Spółki właściwy ds. SMS przekazuje niezwłocznie informacje dotyczące zmiany istotnej do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
10. Dokumentacja z przeprowadzonej niezależnej oceny prawidłowości stosowania procesu zarządzania ryzykiem w formie elektronicznej przechowywana jest w Biurze Bezpieczeństwa a w przypadkach obejmujących pojazdy kolejowe dodatkowo kopia

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

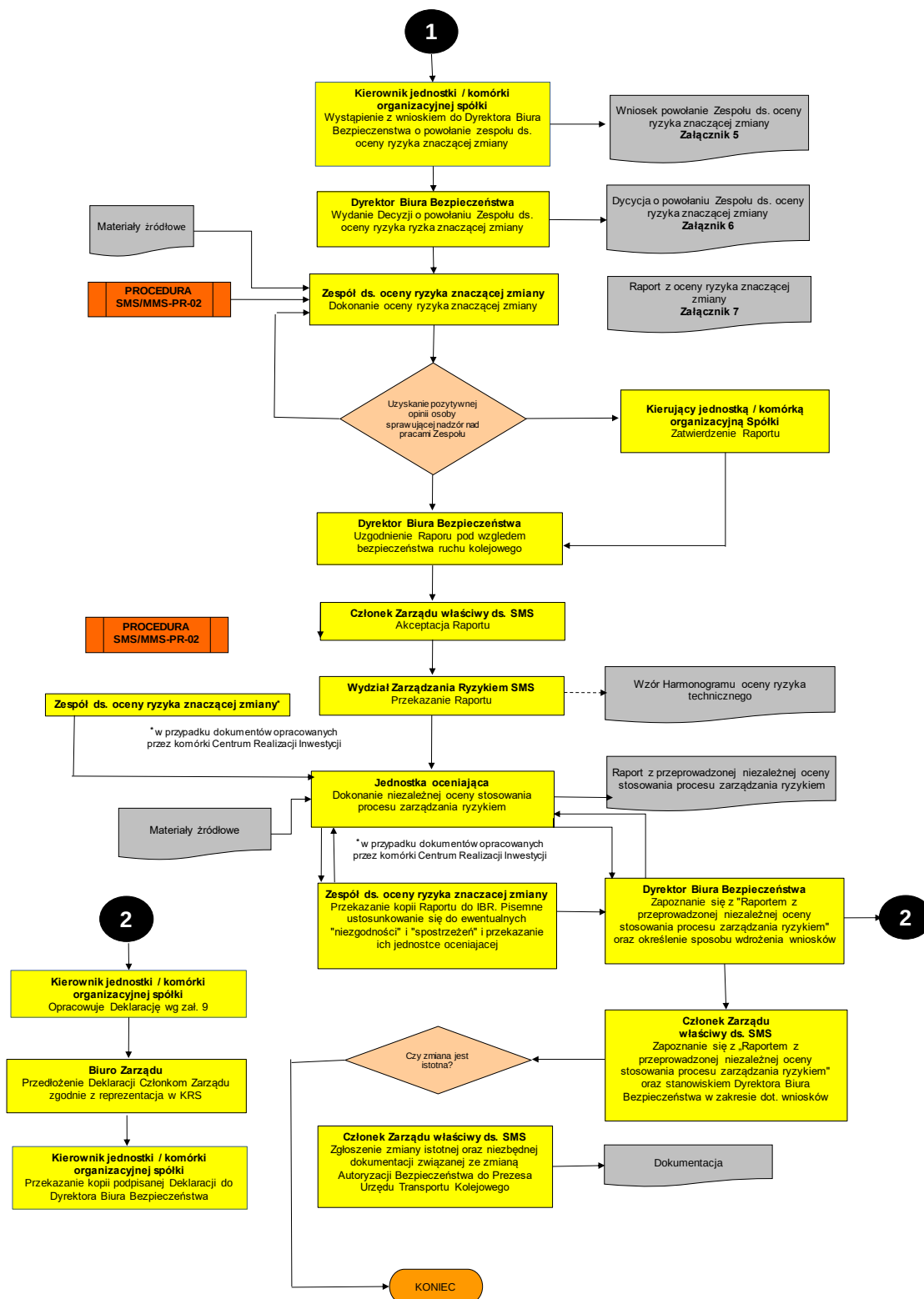
elektroniczna (skan) przekazywana jest do Pełnomocnika Zarządu ds. Systemu Zarządzania Utrzymaniem.

Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

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. „Wytyczne opracowywania projektów „Notatek” z oceny znaczenia zmiany dla budowy modernizacji i/lub odnowienia”.
 - A) Dla etapu Studium wykonalności oraz dla etapu Projektowania (dotyczy projektów, dla których nie było dokonanej oceny znaczenia zmiany na etapie Studium Wykonalności);
 - B) Dla etapu Projektowania (dotyczy projektów, dla których została wykonana ocena znaczenia zmiany na etapie Studium Wykonalności);
 - C) Dla budowli tymczasowych;
 - D) dla uzyskania zgody na odstępstwo od postanowień obowiązujących regulacji wewnętrznych Spółki/przepisów powszechnie obowiązujących.
9. „Deklaracja” – zgodna z art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

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

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

<i>Lp.</i>	<i>Strona/ punkt</i>	<i>Data</i>	<i>Zmiana</i>
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
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

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

Lp.	Strona/ punkt	Data	Zmiana
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
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.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

Lp.	Strona/ punkt	Data	Zmiana
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.
50.	Cała procedura	15.10.2020	Korekty o charakterze redakcyjnym oraz wynikające z doświadczeń z przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany. Dodano załącznik 9 – „Deklaracja” – zgodna z art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013.
51.	Cała procedura	16.12.2020	Korekty o charakterze redakcyjnym oraz wynikające z doświadczeń z przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany.
52.	Załącznik 8	27.07.2021	Lit. A pkt 2 Zaktualizowanie zapisów dot. postępowania Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany w zakresie określenia wartości parametrów eksploatacyjnych wymienionych w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności (TSI) przed modernizacją/odnowieniem. Zamieszczenie Diagramu pozwalającego na określenie postępowania Zespołu w zakresie identyfikacji obowiązku ponownej certyfikacji podsystemu przez jednostkę notyfikowaną.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

<i>Lp.</i>	<i>Strona/ punkt</i>	<i>Data</i>	<i>Zmiana</i>
			Lit. E Opracowanie postępowania Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany zasad eksploatacji podsystemów strukturalnych instalacji stałych po odnowieniu/modernizacji do czasu uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.
53.	§3	25.10.2021	Aktualizacja kryteriów rozporządzenia 779
54.	§4		Aktualizacja zakresów odpowiedzialności Dyrektora Biura Dróg Kolejowych

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

Załącznik 1.

„Wniosek o powołanie Zespołu dla dokonania oceny znaczenia zmiany”

- - /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.				

Nr KPK**

Identyfikator projektu**

* - niepotrzebne skreślić

** - o ile można wskazać

Przyczynami nie zakończenia przez Zespół oceny znaczenia zmiany w terminie wskazanym w poprzedniej Decyzji o powołaniu Zespołu nr były .

(Uwaga: zapis dotyczy wyłącznie przypadków, gdy dla konkretnej oceny znaczenia zmiany ma to być druga lub kolejna Decyzja o powołaniu Zespołu).

/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:
25.10.2021
Wersja: 2.1

Załącznik 2.

„Decyzja o powołaniu zespołu ds. oceny znaczenia zmiany”

- - /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.				

* - 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.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

Załącznik 3.

„Notatka z posiedzenia Zespołu dokonującego oceny znaczenia zmiany”

- - /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:

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: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

Decyzja Zespołu zmiana została uznana jako: **nie mająca wpływu na bezpieczeństwo / mająca wpływ na bezpieczeństwo lecz nieznacząca / mająca wpływ na bezpieczeństwo i znacząca¹.**

Zmiana została uznana za znaczącą ze względu na następujące kryteria, wg punktu 4 „Notatki”¹:

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, przejazdu kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn, obiekty inżynieryjne, perony, itp.) / ocena znaczenia zmiany nie obejmowała elementów podsystemu „Infrastruktura”¹:

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

- 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”¹:

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

- 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”¹:

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

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

- 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.					

- 5) Podpisy pozostałych członków Zespołu:

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

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:
 - a)
 - b)

Opracował/a:

Tel.:

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

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)]

- - /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:

14) 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	

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

tor zabudowany w roku		rok ostatniej naprawy		
konstrukcja bezстыkowa	tor 1*	długość odcinka		
	tor 2*	długość odcinka		
szyny typu	szyny		długość odcinka	stopień degradacji
		surowe		
		obrabiane cieplnie		
		surowe		
		obrabiane cieplnie		
		surowe		
		obrabiane cieplnie		
		surowe		
obrabiane cieplnie				
podkłady		długość odcinka	stopień degradacji**	
przytwierdzenie		długość odcinka		długość odcinka
rodzaj podsypki			stopień degradacji	
największe pochylenie miarodajne			długość odcinka	
ogólna długość prostych odcinków toru			największa przechyłka	

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

tor zabudowany w roku		rok ostatniej naprawy	
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							
Stan techniczny wg. ostatnich badań diagnost.							
Data sporządzenia							

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
Data wydania:
25.10.2021
Wersja: 2.1

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 świecie [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

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

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.

15) 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	Zachowana / Niezachowana – 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	Nie ogranicza / ogranicza 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	

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

Typ i rodzaj sieci trakcyjnej oraz kilometracja	
kolejowych z napędem z prędkością maksymalną (km/h)	

16) 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	
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:

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
Data wydania:
25.10.2021
Wersja: 2.1

Typ tarcz zaporowych:	
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

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.		
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03	
	Data wydania: 25.10.2021	
	Wersja: 2.1	

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		

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

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

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

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

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

Ekrany dźwiękochłonne zabudowane w km		Rok zabudowy:
Zabudowane w km		
Aktualny stan techniczny:		

20) **Zastosowanie materiałów staroużytecznych**

21) **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 inżynieryjne;

2) Podsystem „Energia”:

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

3) Podsystem „Sterowanie - urządzenia przytorowe”:

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

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

- 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:
 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 znacząca¹.**
- Zmiana została uznana za znaczącą ze względu na następujące kryteria, wg punktu 5 „Notatki”¹:**
- 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”¹:

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

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

- 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”¹:

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

- 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”¹:

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

- 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.					

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

5) Podpisy pozostałych członków Zespołu:

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

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:
 - a)
 - b)

Opracował/a:

Tel.:

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

Załącznik 4.

„Raport z oceny znaczenia zmiany”

- - /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 ZNACZĄCA¹

z punktu widzenia jej wpływu na bezpieczeństwo systemu kolejowego.

W tym uznano, że zmiana w podsystemie¹:

1. „Infrastruktura”: NIE JEST ZNACZĄCA / JEST ZNACZĄCA¹.
2. „Energia”: NIE JEST ZNACZĄCA / JEST ZNACZĄCA¹.
3. „Sterowanie-urządzenia przytorowe”: NIE JEST ZNACZĄCA / JEST ZNACZĄCA¹.
4. „Sterowanie – urządzenia pokładowe”: NIE JEST ZNACZĄCA / JEST ZNACZĄCA¹.
5. „Tabor”: NIE JEST ZNACZĄCA / JEST ZNACZĄCA¹.

UZASADNIENIE²:

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:

¹ niewłaściwe skreślić,

² 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: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

c. złożoność zmiany :

d. monitoring:

e. odwracalność zmiany:

f. dodatkowość:

Dodatkowe środki kontroli ryzyka:

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

* - 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: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

Załącznik 5.

Wniosek o powołanie Zespołu dla dokonania oceny ryzyka znaczącej zmiany

- - /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.				

* - 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: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

Załącznik 6.

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

- - /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.				

* - 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: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

Załącznik 7.

„Raport z oceny ryzyka znaczącej zmiany”

- - /rok

Miejscowość, dnia

Akceptuję:

Uzgadniam pod względem

Zatwierdzam:

bezpieczeństwa ruchu

kolejowego:

/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.				

* - 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:
3. Klasyfikacja ryzyka¹:
4. Wybór metody akceptacji ryzyka ze szczegółowym uzasadnieniem:
5. Wyniki wyceny ryzyka:
6. Wymagania bezpieczeństwa (dodatkowe środki kontroli ryzyka):

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

7. Wykazanie zgodności z wymogami bezpieczeństwa:

/podpis przewodniczący Zespołu

Opracował(a):

Tel:

1 Zasadniczo dopuszczalne / zasadniczo niedopuszczalne oraz opis z uzasadnieniem.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

Załącznik 8.

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

Wytyczne zawierają wskazówki oraz dane przykładowe zaznaczone kolorem zielonym.

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	

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura:
Zarządzanie zmianą

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

tor zabudowany w roku		rok ostatniej naprawy				
	tor 2*	długość odcinka				
szyny typu	szyny		długość odcinka	stopień degradacji		
	S42	surowe				
		obrabiane cieplnie				
	S49	surowe				
		obrabiane cieplnie				
	UIC60	surowe				
		obrabiane cieplnie				
		surowe				
		obrabiane cieplnie				
	podkłady	drewniane	długość odcinka	stopień degradacji **	betonowe	długość odcinka
miękkie				INBK7		
przytwierdzenie	K	długość odcinka	SB	długość odcinka		
rodzaj podsypki	tłuczeń		stopień degradacji	0,5		
największe pochylenie miarodajne			długość odcinka			
ogólna długość prostych odcinków toru			największa przechyłka			
najmniejszy promień łuku			największy promień łuku			
stan odwodnienia						

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

tor zabudowany w roku		rok ostatniej naprawy	
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	Jednokrawędziowy	Wyspowy – jednokrawędziowy	Wyspowy – dwukrawędziowy				
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	350x10
Rodzaj nawierzchni	asfalt	kostka betonowa	gruntowy	płyty granitowe			
Stan techniczny wg. ostatnich badań diagnost.							
Data sporządzenia i nr protokołu diagnostycznego							

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

c) Obiekty inżynieryjne

– 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		15x3		
22,254		25x3		

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

– 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:

- 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	Zachowana / Niezachowana – 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	Nie ogranicza / ogranicza zachowanie ciągłości widoczności sygnałów na semaforach
Data ostatniego przeglądu okresowego i jego wynik	

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
Data wydania:
25.10.2021
Wersja: 2.1

Typ i rodzaj sieci trakcyjnej oraz kilometracja	
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	
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:

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
Data wydania:
25.10.2021
Wersja: 2.1

Typ tarcz zaporowych:	
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:

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
Data wydania:
25.10.2021
Wersja: 2.1

Aktualny stan techniczny wg ostatniego badania, data i
nr protokołu diagnostycznego

5) Przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia dla pieszych:**Dane dotyczące przejazdu kolejowo-drogowego kat. A w km**

1	Przejazd kolejowo-drogowy usytuowany na Zabudowa przejazdu przed dniem 14 listopada 2015 roku	Tak / Nie	
2	Liczba torów na przejeździe		
3	Kategoria drogi:		
4	Urządzenia przejazdowe powiązane/uzależnione* w stacyjnych usrk.		
5	Szerokość korony drogi na przejeździe wynosi		
6	Szerokość jezdni drogi na przejeździe wynosi		
7	Szerokość jedni na dojazdach do przejazdu wynosi	strona prawa:	strona lewa:
8	Ogólna długość przejazdu		
9	Kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi wynosi Przyczyną niezachowania kąta 90° jest		
10	Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona lewa		wzniesienie/spadek do przejazdu*
	Przyczyną niezachowania wymaganego pochylenia drogi dojazdowej jest		
11	Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona prawa		wzniesienie/spadek do przejazdu*
	Przyczyną niezachowania wymaganego pochylenia drogi dojazdowej jest		
12	Nawierzchnia drogowa na przejeździe		
13	Nawierzchnia drogowa pomiędzy torami na		
14	Nawierzchnia drogowa na dojazdach do przejazdu		
15	Oznakowanie przejazdu od strony drogi:		
16	Osygnalizowanie przejazdu od strony toru: kierunek nieparzysty - W6a/W6b* w km.		
	kierunek parzysty - W6a/W6b* w km.		
17	Maksymalna dopuszczalna prędkość na linii kolej. w		
18	Maksymalna prędkość pojazd. kolej. w rejonie		
19	Iloczyn ruchu na przejeździe	Rok	pomiaru
20	Obsługa przejazdu		
21	Oświetlenie przejazdu kolejowo- drogowego		
22	Typ urządzeń srk		
23	Warunki widoczności czoła pociągu z drogi (w metrach):		
	Wymagane	Kierunek parzysty	Kierunek nieparzysty

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

5 m				
Rzeczywiste	PP	PL	LP	LL
5 m				
Przyczyną niezachowania wymaganego Δ widoczności jest				
24	TVu	tak/nie*	typ/ilość	
25	Monitor TVu zainstalowany			
26	Kontener z urządzeniami ustawiony jest w odl. która nie ogranicza trójkąta widoczności liczonego od strony drogi z odległości 5 m			tak/nie*
27	W pobliżu przejazdu urządzenia DSAT			tak/nie*
28	W strefie przejazdu znajdują się perony, których wyposażenie ogranicza widoczność na czoło pociągu			tak/nie*
* - niepotrzebne skreślić				

Dane dotyczące przejazdu kolejowo-drogowego kat. B w km

1	Przejazd kolejowo-drogowy usytuowany na	Tak / Nie	
	Zabudowa przejazdu przed dniem 14 listopada 2015 roku		
2	Liczba torów na przejeździe		
3	Kategoria drogi:		
4	Urządzenia przejazdowe uzależnione w stacyjnych		
5	Szerokość korony drogi na przejeździe wynosi		
6	Szerokość jezdni drogi na przejeździe wynosi		
7	Szerokość jedni na dojazdach do przejazdu wynosi	strona prawa:	strona lewa:
8	Ogólna długość przejazdu		
9	Kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi wynosi		
	Przyczyną niezachowania kąta 90° jest		
10	Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona lewa		wzniesienie/spadek do przejazdu*
	Przyczyną niezachowania wymaganego pochylenia drogi dojazdowej jest		
11	Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona prawa		wzniesienie/spadek do przejazdu*
	Przyczyną niezachowania wymaganego pochylenia drogi dojazdowej jest		
12	Nawierzchnia drogowa na przejeździe		
13	Nawierzchnia drogowa pomiędzy torami na		
14	Nawierzchnia drogowa na dojazdach do przejazdu		
15	Oznakowanie przejazdu od strony drogi:		
16	Osygnalizowanie przejazdu od strony toru:		
	kierunek nieparzysty - W6a/W6b* w km.		

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

	kierunek parzysty - W6a/W6b* w km.			
17	Maksymalna dopuszczalna prędkość na linii kolej. w			
18	Maksymalna prędkość pojazd. kolej. w rejonie			
19	Iloczyn ruchu na przejeździe		Rok pomiaru	
20	Oświetlenie przejazdu kolejowo-			
21	Typ urządzeń srk			
22	Warunki widoczności czoła pociągu z drogi (w metrach):			
Wymagane		Kierunek parzysty		Kierunek nieparzysty
5 m				
Rzeczywiste	PP	PL	LP	LL
5 m				
Przyczyną niezachowania wymaganego Δ widoczności jest				
23	TVu	tak/nie*	typ/ilość	
24	Monitor TVu zainstalowany			
25	Kontener z urządzeniami ustawiony jest w odl. która nie ogranicza trójkąta widoczności liczonego od strony drogi z odległości 5 m			tak/nie*
26	W pobliżu przejazdu urządzenia DSAT			tak/nie*
27	W strefie przejazdu znajdują się perony, których wyposażenie ogranicza widoczność na czoło pociągu			tak/nie*
* - niepotrzebne skreślić				

Dane dotyczące przejazdu kolejowo-drogowego kat. C w km

1	Przejazd kolejowo-drogowy usytuowany na	Tak / Nie	
	Zabudowa przejazdu przed dniem 14 listopada 2015 roku		
2	Liczba torów na przejeździe		
3	Kategoria drogi:		
4	Urządzenia przejazdowe uzależnione w stacyjnych		
5	Szerokość korony drogi na przejeździe wynosi		
6	Szerokość jezdni drogi na przejeździe wynosi		
7	Szerokość jedni na dojazdach do przejazdu wynosi	strona prawa:	strona lewa:
8	Ogólna długość przejazdu		
9	Kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi wynosi		
	Przyczyną niezachowania kąta 90° jest		
10	Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona lewa		wzniesienie/spadek do przejazdu*
	Przyczyną niezachowania wymaganego pochylenia drogi dojazdowej jest		

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
Data wydania:
25.10.2021
Wersja: 2.1

11	Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona prawa	wzniesienie/spadek do przejazdu*
Przyczyną niezachowania wymaganego pochylenia drogi dojazdowej jest		
12	Nawierzchnia drogowa na przejeździe	
13	Nawierzchnia drogowa pomiędzy torami na	
14	Nawierzchnia drogowa na dojazdach do przejazdu	
15	Oznakowanie przejazdu od strony drogi:	
16	Osygnalizowanie przejazdu od strony toru:	
	kierunek nieparzysty - W6a/W6b* w km.	
	kierunek parzysty - W6a/W6b* w km.	
17	Maksymalna dopuszczalna prędkość na linii kolej. w	
18	Maksymalna prędkość pojazd. kolej. w rejonie	
19	Iloczyn ruchu na przejeździe	Rok pomiaru
20	Oświetlenie przejazdu kolejowo-	
21	Typ urządzeń srk	
22	Warunki widoczności czoła pociągu z drogi (w metrach):	
	Wymagane	Kierunek parzysty
	5 m	
	Rzeczywiste	PP
	5 m	
		PL
		LP
		LL
	Przyczyną niezachowania wymaganego Δ widoczności jest	
23	TVu	tak/nie*
24	Monitor TVu zainstalowany	typ/ilość
25	Kontener z urządzeniami ustawiony jest w odl. która nie ogranicza trójkąta widoczności liczonego od strony drogi z odległości 5 m	tak/nie*
26	W pobliżu przejazdu urządzenia DSAT	tak/nie*
27	W strefie przejazdu znajdują się perony, których wyposażenie ogranicza widoczność na czoło pociągu	tak/nie*
* - niepotrzebne skreślić		

Dane dotyczące przejazdu kolejowo-drogowego kat. D w km

1	Przejazd kolejowo-drogowy usytuowany na	
	Zabudowa przejazdu przed dniem 14 listopada 2015 roku	Tak / Nie
2	Liczba torów na przejeździe	
3	Kategoria drogi:	
4	Szerokość korony drogi na przejeździe wynosi	
5	Szerokość jezdni drogi na przejeździe wynosi	

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

6	Szerokość jedni na dojazdach do przejazdu wynosi	strona prawa:	strona lewa:
7	Ogólna długość przejazdu		
8	Kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi wynosi		
	Przyczyną niezachowania kąta 90° jest		
9	Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona lewa		wzniesienie/spadek do przejazdu*
	Przyczyną niezachowania wymaganego pochylenia drogi dojazdowej jest		
10	Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona prawa		wzniesienie/spadek do przejazdu*
	Przyczyną niezachowania wymaganego pochylenia drogi dojazdowej jest		
11	Nawierzchnia drogowa na przejeździe		
12	Nawierzchnia drogowa pomiędzy torami na		
13	Nawierzchnia drogowa na dojazdach do przejazdu		
14	Oznakowanie przejazdu od strony drogi:		
15	Osygnalizowanie przejazdu od strony toru:		
	kierunek nieparzysty - W6b* w km.		
	kierunek parzysty - W6b* w km.		
16	Maksymalna dopuszczalna prędkość na linii kolej. w		
17	Maksymalna prędkość pojazd. kolej. w rejonie		
18	Iloczyn ruchu na przejeździe	Rok pomiaru	
19	Oświetlenie przejazdu kolejowo-		
20	Warunki widoczności czoła pociągu z drogi (w metrach):		
	Wymagane	Kierunek parzysty	Kierunek nieparzysty
	5 m i 10 m		
	20 m		
	Rzeczywiste	PP	PL
	5 m		
	10 m		
	20 m		
Przyczyną niezachowania wymaganego Δ widoczności jest			
21	W strefie przejazdu znajdują się perony, których wyposażenie ogranicza widoczność na czoło pociągu	tak/nie*	

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
Data wydania:
25.10.2021
Wersja: 2.1

* - niepotrzebne skreślić

Dane dotyczące przejazdu kolejowo-drogowego kat. F w km

1	Przejazd kolejowo-drogowy usytuowany na				
2	Liczba torów na przejeździe/przejściu*				
3	Kategoria drogi:				
4	Szerokość korony drogi na przejeździe/przejściu*				
5	Szerokość jezdni drogi na przejeździe/przejściu*				
6	Szerokość jedni na dojazdach do	strona prawa: strona lewa:			
7	Ogólna długość przejazdu				
8	Kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi wynosi				
	Przyczyną niezachowania kąta 90° jest				
9	Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu/przejścia* strona lewa	wzniesienie/spadek do przejazdu*			
	Przyczyną niezachowania wymaganego pochylenia drogi dojazdowej jest				
10	Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu/przejścia* strona prawa	wzniesienie/spadek do przejazdu*			
	Przyczyną niezachowania wymaganego pochylenia drogi dojazdowej jest				
11	Nawierzchnia drogowa na przejeździe				
12	Nawierzchnia drogowa pomiędzy torami na				
13	Nawierzchnia drogowa na dojazdach do				
14	Oznakowanie przejazdu/przejścia* od strony drogi:				
15	Osygnalizowanie przejazdu/przejścia* od strony toru:				
	kierunek nieparzysty - W6b* w km.				
	kierunek parzysty - W6b* w km.				
16	Maksymalna dopuszczalna prędkość na linii kolej. w km/h				
17	Maksymalna prędkość pojazd. kolej. w rejonie				
18	Oświetlenie przejazdu/przejścia* kolejowo-				
19	Typ urządzeń srk				
20	Warunki widoczności czoła pociągu z drogi (w metrach):				
	Rzeczywiste	PP	PL	LP	LL
	5 m				
	Czy przez przejazd wytyczone są szlaki turystyczne**				
* - niepotrzebne skreślić					
** - dotyczy przypadku przekwalifikowania przejazdów kolejowo – drogowych					

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.			
Procedura: Zarządzanie zmianą		Nr procedury: SMS/MMS-PR-03	
		Data wydania: 25.10.2021	
		Wersja: 2.1	

Dane dotyczące przejścia dla pieszych kat. E w km

1	Przejście usytuowane na stacji/szlaku*		
	Zabudowa przejścia przed dniem 14 listopada 2015 roku	Tak / Nie	
2	Liczba torów na przejściu		
3	Kategoria drogi:		
4	Szerokość korony drogi na przejściu:		
5	Szerokość jezdni drogi na przejściu wynosi		
6	Szerokość jedni na dojazdach do przejściu wynosi	strona prawa:	strona lewa:
7	Ogólna długość przejazdu		
8	Kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi wynosi		
	Przyczyną niezachowania kąta 90° jest		
9	Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejścia strona lewa		wzniesienie/spadek do przejścia*
	Przyczyną niezachowania wymaganego pochylenia drogi dojazdowej jest		
10	Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejścia strona prawa		wzniesienie/spadek do przejścia*
	Przyczyną niezachowania wymaganego pochylenia drogi dojazdowej jest		
11	Nawierzchnia drogowa na przejściu		
12	Nawierzchnia drogowa pomiędzy torami na przejściu		
13	Nawierzchnia drogowa na dojazdach do przejścia		
14	Oznakowanie przejścia od strony drogi:		
15	Osygnalizowanie przejścia od strony toru:		
	kierunek nieparzysty - W6a/W6b* w km.		
	kierunek parzysty - W6a/W6b* w km.		
16	Maksymalna dopuszczalna prędkość na linii kolej. w		
17	Maksymalna prędkość pojazd. kolej. w rejonie		
18	Oświetlenie przejścia kolejowo-		
19	Typ urządzeń srk		
20	Warunki widoczności czoła pociągu z drogi (w metrach)**:		
Wymagane 4m	Kierunek parzysty	Kierunek nieparzysty	
Rzeczywiste 4 m	PP	PL	LP
			LL
21	W pobliżu przejazdu urządzenia DSAT		
* - niepotrzebne skreślić			
** dotyczy przypadku przejść niewyposażonych w urządzenia zabezpieczenia ruchu i systemy przejazdowe			

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.		
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03	
	Data wydania: 25.10.2021	
	Wersja: 2.1	

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/odnowieniem:

Zespół dokonujący oceny znaczenia zmiany dla projektu odnowienia lub modernizacji podsystemów strukturalnych instalacji stałych określa, które spośród parametrów eksploatacyjnych wskazanych w dokumentach dopuszczenia do eksploatacji (świadectwo dopuszczenia typu, deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, certyfikat i deklaracja weryfikacji WE, zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego) są istotne dla przeprowadzenia tej oceny i mają istotny wpływ na bezpieczeństwo jak również, czy 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 odnowienia lub modernizacji. Członkowie

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

Zespołu dokonującego oceny, będący przedstawicielami Zakładu Linii Kolejowych mają obowiązek udostępnienia dokumentów dopuszczenia do eksploatacji będących w posiadaniu Zakładu Linii Kolejowych a członkowie Zespołu będący przedstawicielami komórki organizacyjnej realizującej projekt inwestycyjny mają obowiązek udostępnienia dokumentów dopuszczenia do eksploatacji będących w posiadaniu tej komórki organizacyjnej dotyczących podsystemu, w którym planowane jest wprowadzenie zmiany.

W notatce z oceny znaczenia zmiany związanej z odnowieniem lub modernizacją podsystemów strukturalnych instalacji stałych zawrzeć należy zapisy określające, które parametry eksploatacyjne wymienione w dokumentacji dotyczącej dopuszczenia urządzeń, budowli i podsystemów strukturalnych zostały uznane za istotne w dokonywanej ocenie znaczenia zmiany i ustalenie, po uzyskaniu opinii Biura Rozwoju i Standaryzacji Technicznej, czy wymagana będzie aktualizacja deklaracji weryfikacji WE lub dokonanie ponownej certyfikacji i uzyskanie zezwolenia na dopuszczenie podsystemu strukturalnego do eksploatacji.

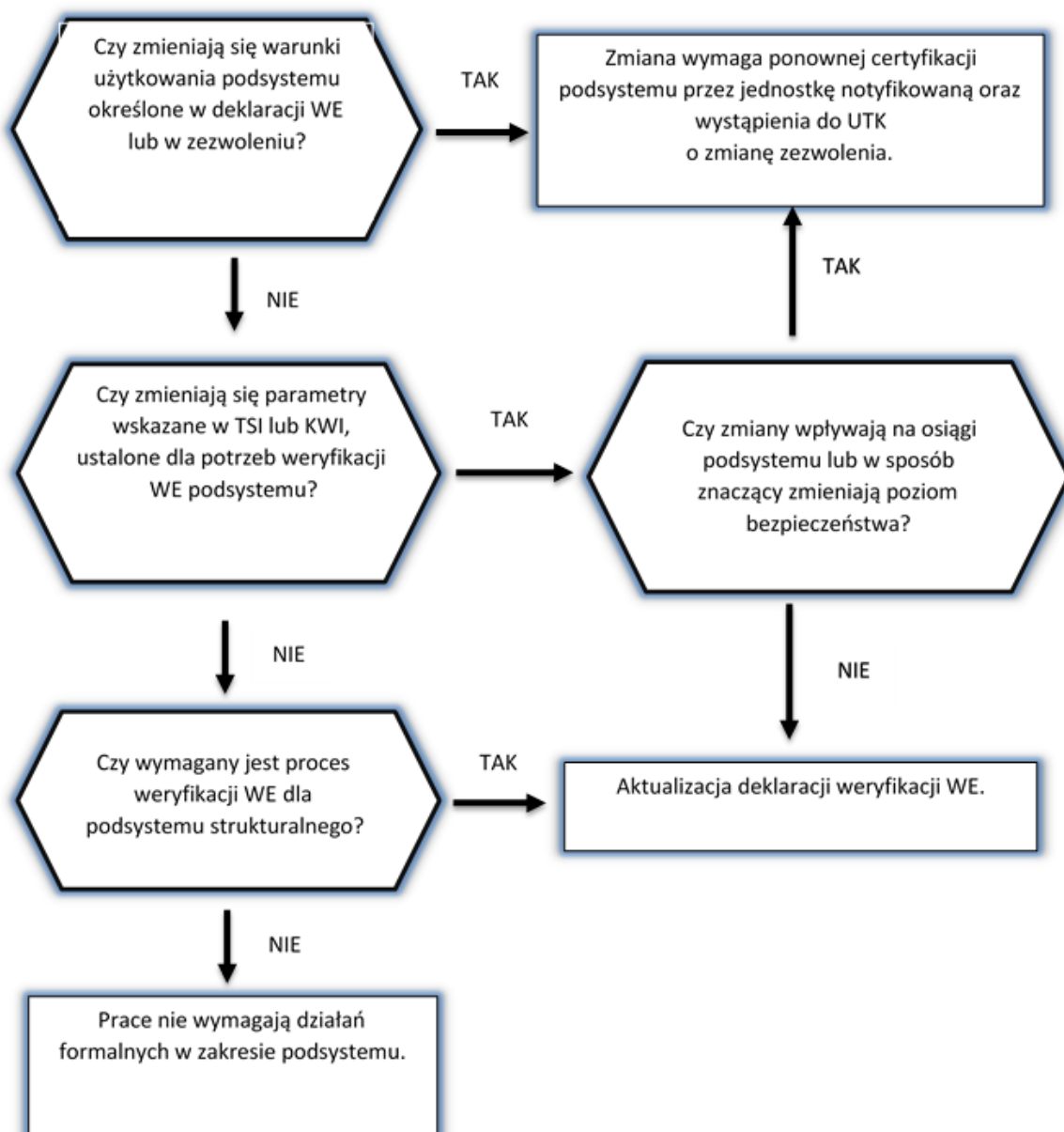
**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

Diagram odnosi się do postępowania Zespołu przeprowadzającego ocenę.

Zezwolenie na dopuszczenie podsystemu określa:

- 1) granice podsystemu,
- 2) dokumenty dopuszczenia.



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

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:

- 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 inżynierskie (mosty / wiadukty kolejowe, przepusty, ściany oporowe)

W szczególności należy opisać:

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

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

- 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).

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

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

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 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.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

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.

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;

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

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,

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

- 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 inżynierskie (mosty / wiadukty kolejowe, przepusty, ściany oporowe)

W szczególności należy opisać:

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

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
Data wydania: 25.10.2021
Wersja: 2.1

- 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):**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.

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
Data wydania: 25.10.2021
Wersja: 2.1

- 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 pochyleń podłużnych drogi na dojeździe do przejazdu,
- wymaganych warunków widoczności czoła pociągu liczonego od strony drogi,
- prognozowany iloczyn ruchu (w przypadku prognozowanego zwiększenia ruchu),
- 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

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

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 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/

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.

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

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);

5. Dodatkowe środki kontroli ryzyka:

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

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

- 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,

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

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 wyposażanych 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/

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

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.

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);

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

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);

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”.

D. Dla uzyskania zgody na odstępstwo od postanowień obowiązujących regulacji wewnętrznych Spółki/przepisów powszechnie obowiązujących

1. Opis systemu w którym wprowadzana jest zmiana

- określenie przedmiotu, którego ma dotyczyć odstępstwo tj. budowla, obiekt, technologia wykonania lub montażu, system, urządzenia, instalacje, materiał, lokalizacja, parametry eksploatacyjne, oraz obowiązująca regulacja wewnętrzna Spółki/przepisy powszechnie obowiązujące;
- określenie położenia przedmiotu, którego ma dotyczyć odstępstwo tj. odcinek linii kolejowej (nr i kilometraż) bądź lokalizacja punktowa;
- parametry linii kolejowej tj. prędkość, nośność, elektryfikacja itp. (wszystkie istotne dla wprowadzanej zmiany);
- ocena stanu istniejącego.

2. Opis wprowadzanej zmiany

Opis na czym ma polegać odstępstwo wraz z uzasadnieniem dlaczego jest konieczne, czy powoduje ograniczenie eksploatacyjne oraz ewentualne skutki ekonomiczno-finansowe wraz z ich uzasadnieniem.

Ponadto, czy prezentowane rozwiązanie techniczne wymaga uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji lub certyfikacji WE.

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

Cel systemu (zamierzone przeznaczenie) np. zwiększenie dostępności, poprawa wydajności, racjonalizacja kosztów itp.

3. Identyfikacja zagrożeń mogących zaistnieć wskutek wprowadzenia zmiany:

Zagrożenia, które identyfikuje Zespół muszą dotyczyć wyłącznie ocenianej zmiany 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.

4. Analiza kryteriów znaczenia:a. skutki awarii systemu:

–

b. innowacja wykorzystana przy wprowadzaniu zmiany:

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

c. złożoność zmiany:

- należy określić czy odstępstwo będzie miało wpływ na inne elementy systemu kolejowego obejmującego przedmiotowe zadanie inwestycyjne;

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);

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

f. dodatkowość:

- należy przeanalizować czy przed wprowadzeniem zmiany (dotyczy zmian nieznaczających mających wpływ na analizowaną zmianę) uzyskiwano odstępstwa dotyczące przedmiotowego zadania inwestycyjnego;
- jeśli tak, to należy sporządzić wykaz tych odstępstw wraz z informacją zawierającą nazwę organu wydającego zgodę, nr pisma, za którym zgody udzielono oraz środki kontroli ryzyka wdrożone w związku z zastosowaniem odstępstwa.

5. Dodatkowe środki kontroli ryzyka:

Należy wskazać ewentualnie wszystkie uzasadnione do wdrożenia środki, skutkujące obniżeniem poziomu ryzyka.

Załączniki/Pozostała dokumentacja stanowiąca podstawę prac Zespołu (jeśli dotyczy):

Wszelkie analizy techniczne i ekonomiczne będące podstawą do przygotowania dokumentacji do wniosku o odstępstwo.

E. Dla przeprowadzenia oceny znaczenia zmiany eksploatacyjnej po odnowieniu/modernizacji a przed uzyskaniem nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

Procedura niniejsza dotyczy sytuacji wskazanej w ustawie z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz. U. z 27 kwietnia 2021 r. poz.780), art. 25e ust. 1b w brzmieniu:

”W przypadku systemu strukturalnego, o którym mowa w art.25a ust.2 pkt 1 lit. a-c (infrastruktura, energia, sterowanie – urządzenia przytorowe), który wymaga uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji po odnowieniu lub modernizacji, podsystem ten może być eksploatowany do czasu uzyskania nowego zezwolenia, na zasadach określonych w systemie zarządzania bezpieczeństwem zarządcy.”.

Niniejsza ocena powinna być przeprowadzona przed odbiorem eksploatacyjnym zdefiniowanym w regulacjach wewnętrznych PKP PLK S.A.

1. Opis systemu w którym wprowadzana jest zmiana

Zespół przeprowadzający ocenę znaczenia zmiany eksploatacyjnej, uwzględnia wartości parametrów eksploatacyjnych ustalonych w ocenie znaczenia zmiany o charakterze

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.		
Procedura: Zarządzanie zmianą		Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
		Data wydania: 25.10.2021
		Wersja: 2.1

technicznym. Dla zachowania spójności informacji w opisie systemu przed zmianą, należy ująć dane zawarte w przeprowadzonych wcześniej ocenach znaczenia zmiany. Należy jednocześnie przywołać numery pism IBR zatwierdzających dokumentację z przeprowadzonej oceny znaczenia zmiany technicznej jak również ocen przeprowadzanych na innych etapach inwestycji podlegającej modernizacji lub odnowieniu.

Podsystem „Infrastruktura”:

Parametr		Wartość bezpośrednio przed modernizacją/odnowieniem	Maksymalna, udokumentowana wartość parametru w okresie wcześniejszej eksploatacji
Prędkość pociągów	Pasażerskie		
	Towarowe		
Skrajnia			
Nacisk			
Maksymalna długość pociągów	Pasażerskie*		
	Towarowe		

* analiza pod kątem długości peronów zabudowanych w obszarze objętym modernizacją/odnowieniem – jakie najdłuższe pociągi pasażerskie mogły być eksploatowane na linii w zakresie długości peronów na poszczególnych punktach eksploatacyjnych.

Podsystem „Energia”:

Parametr	Wartość bezpośrednio przed modernizacją/odnowieniem	Maksymalna udokumentowana wartość parametru w okresie wcześniejszej eksploatacji
Prędkość pociągów		

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

Parametr	Wartość bezpośrednio przed modernizacją/ odnowieniem	Maksymalna udokumentowana wartość parametru w okresie wcześniejszej eksploatacji
Liczba pociągów na danym odcinku zasilania/zmiana przepustowości		
Wartość maksymalnego prądu pobieranego przez jednostkę trakcyjną		

Podsystem „Sterowanie – urządzenia przytorowe”:

Parametr	Wartość bezpośrednio przed modernizacją/odnowieniem	Maksymalna udokumentowana wartość parametru w okresie wcześniejszej eksploatacji
Prędkość pociągów (ze względu na zastosowane urządzenia srk)		
Przepustowość		

Dodatkowo należy opisać rodzaj urządzeń oraz sposób prowadzenia ruchu w oparciu o eksploatowany typ urządzenia srk (np.: telefoniczne zapowiadanie pociągów, typ blokady, fakt zastosowanie zdalnego sterowanie ruchem).

2. Opis wprowadzanej zmiany

Zespół dokonujący oceny znaczenia zmiany eksploatacyjnej dla projektu określa, które spośród ww. parametrów 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). **Parametry w każdym podsystemie (który**

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

podlega ocenie), analizowane są oddzielnie pod kątem ich wpływu na bezpieczeństwo jak również powinny zapewniać bezpieczną integrację z systemem, do którego są włączane.

Przy uwzględnianiu parametrów, o których mowa powyżej, Zespół ds. oceny znaczenia zmiany eksploatacyjnej zobowiązany jest do uwzględnienia przepisów wewnętrznych Spółki związanych z odbiorami eksploatacyjnymi w poszczególnych branżach i podsystemach.

Przy określaniu parametrów istotnych w ocenie znaczenia zmiany zespół dokonujący tej oceny bierze pod uwagę:

- a) Zmianę wartości poszczególnych parametrów określanych dla poszczególnych podsystemów w efekcie prac związanych z modernizacją/odnowieniem. Przy tej analizie Zespół powinien wziąć pod uwagę kwalifikację prac w podsystemie, jako modernizacja lub odnowienie, w kontekście wpływu na zmianę parametrów.
- b) Specyfikę projektu, w szczególności w kontekście innowacyjności rozwiązań w skali Spółki jak i lokalnej (na poziomie Zakładów Linii Kolejowych) - (doświadczenia w eksploatacji podsystemów o podobnych charakterystykach oraz rozwiązaniach technicznych i proceduralnych).
- c) Uwarunkowania lokalne, w tym otoczenie zewnętrzne w obszarze objętym modernizacją/odnowieniem.
- d) Podjęte działania zmierzające do utrzymania właściwego poziomu bezpieczeństwa. Do działań tych należą m. in. kampanie informacyjne o wznowieniu ruchu pociągów mające na celu poinformowanie społeczności lokalnej o wprowadzonych zmianach, wygrodzenia linii, przejścia przez tory itp.
- e) Podział inwestycji na fazy, części, LOT-y itp. w kontekście oddawania do eksploatacji określonych odcinków, punktów eksploatacyjnych, obiektów, systemów sterowania ruchem kolejowym itp.
- f) Dopuszczenie do eksploatacji, wchodzących w skład podsystemu, typów budowli i typów urządzeń wpływających na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, o których mowa w artyku 22f ust. 14 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

- g) Zidentyfikowane usterki/nieprawidłowości mające wpływ na bezpieczeństwo. Brak dopuszczenia do eksploatacji urządzeń, w działaniu których stwierdzono zagrożenie bezpieczeństwa.
- h) Ograniczenia związane z eksploatacją podsystemu strukturalnego po modernizacji/odnowieniu w pełnym zakresie, ew. obszary poddane analizie, które pozwalają, przy zachowaniu odpowiednich środków kontroli ryzyka, na eksploatację podsystemu na docelowych parametrach. Identyfikacja ograniczeń następuje na podstawie analizowanej dokumentacji.
- i) Wpływ wdrażanych zmian na czynnik ludzki (np. zwiększenie zakresu obowiązków pracowników, zmiana rodzaju urządzeń srk, zmiana zakresu i sposobu obsługi przejazdów kolejowych, , itp.).

Jeżeli zachodzi potrzeba, można przy opisie zmienianego podsystemu dokonać analizy funkcjonowania tożsamego podsystemu (dopuszczonego i eksploatowanego na sieci PKP PLK S.A.), uwzględniając dotychczasowe doświadczenia z jego eksploatacji.

1) Podsystem „Infrastruktura”:

Wymagania związane ze specyfiką i charakterystyką podsystemu:

- a. Zmiany prędkości na linii wynikające z robót torowych jako podstawowy parametr mający wpływ na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu.
- b. Zmiany skrajni, przede wszystkim związane ze zmianą obowiązującej skrajni na linii (np. zwiększenie skrajni do GPL-2), z ograniczeniami/wąskimi gardłami na obiektach.
- c. Dobudowa dodatkowych torów, budowa łącznicy – parametry na nowych torach powinny być tożsame z parametrami na istniejących (w tym podlegających odnowieniu lub modernizacji) torach równoległych lub stycznych.

Parametr		Wartość projektowanych parametrów	Wartość zastosowanych parametrów	UZASADNIENIE zastosowania parametrów *)
Prędkość pociągów**)	Pasażerskie			
	Towarowe			
Skrajnia				

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

Parametr		Wartość projektowanych parametrów	Wartość zastosowanych parametrów	UZASADNIENIE zastosowania parametrów *)
Nacisk				
Maksymalna długość pociągów	Pasażerskie***)			
	Towarowe			

*) w przypadku, gdy przyjęte parametry są niższe od projektowanych należy dokonać szczegółowego określenia czynników, które determinują obniżenie parametrów poniżej wartości wynikających z projektu wraz z uzasadnieniem podjętej decyzji, i które muszą podlegać korekcie w celu uzyskania parametrów docelowych.

**) przy ustaleniu parametru prędkości, należy wziąć pod uwagę dwa etapy postępowania, określone w punkcie 3.

***) analiza pod kątem długości peronów zabudowanych w obszarze objętym modernizacją/odnowieniem – jakie najdłuższe pociągi pasażerskie mogły być eksploatowane na linii w zakresie długości peronów na poszczególnych punktach eksploatacyjnych.

2) Podsystem „Energia”:

Wymagania związane ze specyfiką i charakterystyką podsystemu:

- Zmiany prędkości na linii wynikające z prac związanych z wymianą sieci trakcyjnej lub przebudową układu zasilania jako podstawowy parametr mający wpływ na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu.
- Działania PKP Energetyka związane z oddawaniem do eksploatacji nowych/przebudowywanych podstacji trakcyjnych/kabin sekcyjnych.

Parametr	Wartość projektowanych parametrów	Wartość przyjętych parametrów	UZASADNIENIE przyjętych parametrów *)
Prędkość pociągów **)			

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03

Data wydania:
25.10.2021

Wersja: 2.1

Parametr	Wartość projektowanych parametrów	Wartość przyjętych parametrów	UZASADNIENIE przyjętych parametrów *)
Liczba pociągów na danym odcinku zasilania/zmiana przepustowości			
Wartość maksymalnego prądu pobieranego przez jednostkę trakcyjną			

*) w przypadku, gdy przyjęte parametry są niższe od projektowanych należy dokonać szczegółowego określenia czynników, które determinują obniżenie parametrów poniżej wartości wynikających z projektu wraz z uzasadnieniem podjętej decyzji, i które muszą podlegać korekcie w celu uzyskania parametrów docelowych.

**) przy ustaleniu parametru prędkości, należy wziąć pod uwagę dwa etapy postępowania, określone w punkcie 3.

3) Podsystem „Sterowanie – urządzenia przytorowe”.

Wymagania związane ze specyfiką i charakterystyką podsystemu:

- a) Systemy ETCS i GSM-R mogą być eksploatowane dopiero po uzyskaniu Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego.
- b) W przypadku konieczności uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla GSM-R należy przeanalizować:
 - funkcjonalność systemu, w szczególności w zakresie wpływu na interoperacyjność;
 - parametry techniczne systemu, w szczególności minimalny wymagany poziom pokrycia radiowego oraz jakość świadczonych usług (QoS) dla łączności głosowej i transmisji danych przy danej prędkości na określonym odcinku linii kolejowej.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

Niezależnie od powyższego, w przypadku projektów dotyczących prac w klasycznych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym łącznie z zabudową systemu ERTMS należy określić parametry dotyczące eksploatacji tego podsystemu przed uruchomieniem systemu ERTMS:

- a) Zmiany prędkości na linii wynikające z wymiany urządzeń sterowania ruchem kolejowym jako podstawowy parametr mający wpływ na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu.
- b) Zmiany przepustowości na linii wynikające ze zmiany sposobu prowadzenia ruchu, np. instalacja wielostawnych blokad w miejsce zapowiadania telefonicznego, budowa blokad dwukierunkowych, zmiana przystanku osobowego na stację, itp.
- c) Zmiany w sposobie prowadzenia ruchu kolejowego wynikające m. in. z przeniesienia sterowania do LCS, likwidacji/utworzenia okręgów nastawczych, itp.
- d) Stosowanie urządzeń czy sposobu prowadzenia ruchu w kontekście doświadczenia pracowników danego IZ, z uwzględnieniem szkoleń, przeprowadzonych autoryzacji na stanowisku pracy z zakresu obsługi nowego typu urządzeń dopuszczonych do eksploatacji w wyniku przeprowadzonej modernizacji/odnowienia. Należy zwrócić uwagę na zagadnienie stosowania m. in. przeszkolenia pracowników (autoryzacja) dot. eksploatacji nowo zabudowanych urządzeń.
- e) Ograniczenia prędkości lub inne działania zapobiegawcze związane ze zmianami na przejazdach kolejowych i przejściach przez tory. Należy tutaj uwzględnić sytuacje zmiany kategorii przejazdów, budowę nowych przejazdów i przejść, wznowienie ruchu kolejowego/zwiększenie prędkości na linii w kontekście przyzwyczajenia okolicznych mieszkańców a także likwidację przejść i przejazdów w zakresie możliwości pojawienia się dzikich przejść.

Parametr	Wartość projektowanych parametrów	Wartość przyjętych parametrów	UZASADNIENIE przyjętych parametrów *)
Prędkość pociągów (ze względu na zastosowane urządzenia srk) **)			

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

Parametr	Wartość projektowanych parametrów	Wartość przyjętych parametrów	UZASADNIENIE przyjętych parametrów *)
Przepustowość			

*) w przypadku, gdy przyjęte parametry są niższe od projektowanych należy dokonać szczegółowego określenia czynników, które determinują obniżenie parametrów poniżej wartości wynikających z projektu wraz z uzasadnieniem podjętej decyzji, i które muszą podlegać korekcie w celu uzyskania parametrów docelowych.

**) przy ustaleniu parametru prędkości, należy wziąć pod uwagę dwa etapy postępowania, określone w punkcie 3.

Należy wskazać sposób prowadzenia ruchu w obszarze podlegającym modernizacji/odnowieniu do czasu uzyskania zezwolenia na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji.

3. Analiza w zakresie określenia parametru dopuszczalnej prędkości w wyniku modernizacji/odnowienia podsystemów.

W sytuacji, gdy modernizacja/odnowienie jednego z podsystemów strukturalnych instalacji stałych podlegających ocenie wpływa na ustalenie wielkości parametru prędkości w obszarze podlegającym modernizacji/odnowieniu, należy zastosować się do poniższych zasad.

Proces określenie parametru podnoszenia prędkości jazdy jest podzielony na dwa etapy.

Etap 1 – określenie maksymalnej dozwolonej prędkości jazdy od momentu dokonania odbioru eksploatacyjnego do uzyskania Certyfikatów weryfikacji WE podsystemów oraz Deklaracji weryfikacji WE podsystemów. **Na tym etapie maksymalna prędkość jazdy może zostać określona na poziomie ≤ 130 km/h.**

W przypadku, gdy na obszarze linii kolejowej prędkość jazdy przed modernizacją/odnowieniem była określona na poziomie wyższym niż 130 km/h, dopuszcza się określenie prędkości na poziomie sprzed modernizacji/odnowienia.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

Etap 2 - określenie maksymalnej dozwolonej prędkości jazdy od uzyskania Certyfikatów weryfikacji WE podsystemów oraz Deklaracji weryfikacji WE podsystemów do czasu uzyskania Zezwolenia na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji.

4. Identyfikacja zagrożeń mogących zaistnieć wskutek wprowadzenia zmiany.

5. Analiza kryteriów znaczenia:

- a) skutki awarii systemu:
- b) innowacyjność:
- c) złożoność zmiany:
- d) monitoring:
- e) odwracalność zmiany:
- f) dodatkowość:

6. Dodatkowe środki kontroli ryzyka.

Należy wskazać wszystkie zasadne do wdrożenia środki, skutkujące obniżeniem ryzyka, w tym m. in. wszystkie ew. ograniczenia związane z eksploatacją podsystemu zidentyfikowane w toku przeprowadzonej oceny znaczenia zmiany o charakterze technicznym (o której mowa w pkt 1 niniejszego dokumentu) oraz środki kontroli ryzyka określone przez Zespół. Należy wskazać techniczne kryteria dokonanych ograniczeń oraz zmiany techniczne i organizacyjne, jakie muszą zostać dokonane, w celu usunięcia ustalonych ograniczeń.

Ustalenia z przeprowadzonej niniejszej oceny znaczenia zmiany eksploatacyjnej powinny zostać ujęte w Protokole odbioru eksploatacyjnego opracowanego na podstawie Warunków i zasad odbiorów robót budowlanych na liniach kolejowych – załącznik do uchwały Nr 938/2017 Zarządu; zmiana: uchwała Nr 268/2020 i uchwała Nr 492/2020.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	Data wydania: 25.10.2021
	Wersja: 2.1

Załącznik 9.

„Deklaracja” – zgodna z art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013.

- - /rok

Warszawa, dnia r.

DEKLARACJA

Działając na podstawie art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013r., z późn. zm.), w oparciu o wyniki stosowania ww. Rozporządzenia, m.in.: dokumentację opracowaną na podstawie ustanowionego w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, tj.:

- 1) „Notatkę” z oceny znaczenia zmiany nr z dnia ,
- 2) „Raport z oceny znaczenia zmiany” nr z dnia ,
- 3) „Raport z oceny ryzyka znaczącej zmiany” nr z dnia r.,

oraz pozytywną ocenę procesu zarządzania ryzykiem wskazaną w „Raporcie” w sprawie oceny bezpieczeństwa nr z dnia , sporządzonego przez – jako jednostkę oceniającą, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. deklaruje, że wszystkie zidentyfikowane zagrożenia oraz związane z nimi ryzyko dotyczące **(należy wpisać przedmiot oceny znaczenia zmiany)**, utrzymywane jest na dopuszczalnym poziomie.

(podpis kierownika jednostki / komórki organizacyjnej)

(podpis Członka Zarządu)

(podpis Członka Zarządu)