

Zmiana nr 8 z dnia 18 grudnia 2015 r.
wprowadzona w Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania
z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych
w ramach rozkładu jazdy pociągów 2015/2016

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wprowadza w Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2015/2016 zmianę nr 8 obejmującą:

1. Spis treści, w którym § 34 otrzymuje tytuł:
„§ 34 Postępowanie w razie zdarzeń oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na liniach kolejowych”.
2. Spis załączników, w którym dodaje się załącznik 2.18 Korytarze towarowe.
3. § 1 Zarządca infrastruktury kolejowej – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w którym ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. PLK posiada autoryzację bezpieczeństwa nr PL/31/0015/0010 ważną od dnia 30 grudnia 2015 r. do 30 grudnia 2020 r.”
4. § 4 Definicje i używane skróty ust. 2 pkt. 31, w którym zmienia się definicję na:
„31) sytuacja potencjalnie niebezpieczna – sytuacja eksploatacyjna lub wydarzenie kolejowe niebędące poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka – do kontrolowanego poziomu nieprzekraczającego poziomu ryzyka akceptowalnego¹,”
5. § 4a Kolejowe korytarze towarowe, w którym:
 - 1) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Przez sieć kolejową zarządzaną przez PLK przebiegają dwa międzynarodowe kolejowe korytarze towarowe (RFC), z dziewięciu wyznaczonych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy:
 - 1) Korytarz towarowy nr 5 Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie (RFC5): Świnoujście / Gdynia – Katowice – Ostrawa / Żylinia – Bratysława / Wiedeń – / Klagenfurt – Udine – (Wenecja – Bolonia/Rawenna) / Triest / – Graz – Maribor – Lublana – Koper / Triest;
 - 2) Korytarz towarowy nr 8 Morze Północne – Morze Bałtyckie (RFC8): Wilhelmshaven / Bremerhaven / Hamburg / Amsterdam / Rotterdam / Antwerpia – Aachen – Hannover / Berlin – Warszawa - Terespol (granica polsko-białoruska) / Kaunas – Ryga – Tallinn / Falkenberg – Praga / Wrocław – Katowice – Medyka (przy czym realizacja wydłużenia do Medyki jest planowana w 2020 roku).Wykaz linii kolejowych zaliczanych do ww. europejskich korytarzy towarowych zawiera załącznik 2.18.”
 - 2) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
„1a. Informacje o wstępnie ustalonych międzynarodowych trasach pociągów publikuje się w języku angielskim na stronach internetowych: www.rfc5.eu oraz www.rfc8.eu.”

¹ zgodnie z definicją, o której mowa w § 2 ust. 21 Instrukcji Ir-8

- 3) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Szczegółowe informacje na temat kolejowych korytarzy towarowych publikuje się w języku angielskim na stronach internetowych www.rfc5.eu oraz www.rfc8.eu. Warunki korzystania z kolejowych korytarzy towarowych zawarte są w dokumentach CID publikowanych w języku angielskim na ww. stronach internetowych.”
6. § 9 Udostępniana infrastruktura kolejowa, w którym dodaje się ust. 11 w brzmieniu:
„11. Krajowy rejestr infrastruktury (RINF), prowadzony przez Prezesa UTK w postaci elektronicznej, jest dostępny na stronie internetowej <https://rinf.utk.gov.pl>.”
7. § 23 Usługi w ramach opłaty podstawowej ust. 1, w którym pkt 6 otrzymuje brzmienie:
„6) kierowanie i prowadzenie ruchu, w tym wykorzystywanie przez przewoźnika częstotliwości sieci radiołączności kolejowej, oraz zapewnienie na żądanie przewoźnika informacji związanej z przejazdem pociągu, dotyczącej: godziny odjazdu ze stacji początkowej, godziny faktycznego przybycia na stację końcową lub pośrednią, na której według rozkładu jazdy pociągów jest dokonywane włączenie, wyłączenie wagonów lub zmiana lokomotywy, godziny wystąpienia zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej i zakłóceń na drodze przejazdu, mających wpływ na przejazd pociągu przewoźnika, przyjazd na stację pośrednią, wydawanie za numerem dyspozycji „stój” przez PLK i innych zarządców.”
8. § 33 Zasady dokonywania powiadomień ust. 1, w którym pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) w przypadkach wydarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu, a także bezpieczeństwa osób, mienia bądź środowiska, w tym o zdarzeniach, o których mowa w § 34 ust. 1, odpowiednio powiadamia się:
a) po stronie PLK – najbliższy posterunek ruchu,
b) po stronie przewoźnika – komórki/osoby/stanowiska wymienione w Umowie;”
9. § 34 Postępowanie w razie zdarzeń oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na liniach kolejowych, który otrzymuje brzmienie:
1. W przypadku wystąpienia zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku, incydentu) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej na linii kolejowej PLK, uczestnicy procesu przejazdu są zobowiązani do postępowania zgodnego z rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. Nr 89, poz. 593) oraz przepisami wewnętrznymi wymienionymi w załączniku 3.2.
2. Każdy pracownik przewoźnika, który zauważył, że może dojść lub doszło do wydarzenia kolejowego (w szczególności zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1 na obszarze kolejowym, powinien:
1) użyć wszelkich możliwych i dostępnych środków, aby wyeliminować zagrożenie i zapobiec zwiększeniu jego zasięgu oraz ograniczyć skutki;
2) poinformować o tym pracownika najbliższego posterunku ruchu PLK.
3. Jeżeli w wyniku zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1, nastąpiło lub może nastąpić bezpośrednie zagrożenie szkodą w środowisku lub szkoda w środowisku, zanieczyszczenie elementów infrastruktury lub istnieje ryzyko eksplozji, pożaru lub inne niebezpieczeństwo dla funkcjonowania kolei, pracownik przewoźnika zobowiązany jest niezwłocznie zawiadomić pracownika najbliższego posterunku ruchu PLK, za pośrednictwem którego dokonywane są

powiadomienia zgodnie z rozporządzeniem, o którym mowa w ust. 1 i wdrażane wszelkie możliwe środki eliminujące zagrożenia i zapobiegawcze.

4. PLK i przewoźnik zobowiązani są do:
 - 1) niesienia pomocy poszkodowanym;
 - 2) współdziałania w celu zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1;
 - 3) współdziałania przy usuwaniu szkód i jak najszybszym przywracaniu ruchu kolejowego;
 - 4) współdziałania przy ustalaniu przyczyn zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1.

5. Po zakończeniu postępowania w sprawie zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, powodujących straty jednej ze stron Umowy, dyrektor zakładu linii kolejowych właściwego terytorialnie dla miejsca wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, powołuje zespół do ustalenia powstałych strat i odpowiedzialności za nie. Zespół może powołać również przewoźnik, jeżeli zespół nie został powołany przez dyrektora zakładu linii kolejowych.

W skład tego zespołu wchodzi przedstawiciele PLK i przewoźnika posiadający stosowne upoważnienia. Do wydawania upoważnień ze strony PLK upoważniony jest dyrektor zakładu linii kolejowych właściwego terytorialnie dla miejsca wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, a ze strony przewoźnika osoba wskazana w Umowie.

Podstawę prac zespołu stanowi: w przypadku zdarzeń – protokół ustaleń końcowych komisji kolejowej lub raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, natomiast w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej – sprawozdanie końcowe z przeprowadzonego postępowania.

6. Ustalenia zespołu, o którym mowa w ust. 5, w formie protokołu podpisanego przez wszystkich członków zespołu, są wiążące dla wszystkich stron postępowania.

W przypadku niemożności uzgodnienia wysokości powstałych strat i zakresu odpowiedzialności stron, ustalenia dokonuje się na drodze prawnej.

7. Roszczeń z tytułu zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1, niezawinionych przez PLK, zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.
8. Jeżeli w wyniku zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1, uszkodzona została infrastruktura kolejowa PLK, naprawa uszkodzonych jej elementów dokonywana jest przez PLK lub na jej zlecenie.
9. Dla przejazdów realizowanych przez PLK lub przewoźnika w celu usuwania skutków zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1, występujących na liniach zarządzanych przez PLK, nie opracowuje się rozkładu jazdy pociągów, a przejazd odbywa się według postanowień przepisów wewnętrznych wskazanych w załączniku 3.”

10. § 35 Postępowanie w przypadkach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, sytuacji nadzwyczajnej i kryzysowej, w którym ust. 7 i 8 otrzymują brzmienie:

„7. Przewoźnik obowiązany jest do pokrycia kosztów wynikających z działań podjętych dla zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w celu wyeliminowania

skutków zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych spowodowanych przyczynami leżącymi po jego stronie.

8. Zwroty opłat, obciążenia z tytułu ponoszonych kosztów likwidacji skutków zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, użycia pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika do eliminacji zakłóceń eksploatacyjnych, o których mowa w ust. 5, w tym również spowodowanych przez PLK oraz inne rozliczenia, dokonywane są odpowiednio – zarówno przez PLK i przewoźnika – z zachowaniem terminów płatności według umowy wzajemnej, na rachunek PLK lub przewoźnika.”

11. Załącznik 3.1 Wykaz krajowych przepisów bezpieczeństwa obowiązujących pracowników przewoźnika wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w którym pozycja 1 otrzymuje brzmienie:

Lp.	Nazwa instrukcji	Symbol literowy	Informacje nt. terminu obowiązywania, wprowadzenia i zmian
1	Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów	Ir-1 (R-1)	<p>Obowiązuje od dnia 1 lipca 2008 r. Wprowadzono Uchwałą Nr 176 Zarządu PLK z dnia 2 kwietnia 2008 r. w sprawie ustalenia tekstu jednolitego „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1)” oraz zmiany uchwały Zarządu PLK w sprawie przyjęcia zarządzenia wprowadzającego „Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1)”. Biuletyn PLK B Nr 03, poz. 14 z dnia 30 maja 2008 r.</p> <p>Zmiany:</p> <p>Zarządzenie Nr 3 Zarządu PLK z dnia 24 stycznia 2011 r. Biuletyn PLK Nr 1, poz. 01 z dnia 10 lutego 2011 r.</p> <p>Zarządzenie Nr 13/2014 Zarządu PLK z dnia 10 czerwca 2014 r., Biuletyn PLK Nr 05, poz. 10 z dnia 27 czerwca 2014 r.</p> <p>Zarządzenie Nr 26/2014 Zarządu PLK z dnia 12 sierpnia 2014 r., Biuletyn PLK Nr 07, poz. 17 z dnia 19 sierpnia 2014 r.</p> <p>Zarządzenie Nr 22/2015 Zarządu PLK z dnia 19 maja 2015 r., Biuletyn PLK Nr 11, poz. 14 z dnia 28 maja 2015 r.</p> <p>Zarządzenie Nr 30/2015 Zarządu PLK z dnia 18 czerwca 2015 r., Biuletyn PLK Nr 12, poz. 15 z dnia 22 czerwca 2015 r.</p> <p>Zarządzenie Nr 49/2015 Zarządu PLK z dnia 17 listopada 2015 r., Biuletyn PLK Nr 18, poz. 25 z dnia 9 grudnia 2015 r.</p> <p>Zarządzenie Nr 52/2015 Zarządu PLK z dnia 1 grudnia 2015 r., Biuletyn PLK Nr 18, poz. 27 z dnia 9 grudnia 2015 r.</p>

12. Załącznik 3.2 Wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących przewoźnika korzystającego z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w którym pozycje 1 i 5 otrzymują brzmienie:

Lp.	Nazwa instrukcji	Symbol literowy	Informacje nt. terminu obowiązywania, wprowadzenia i zmian
1	Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych	Ir-8	<p>Obowiązuje od dnia 4 czerwca 2012 r. Wprowadzono Zarządzeniem Nr 18/2012 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 4 czerwca 2012 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych Ir-8”. Biuletyn PLK Nr 04, poz. 13 z 2 lipca 2012 r.</p> <p>Obowiązuje od dnia 1 stycznia 2016 r. Wprowadzono Zarządzeniem Nr 53/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 8 grudnia 2015 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych Ir-8”. Biuletyn PLK Nr 18, poz. 28 z 9 grudnia 2015 r.</p>

Lp.	Nazwa instrukcji	Symbol literowy	Informacje nt. terminu obowiązywania, wprowadzenia i zmian
5	Zasady organizacji i udzielania zamknięć torowych	Ir-19	Obowiązuje od dnia 22 maja 2012 r. Wprowadzono Zarządzeniem Nr 17/2012 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 22 maja 2012 r. w sprawie wprowadzenia „Zasad organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19”. Biuletyn PLK Nr 03, poz. 12 z dnia 4 czerwca 2012 r. Obowiązuje od dnia 4 września 2015 r. Wprowadzono Zarządzeniem Nr 36/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 28 lipca 2015 r. w sprawie wprowadzenia „Zasad organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19”. Biuletyn PLK Nr 15, poz. 19 z dnia 10 sierpnia 2015 r.

13. Aktualizację danych w załącznikach:

- 1) 2.1 Wykaz maksymalnych prędkości;
- 2) 2.2 Wykaz maksymalnych nacisków osi;
- 3) 2.3 Wykaz maksymalnych nacisków liniowych;
- 4) 2.4 Klasy odcinków linii kolejowych;
- 5) 2.5 Wykaz parametrów technicznych na wyznaczonych międzynarodowych ciągach tranzytowych w ruchu towarowym;
- 6) 2.6 Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych;
- 7) 2.7 Wykaz linii kolejowych, na których zostały wprowadzone ograniczenia ich użytkowania;
- 8) 2.8 Wykaz odległości od terminali towarowych, punktów zaopatrzenia, w paliwo, torów postojowych i punktów utrzymania pojazdów kolejowych;
- 9) 2.9 Wykaz ogólnodostępnych torów ładunkowych z przyległym placem lub rampą będących w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do wykonywania czynności ładunkowych;
- 10) 2.11 Wykaz peronów;
- 11) 2.14 Wykaz linii kolejowych, które są wyposażone w elektromagnesy samoczynnego hamowania pociągów;
- 12) 2.18 Korytarze towarowe.

Na końcu każdego załącznika charakteryzującego infrastrukturę kolejową znajduje się szczegółowy wykaz wprowadzonych zmian.