



**Jastrzębska Spółka Kolejowa**

**Zmiana nr 2 do**  
**Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów**  
**JSK – R1**

**Jastrzębie Zdrój 2021 r.**

## ZARZĄDZENIE NR 2/2021

Prezesa Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. w sprawie wprowadzenia zmiany nr 2 do „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów, JSK – R1”.


### § 1

Na podstawie pisma nr DPN-WDZK.47.33.2020.3.JJ Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dotyczącego realizacji zaleceń wynikających z raportu PKBWK/03/2020 oraz pisma nr DPN-WDZK.47.46.2020.2.KG Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dotyczącego realizacji zaleceń wynikających z raportu PKBWK/08/2020, **wprowadza się zmianę nr 2 do Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów, JSK – R1”.**

### § 2

1. Zarządzenie obowiązuje od dnia 22.03.2021 r.
2. Tabela zestawienie wprowadzonych zmian stanowi integralną część instrukcji JSK-R1
3. Zarządzenie zostało ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w Spółce.
4. Zobowiązuje się dyrektorów działów do zapoznania podległych im pracowników z treścią zarządzenia.

Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.  
Prezes Zarządu

  
Artur Straka

Prezes Zarządu JSK Sp. z o.o.

## Zmiana nr 2

do „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów – JSK R1 zatwierdzonej Zarządzeniem Prezesa Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. z dnia 6 listopada 2019r., wprowadza się następujące zmiany:

L.p.	§, ust., zdanie, strona	Obecna treść	Zmiana treści na
	§ 62 ust. 3 pkt 1 lit. c) strona 134	c) wykonywania robót torowych, w czasie których należy drużynom pociągowym nakazać podawanie sygnału "Bacznosc";	c) wykonywania robót torowych na sąsiednim torze, wykonywania robót torowych w torze zamkniętym w sąsiedztwie toru czynnego, wykonywania robót torowych, w czasie których należy drużynom pociągowym nakazać podawanie sygnału Rp1 "Bacznosc";
	§ 58 ust 11 pkt 7) Strona 123	6) o wszelkich innych okolicznościach, wymagających zachowania szczególnej ostrożności.	6) o wszelkich innych okolicznościach, wymagających zachowania szczególnej ostrożności.  7) o ograniczeniu prędkości czoła pociągu roboczego na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego z samoczynnym systemem przejazdowym (ssp) do 20 km/h oraz konieczności wielokrotnego podawania sygnału Rp 1 „Bacznosc” od wskaźnika nakazującego maszyniście podać ten sygnał, w przypadku niedziałania lub wyłączenia urządzeń zabezpieczenia ruchu w strefie oddziaływania na pociąg ( § 62 ust. 3 pkt 2 lit. i), upewnienie się przez kierownika pociągu roboczego przed wjazdem na przejazd kolejowo-drogowy o strzeżeniu przejazdu kolejowo-drogowego przez uprawnionego pracownika obsługującego pociąg roboczy lub pojazd pomocniczy.

	<p>§ 62 ust. 3 pkt 2 lit. i) strona 135</p>	<p>i) uszkodzenia rogatki lub samoczynnej sygnalizacji na przejeździe, do czasu usunięcia uszkodzenia lub do czasu wprowadzenia tymczasowego strzeżenia przejazdu za wyjątkiem ( § 88 ust 21);</p>	<p>i) niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na obsługiwanych przejazdach kolejowo-drogowych, jeżeli nie ma możliwości zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym oraz niedziałania lub wyłączenia urządzeń zabezpieczenia ruchu w strefie oddziaływania na pociąg na przejazdach kolejowo-drogowych wyposażonych w samoczynne systemy przejazdowe oraz konieczności wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp1 „Baczność,</p>
	<p>§ 88 ust. 25 Strona 194</p>	<p>25. Wyprawienie pociągu lub pojazdu pomocniczego wykonującego pracę w rejonie oddziaływania na urządzenia samoczynnej sygnalizacji na przejeździe, dozwolone jest pod warunkiem, że wprowadzono tymczasowe strzeżenie tego przejazdu kolejowo-drogowego przez uprawnionego pracownika obsługującego pociąg roboczy lub pojazd pomocniczy. Strzeżenia przejazdu kolejowo-drogowego w tym przypadku wolno zaprzestać po ukończeniu prac i przejeździe pierwszego pociągu bez pracy w tym rejonie.</p>	<p>25. Wyprawienie pociągu lub pojazdu pomocniczego wykonującego pracę w rejonie oddziaływania na urządzenia samoczynnej sygnalizacji na przejeździe, dozwolone jest pod warunkiem, że wprowadzono tymczasowe strzeżenie tego przejazdu kolejowo-drogowego przez uprawnionego pracownika obsługującego pociąg roboczy lub pojazd pomocniczy. Strzeżenia przejazdu kolejowo-drogowego w tym przypadku wolno zaprzestać po ukończeniu prac i przejeździe pierwszego pociągu bez pracy w tym rejonie. W razie konieczności wykonywania pracy pociągu roboczego na torze zamkniętym, w strefie oddziaływania na urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego (ssp), dyżurny ruchu z poziomu urządzeń zdalnej kontroli (UZK):</p> <p>1) bez możliwości wyłączenia oddziaływania czujników:</p> <p>a) upewnia się że wprowadzono tymczasowe strzeżenie tego przejazdu kolejowo-drogowego przez uprawnionego pracownika obsługującego pociąg roboczy lub pojazd pomocniczy.</p> <p>b) wprowadza ograniczenie prędkości jazdy czoła pociągu</p>

			<p>po torze zamkniętym i czynnym do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego,</p> <p>c) uprzedza drużyny pociągowe pociągów po torze czynnym i pociągów roboczych po torze zamkniętym rozkazem pisemnym o wielokrotnym podawaniu sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”,</p> <p>d) poleca oznakowanie tego przejazdu znakiem drogowym B-20 „Stop” z tabliczką „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”,</p> <p>e) poleca podniesienie drągów rogatek przejazdowych przez pracownika obsługi technicznej,</p> <p>2) z możliwością wyłączenia oddziaływania czujników w torze z identyfikacją toru:</p> <p>a) upewnia się że wprowadzono tymczasowe strzeżenie tego przejazdu kolejowo-drogowego przez uprawnionego pracownika obsługującego pociąg roboczy lub pojazd pomocniczy.</p> <p>b) wyłącza w torze zamkniętym w strefie przejazdu kolejowo-drogowego czujniki oddziaływania pociągu na urządzenia ssp,</p> <p>c) wprowadza ograniczenie prędkości jazdy czoła pociągu po torze zamkniętym i czynnym do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego,</p> <p>d) uprzedza drużyny pociągowe pociągów po torze czynnym i pociągów roboczych po torze zamkniętym rozkazem pisemnym o wielokrotnym podawaniu sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”,</p> <p>e) poleca oznakowanie tego przejazdu znakiem drogowym B-20 „Stop” z tabliczką „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”,</p> <p>f) na żądanie kierownika pociągu roboczego załącza ostrzeżenie - zamyka z nastawni z odległości drągi rogatek na przejeździe kolejowo drogowym na czas</p>
--	--	--	--

			<p>przejazdu pociągu roboczego, o ile system obsługi urządzeń ostrzegania ssp na to pozwala,</p> <p>3) z możliwością wyłączenia oddziaływania czujników bez identyfikacji toru:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) upewnia się że wprowadzono tymczasowe strzeżenie tego przejazdu kolejowo-drogowego przez uprawnionego pracownika obsługującego pociąg roboczy lub pojazd pomocniczy.</li><li>b) wyłącza w torze zamkniętym i czynnym, w strefie przejazdu kolejowo-drogowego czujniki oddziaływania pociągu na urządzenia ssp,</li><li>c) wprowadza ograniczenie prędkości jazdy czoła pociągu po torze zamkniętym i czynnym do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego,</li><li>d) uprzedza drużyny pociągowe pociągów po torze czynnym i pociągów roboczych po torze zamkniętym rozkazem pisemnym o wielokrotnym podawaniu sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”,</li><li>e) poleca oznakowanie przejazdu znakiem drogowym B-20 „Stop” z tablicą „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”</li><li>f) na żądanie kierownika pociągu roboczego załącza ostrzeżenie - zamyka z nastawni z odległości drągi rogatki na przejeździe kolejowo drogowym na czas przejazdu pociągu roboczego, o ile system obsługi urządzeń ostrzegania ssp na to pozwala,</li></ul>
--	--	--	--

Zmiana wyniku z:

1. Zaleceń wynikających z raportu nr PKBWK/03/2020 dotyczącego wypadku kolejowego kat. A19 zaistniałego w dniu 3 lipca 2019 r. o godz. 08:50 na szlaku Wargowo – Złotniki, na torze zamkniętym nr 2, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii „B” w km.13,916 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny PoD – Piła Główna.
2. Stwierdzonych niezgodności zawartych w karcie działań korygujących nr 76/L/20.
3. Zaleceń wynikających z raportu nr PKBWK/08/2020 dotyczącego wypadku kolejowego kat. A35 zaistniałego w dniu 28 października 2019 r. o godz. 12:55 na szlaku Paczyna - Toszek, tor nr 1, w km.48,180 linii kolejowej nr 132.
4. Stwierdzonych niezgodności zawartych w karcie działań korygujących nr 4/L/21.

