



Jastrzębska Spółka Kolejowa

Zmiana nr 1 do

**Instrukcji obsługi przejazdów
kolejowo-drogowych i przejść**

JSK – R20

Jastrzębie-Zdrój, dn. 01.03.2021 r.

ZARZĄDZENIE NR 3/2021

Prezesa Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. w sprawie wprowadzenia zmiany nr 1 do „Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, JSK – R20”.

§ 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 **wprowadza się zmianę nr 1 do Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, JSK – R20”.**

§ 2

1. Zarządzenie obowiązuje od dnia 22.03.2021 r.
2. Tabelaryczne zestawienie wprowadzonych zmian stanowi integralną część instrukcji JSK-R20
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 Stroka

Prezes Zarządu JSK Sp. z o.o.

Zmiana nr 1

do „Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych – JSK R20 zatwierdzonej Zarządzeniem Prezesa Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. z dnia 1 lipca 2020r., wprowadza się następujące zmiany:

L.p.	§, ust., zdanie, strona	Obecna treść	Zmiana treści na
	Spis treści strona 5	§ 27 Zasady postępowania w przypadku wykonywania robót w urządzeniach srk na przejazdach kategorii A, B, C oraz przejściach kategorii E	<p>§ 27 Zasady postępowania w przypadku wykonywania robót w urządzeniach srk na przejazdach kategorii A, B, C oraz przejściach kategorii E</p> <p>§ 28 Zasady postępowania w przypadku wykonywania robót w strefie oddziaływania urządzeń ssp</p>
	§ 28 strona 25	<p style="text-align: center;">§28.</p> <p style="text-align: center;">Zasady postępowania w przypadku wykonywania robót w strefie oddziaływania urządzeń ssp</p> <p>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> <ul style="list-style-type: none">a) upewnia się że wprowadzono tymczasowe strzeżenie tego przejazdu kolejowo-drogowego przez uprawnionego pracownika obsługującego pociąg roboczy lub pojazd pomocniczy.b) wprowadza ograniczenie prędkości jazdy czoła pociągu po torze zamkniętym i czynnym do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego oraz konieczności wielokrotnego podawania sygnału dźwigowego Rp 1 „Bacność” przed przejazdem kolejowo-drogowym,c) poleca oznakowanie tego przejazdu znakiem drogowym B-20 „Stop” z tabliczką „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona” przez pracownika wyznaczonego regulaminem technicznym,d) poleca podniesienie drągów rogatek przejazdowych przez pracownika obsługi technicznej, <p>2) z możliwością wyłączenia oddziaływania czujników w torze z identyfikacją toru:</p> <ul style="list-style-type: none">a) upewnia się że wprowadzono tymczasowe strzeżenie tego przejazdu kolejowo-drogowego przez uprawnionego pracownika obsługującego pociąg roboczy lub pojazd pomocniczy.b) wyłącza w torze zamkniętym, w strefie przejazdu kolejowo-drogowego, czujniki oddziaływania pociągu na urządzenia ssp,c) wprowadza ograniczenie prędkości jazdy czoła pociągu po torze zamkniętym i czynnym do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego oraz konieczności wielokrotnego podawania sygnału
--	--	--	--

			<p>dźwigowego Rp 1 „Baczność” przed przejazdem kolejowo-drogowym,</p> <p>d) poleca oznakowanie tego przejazdu znakiem drogowym B-20 „Stop” z tabliczką „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona” przez pracownika wyznaczonego w regulaminie technicznym,</p> <p>e) 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 ostrzeżenia ssp na to pozwala,</p> <p>3) z możliwością wyłączenia oddziaływania czujników bez identyfikacji 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 i czynnym, 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 oraz konieczności wielokrotnego podawania sygnału dźwigowego Rp 1 „Baczność” przed przejazdem kolejowo-drogowym,</p> <p>d) poleca oznakowanie przejazdu znakiem drogowym B-20 „Stop” z tablicą „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona” przez pracownika wyznaczonego regulaminem technicznym.</p> <p>e) na żądanie kierownika pociągu roboczego załącza</p>
--	--	--	---

			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,
--	--	--	---

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.

