

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 1 z 57**

Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego Bt-1

Warszawa 2017

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity: Dz.U. z 2013 r., poz.1594, z późn. zm.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....

Strona 2 z 57

AUTOR:		Data:	Podpis:
1.	Jacek Kosiński / Dyrektor - Ośrodek Szkoleń Zawodowych	2017-.....-.....	
2.	Zbigniew Budziński / Instruktor Centrali - Ośrodek Szkoleń Zawodowych	2017-.....-.....	
ZAAKCEPTOWALI:		Data:	Podpis:
1.	Ewa Boguszewska / Dyrektor Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi	2017-.....-.....	
2.	Marek Kapusta / Dyrektor Biura Dyspozytury i Realizacji Przewozów	2017-.....-.....	
3.	Krzysztof Prządka / Dyrektor Biura Taboru	2017-.....-.....	
4.	Zdzisław Krzyśków / Dyrektor Biura Bezpieczeństwa	2017-.....-.....	
5.	Ewa Gruszka / Dyrektor Zakładu Centralnego	2017-.....-.....	
6.	Zbigniew Kryś / Dyrektor Zakładu Zachodniego	2017-.....-.....	
7.	Zbigniew Rączkowski / Dyrektor Zakładu Północnego	2017-.....-.....	
8.	Zbigniew Gondek / Dyrektor Zakładu Południowego	2017-.....-.....	
WERYFIKACJA PRAWNA		Data:	Podpis:
1.	Dokument nie wymaga opinii prawnej	2017-.....-.....	
WERYFIKACJA FORMALNA		Data:	Podpis:
1.	Magdalena Wiankowska-Zysnarska / Koordynator Dokumentacji Wewnętrznej - Zespół ds. Zarządzania Procesami Biznesowymi	2017-.....-.....	
ZATWIERDZIŁ		Data:	Podpis:
Dokument został wprowadzony uchwałą Zarządu PKP Intercity S.A.		2017-.....-.....	Nr uchwały:

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 3 z 1****Spis treści**

Spis treści	3
1. Cel Instrukcji	5
2. Terminologia, definicje, wyjaśnienie skrótów	5
3. Przedmiot Instrukcji	6
4. Zakres stosowania Instrukcji	8
WYKAZ stanowisk w „PKP Intercity” S.A., na których zatrudnieni pracownicy otrzymują instrukcję do indywidualnego użytku	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE	9
§ 1 Przedmiot instrukcji.....	9
§ 2 Drużyna trakcyjna.....	9
§ 3 Znajomość obowiązujących przepisów wewnętrznych.....	10
§ 4 Zależność funkcjonalna i organizacyjna maszynisty	11
§ 5 Przewożenie osób i przedmiotów w pojeździe trakcyjnym.....	12
§ 6 Znajomość infrastruktury kolejowej (znajomość szlaku, odcinków linii kolejowych)	13
Rozdział II OBOWIĄZKI I ODPOWIEDZIALNOŚĆ MASZYNISTY W CZASIE WYKONYWANIA PRACY	15
§ 7 Obowiązki i odpowiedzialność maszynisty	15
§ 8 Obowiązki maszynisty przy rozpoczynaniu pracy.....	17
§ 9 Przekazanie i przyjęcie pojazdu trakcyjnego „z ręki do ręki”	20
§ 10 Dojazd pojazdu trakcyjnego do składu pociągu	21
§ 11 Przygotowanie pociągu do jazdy	22
§ 12 Rozruch i zatrzymanie pociągu	22
§ 13 Obowiązki maszynisty w czasie prowadzenia pociągu lub jazdy luzem	23
§ 14 Przeszkody w ruchu i wymuszone zatrzymanie pociągu	27
§ 15 Obowiązki maszynisty w czasie wykonywania pracy manewrowej	27
§ 16 Obowiązki maszynisty w czasie kończenia pracy	28
Rozdział III POSTĘPOWANIE MASZYNISTY W SYTUACJACH SZCZEGÓLNYCH W CZASIE WYKONYWANIA PRACY	32
§ 17 Pożar	32
§ 18 Przerwa w zasilaniu lub uszkodzenie sieci trakcyjnej.....	33
§ 19 Postępowanie przy nagłym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub powstaniu zdarzenia bądź incydentu kolejowego	34
§ 20 Niezdolność do pracy maszynisty lub pracownika wyznaczonego przez przewoźnika, posiadającego odpowiednie kwalifikacje i upoważnienie, wykonującego czynności pomocnika maszynisty. Postępowanie przy wypadkach ze skutkiem śmiertelnym lub zranieniem osób.	36
§ 21 Uszkodzenie w układach hamulcowych i urządzeniach zasilanych sprężonym powietrzem..	37

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 4 z 57**

§ 22 Stwierdzenie uszkodzeń, usterek w podwoziu i częściach biegowych podczas pracy pojazdu trakcyjnego.....	38
§ 23 Uszkodzenia urządzeń na dachu elektrycznego pojazdu trakcyjnego	38
§ 24 Uszkodzenie prędkościomierza	39
§ 26 Uszkodzenia maszyn, urządzeń elektrycznych lub silnika spalinowego.....	39
A. Trakcja elektryczna.....	40
B. Trakcja spalinowa.....	40
Rozdział IV WYTYCZNE DOTYCZĄCE PRZESYŁANIA POJAZDÓW TRAKCYJNYCH „PKP INTERCITY” S.A. PO SIECI KOLEJOWEJ ZARZĄDZANEJ PRZEZ PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. ORAZ LINII 250 ZARZĄDZANEJ PRZEZ PKP SKM SPÓŁKA Z O.O. W TRÓJMIEŚCIE.....	42
§ 28 Postanowienia wstępne	42
§ 29 Przesyłanie pojazdów trakcyjnych do miejsca wykonania naprawy: okresowej bieżącej lub awaryjnej.....	43
§ 30 Przesyłanie pojazdów trakcyjnych pomiędzy punktami eksploatacyjnymi.....	45
5. Termin obowiązywania	48
6. Wykaz załączników	48
Załącznik nr 1 do instrukcji Bt-1 Wzór karty znajomości szlaku	49
Załącznik nr 2 do instrukcji Bt-1 Wzór karty znajomości pojazdu trakcyjnego	50
Załącznik nr 3 do instrukcji Bt-1 Pozwolenie Stałe (wzór).....	52
Załącznik nr 4 do instrukcji Bt-1 Pozwolenie Czasowe (wzór).....	53
Załącznik nr 5 do instrukcji Bt-1 Pozwolenie Specjalne (wzór)	54
7. Metryka zmian	55

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 5 z 57****1. Cel Instrukcji**

Celem instrukcji Bt-1 jest określenie praw i obowiązków pracownika zatrudnionego w Spółce „PKP Intercity” S.A. na stanowisku maszynisty. Instrukcja określa zadania oraz definiuje wykonywane przez maszynistę czynności zgodnie z procedurą P05 – Proces Realizacji Przewozów.

2. Terminologia, definicje, wyjaśnienie skrótów

- 1) „**instrukcja**” – przepis wewnętrzny stosowany przez pracowników spółki „PKP Intercity” S.A. będącej przewoźnikiem kolejowym i użytkownikiem bocznic kolejowych oraz pracowników innych podmiotów świadczących usługi na rzecz „PKP Intercity” S.A., na podstawie umowy,
- 2) „**pojazd kolejowy**” - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych,
- 3) „**skład pociągu**” – zestawione pojazdy kolejowe bez czynnego pojazdu trakcyjnego przygotowane do pociągu lub znajdujące się w nim,
- 4) „**pojazd trakcyjny**” – pojazd kolejowy z własnym napędem - lokomotywy parowe, elektryczne, spalinowe oraz elektryczne lub spalinowe zespoły trakcyjne, autobusy szynowe oraz wagony spalinowe i wagony sterownicze typu push-pull,
- 5) „**czynny pojazd trakcyjny**” – należy rozumieć pojazd trakcyjny wytwarzający siłę pociągową, niezbędną do obsługi pociągu,
- 6) „**nieczynny pojazd trakcyjny**” – należy rozumieć pojazd trakcyjny nie wytwarzający siły pociągowej, odpowiednio przygotowany do transportu (nieczynne pojazdy trakcyjne mogą być przesyłane w stanie czynnym lub w stanie nieczynnym),
- 7) „**pojazd prowadzący**” – należy rozumieć pierwszy pojazd trakcyjny patrząc w kierunku jazdy pociągu,
- 8) „**pojazd trakcyjny w stanie czynnym „na gorąco”**” – należy rozumieć nieczynny pojazd trakcyjny, z załączonym obwodem NN i możliwością pracy urządzeń pomocniczych WN lub silnika spalinowego,
- 9) „**pojazd trakcyjny w stanie nieczynnym „na zimno”**” – należy rozumieć nieczynny pojazd trakcyjny z wyłączonym obwodem NN,
- 10) „**pojazd trakcyjny w stanie czynnym „na gorąco”**” – należy rozumieć nieczynny pojazd trakcyjny, z załączonym obwodem NN i możliwością pracy urządzeń pomocniczych WN lub silnika spalinowego,
- 11) „**pojazd trakcyjny w stanie nieczynnym „na zimno”**” – należy rozumieć nieczynny pojazd trakcyjny z wyłączonym obwodem NN,
- 12) „**lokomotywa przyprzegowa**” – należy rozumieć lokomotywę znajdującą się w składzie pociągu za lokomotywą prowadzącą lub na końcu pociągu w celu przesłania jej między stacjami,
- 13) „**trakcja wielokrotna**” – należy rozumieć połączone ze sobą za pomocą sprzęgu mechanicznego, pneumatycznego oraz sterowniczego pojedyncze pojazdy trakcyjne przez co uzyskuje się możliwość obsługi tych pojazdów z jednego stanowiska sterowniczego przez jedną drużynę trakcyjną,

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 6 z 57**

- 14) „nieczynny pojazd trakcyjny” – należy rozumieć pojazd trakcyjny nie wytwarzający siły pociągowej, odpowiednio przygotowany do transportu,
- 15) „lokomotywa pracująca na popychu” – należy rozumieć czynną lokomotywę pracującą na końcu pociągu,
- 16) „zakład” – należy rozumieć jednostki organizacyjne posiadające na swoim iłostanie inwentarzowym pojazdy trakcyjne,
- 17) „ciężki pociąg towarowy” – jest to taki pociąg, którego masa ogólna jest większa niż $\frac{3}{4}$ maksymalnego obciążenia danej serii (danego typu) lokomotywy, na danej linii,
- 18) „siła pociągowa” – zależna od działań maszynisty lub urządzeń automatycznej jazdy pociągu; w czasie jazdy wywołana momentami napędowymi silników trakcyjnych,
- 19) „urządzenie kontrolujące czujność maszynisty” – urządzenie samoczynnego hamowania pociągu (SHP) i czuwaka aktywnego (CA, SIFA) lub inne systemy zabezpieczenia ruchu pociągu, np. ETCS, MIRREL, PZB/LZB,
- 20) „Radio-stop” – urządzenie do zatrzymania pociągu drogą radiową (RS),
- 21) **ETCS** - Europejski System Sterowania Pociągami (*European Train Control System*),
- 22) **ERTMS** – Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (*European Rail Traffic Management System*),
- 23) **GSM-R** – Globalny system komórkowej komunikacji pociągowej (*Global System for Mobile Communications-Railways*) – cyfrowa łączność komórkowa GSM przeznaczona zarówno do transmisji danych pakietowych wykorzystywanych do celów m.in. lokalizacji, telemetrii i telematyki, jako podstawowy nośnik danych dla ETCS oraz do transmisji głosowych,
- 24) „odcinek graniczny” – należy rozumieć odcinek linii kolejowej między jedną stacją graniczną a stacją graniczną drugiego państwa,
- 25) „odcinek współużytkowany” - należy rozumieć odcinek linii kolejowej drugiej strony zawarty pomiędzy stacją graniczną i najdalej położoną stacją wymiany pojazdów trakcyjnych i personelu (pojazdów trakcyjnych lub personelu),
- 26) „ogłoszenia” - należy rozumieć formę przekazania zarządzeń, decyzji, poleceń i informacji podawanych do wiadomości drużynom trakcyjnym,
- 27) „przyjęcie z ręki do ręki” – przyjęcie pojazdu trakcyjnego od maszynisty w trakcie pracy, przez maszynistę zmieniającego,
- 28) „inny pracownik wyznaczony przez przewoźnika” - określa osobę, która nie jest zatrudniona na stanowisku pomocnika maszynisty, ale posiada odpowiednie przeszkolenie, kwalifikacje zawodowe potwierdzone egzaminem oraz wydane upoważnienie do wykonywania określonych czynności w charakterze pomocnika maszynisty. Pracownik ten poddany jest egzaminowi, jak na stanowisko pomocnika maszynisty, który przeprowadza komisja egzaminacyjna powołana przez Urząd Transportu Kolejowego do przeprowadzania egzaminów na stanowisko maszynisty i pomocnika maszynisty.

3. Przedmiot Instrukcji

Przedmiotem niniejszej instrukcji jest określenie zakresu podstawowych obowiązków oraz uprawnień a także odpowiedzialność maszynisty pojazdu trakcyjnego w trakcie wykonywania czynności związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Instrukcję opracowano z uwzględnieniem następujących aktów prawnych:

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 7 z 57**

- 1) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152 z późn. zm.) oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 218 z 2004 r. poz. 2212) z późniejszymi zmianami,
- 2) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 46),
- 3) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań zdrowotnych, badań lekarskich i psychologicznych oraz oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo zachowanie jego ważności (Dz. U. z 2015 r. poz. 522),
- 4) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 19 sierpnia 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań zdrowotnych, badań lekarskich i psychologicznych oraz oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo zachowanie jego ważności (Dz. U. z 2015 r. poz. 1349),
- 5) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444 z późn. zm.),
- 6) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 212, poz. 1771 z późn. zm.),
- 7) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 37, poz. 330),
- 8) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 31 maja 2006 r. w sprawie rejestru i oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 105, poz. 713 z późn. zm.),
- 9) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów; które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 9 poz. 63),
- 10) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 369),
- 11) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 211) w sprawie licencji maszynisty,
- 12) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 212 z późn. zm.) w sprawie świadectwa maszynisty.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 8 z 57****4. Zakres stosowania Instrukcji**

1. Przepis wewnętrzny pod nazwą; „Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego” Bt-1 przeznaczony jest do stosowania w zakresie warunków technicznych oraz zasad i wymagań dotyczących bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego oraz utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych.
2. „Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego” Bt-1 zaakceptowana została decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, nr DBK-WKWB.501.124.2014 z dnia 10.11.2014 r., oraz przyjęta do stosowania w „PKP Intercity” S.A. uchwałą Zarządu Spółki „PKP Intercity” S.A. Nr 947/2014 z dnia 03.12.2014 r.
3. „Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego” Bt-1 obowiązuje w „PKP Intercity” S.A. od dnia 14.12.2014 r. i została ujęta w procedurze P05 - Realizacja Procesu Przewozu.
4. Stanowiska w „PKP Intercity” S.A., na których zatrudnieni pracownicy powinni znać i stosować jej zapisy:
 - a) Z-ca Dyrektora ds. Technicznych, Eksploatacyjnych lub Technicznych i Eksploatacyjnych,
 - b) Naczelnik Działu właściwego dla gospodarki drużynami trakcyjnymi,
 - c) Naczelnik Działu właściwego dla utrzymania i napraw pojazdów trakcyjnych,
 - d) Naczelnik Sekcji właściwej dla gospodarki drużynami trakcyjnymi,
 - e) Maszynista instruktor,
 - f) Maszynista,
 - g) Pomocnik maszynisty,
 - h) Maszynista stażysta,
 - i) Inspektor ds. bhp, pracownicy zatrudnieni na stanowisku ds. ochrony przeciwpożarowej,
 - j) Pracownicy odpowiedzialni za szkolenia i prowadzenie postępowań wyjaśniających,
 - k) Dyspozytor,
 - l) W Centrali „PKP Intercity S.A.” – wg oddzielnego rozdzielnika.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 9 z 57****Rozdział I
POSTANOWIENIA OGÓLNE****§ 1****Przedmiot instrukcji**

1. Instrukcja niniejsza ustala zakres podstawowych obowiązków i odpowiedzialność maszynisty pojazdu trakcyjnego.
2. Przez maszynistę pojazdu trakcyjnego zwanego dalej „maszynistą” należy rozumieć pracownika, który posiada kwalifikacje i wymogi zdrowotne określone:
 - a) Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 roku w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (nie dłużej niż do 29.10.2018 roku)
 - b) Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 18 lutego 2011 roku w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. 2014 r., poz. 211) i rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 roku w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2014 r., poz. 212),
 - c) Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 roku w sprawie w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. 2015 r., poz. 46).

§ 2**Drużyna trakcyjna**

1. Pojazd trakcyjny prowadzący obsługuje drużyna trakcyjna w obsadzie jednoosobowej lub dwuosobowej.
2. Drużyna trakcyjna w obsadzie jednoosobowej składa się z maszynisty, a jeżeli wymagana jest obsada dwuosobowa składa się z dwóch maszynistów lub maszynisty i pomocnika maszynisty (do 29.10.2018 r.) lub maszynisty i innego pracownika wyznaczonego przez przewoźnika, posiadającego odpowiednie kwalifikacje i upoważnienie wykonującego czynności pomocnika maszynisty.
3. Jednoosobową obsługę można stosować:
 - 1) w pociągach lub pojazdach trakcyjnych luzem kursujących na liniach kolejowych z prędkością nieprzekraczającą 130 km/h i z pojazdami trakcyjnymi wyposażonymi w sprawną radiołączność pociągową oraz w przynajmniej jedno sprawne urządzenie kontrolujące czujność maszynisty „Samoczynne Hamowanie Pociągu” (SHP), „Czuwak Aktywny” (CA, SIFA) i czynny Radio-stop,
 - 2) podczas manewrów w miejscach w których pozwala na to regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy boczniczy kolejowej,
 - 3) w obsłudze lokomotyw manewrowych wykonujących stałą pracę manewrową,

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 10 z 57**

- 4) w pociągach kursujących na liniach kolejowych i z pojazdami trakcyjnymi wyposażonymi w sprawne urządzenia kontroli prowadzenia pociągu nadzorujące przynajmniej hamowanie pociągu przy dojeździe do sygnału nakazującego zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości pociągu oraz w sprawne urządzenia radiołączności pociągowej (np. ETCS).
4. W trakcji wielokrotnej drużyna trakcyjna jest wieloosobowa i składa się z maszynisty, a jeżeli jest wymagana dwuosobowa obsada – z maszynisty i innego pracownika wyznaczonego przez przewoźnika, posiadającego odpowiednie kwalifikacje i upoważnienie, wykonującego czynności pomocnika maszynisty w prowadzącym pojeździe trakcyjnym oraz z pracownika wyznaczonego przez przewoźnika, posiadającego odpowiednie kwalifikacje i upoważnienie, wykonującego czynności pomocnika maszynisty lub maszynisty na każdym pojeździe trakcyjnym (jeżeli nie jest przystosowany do pracy bezobsługowej) połączonej sprzęgiem sterowania wielokrotnego lub z maszynisty na każdym pojeździe trakcyjnym nie połączonym sprzęgiem sterowania wielokrotnego z prowadzącym pojazdem trakcyjnym.
5. Drużyna trakcyjna: zespołów trakcyjnych, autobusów szynowych, wagonów motorowych wchodzących w skład trakcji wielokrotnej, składa się z maszynisty, z uwzględnieniem postanowień ust. 3 niniejszego paragrafu.
6. Na lokomotywie pracującej na popychu drużyna trakcyjna składa się z maszynisty, a jeżeli wymagana jest obsada dwuosobowa – z maszynisty i innego pracownika wyznaczonego przez przewoźnika, posiadającego odpowiednie kwalifikacje i upoważnienie, wykonującego czynności pomocnika maszynisty.
7. Maszyniście podlega pracownik wyznaczony przez przewoźnika, posiadający odpowiednie kwalifikacje i upoważnienie, wykonujący czynności pomocnika maszynisty, kandydat na maszynistę i pomocnika maszynisty oraz inni przydzieleni pracownicy.
8. Za właściwy skład drużyny trakcyjnej odpowiedzialny jest dyspozytor drużyn trakcyjnych kierujący drużynę do wykonywania pracy.

§ 3**Znajomość obowiązujących przepisów wewnętrznych**

1. Maszynista powinien znać i stosować się do przepisów i ogłoszeń, związanych z jego pracą, przekazanych w sposób ustalony w zakładzie.
2. Maszynista obowiązany jest znać i stosować w całości postanowienia:
 - 1) niniejszej instrukcji w zakresie posiadanych kwalifikacji,
 - 2) Instrukcji sygnalizacji zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. Ir-1,
 - 3) Instrukcji dla pomocnika maszynisty pojazdu trakcyjnego Bt-2,
 - 4) Instrukcji dla maszynisty stażysty Bts -1,
 - 5) Instrukcji bezpieczeństwa i higieny pracy drużyn trakcyjnych spalinowych i elektrycznych pojazdów trakcyjnych Bbhp-1.
3. Niżej wymienione instrukcje maszynista obowiązany jest znać i stosować w częściach dotyczących pracy maszynisty, określonych przez pracodawcę:
 - 1) Instrukcje o prowadzeniu ruchu pociągów na PKP PLK S.A. Ir-1,
 - 2) Instrukcję prowadzenia ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu PKP PLK S.A. ETCS poziomu I Ir-1a,

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 11 z 57**

- 3) Instrukcję prowadzenia ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu PKP PLK S.A. ETCS poziomu II Ir-1b,
 - 4) Instrukcję o technice pracy manewrowej na PKP PLK S.A. Ir-9,
 - 5) Instrukcję dla zespołu drużyn konduktorskich w zakresie obsługi pociągów pasażerskich uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21
 - 6) Instrukcję o technice pracy manewrowej obowiązującą w infrastrukturze „PKP Intercity” S.A. Br-34,
 - 7) Instrukcję obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego Bw-56,
 - 8) Instrukcję o ogrzewaniu, wentylacji i klimatyzacji wagonów pasażerskich normalnotorowych Bw-62,
 - 9) Instrukcję dla rewidenta taboru Bw-28,
 - 10) Wytyczne postępowania przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych Cpn-1 zatwierdzone przez prezesa UTK dla PKP CARGO S.A.,
 - 11) Instrukcję o radiołączności pociągowej PKP PLK S.A. Ir-5,
 - 12) Instrukcję o użytkowaniu radiołączności pociągowej Br-5,
 - 13) Instrukcję o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3,
 - 14) Instrukcje obsługi pojazdów trakcyjnych, na które posiada uprawnienia do samodzielnej obsługi,
 - 15) Instrukcję o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych PKP PLK S.A. Ir-8,
 - 16) Zasady postępowania w przypadku wykrycia stanów awaryjnych przez urządzenia DSAT w pojazdach eksploatowanych przez „PKP Intercity” S.A.
4. Maszynista wykonujący pracę na stałym posterunku manewrowym obowiązany jest znać regulaminy techniczne stacji w części dotyczącej jego pracy.

§ 4**Zależność funkcjonalna i organizacyjna maszynisty**

1. Maszynista podlega naczelnikowi sekcji właściwej dla eksploatacji pojazdów trakcyjnych.
2. Nadzór w zakresie pracy maszynisty w zmianie roboczej sprawują dyspozytorzy określeni w regulaminach organizacyjnych Zakładów.
3. Maszynista, podczas obsługi pociągu, w sprawach związanych z ruchem pociągu wykonuje polecenia kierownika pociągu i dyżurnego ruchu. Natomiast w czasie pracy manewrowej w zakresie wykonywanej pracy wykonuje polecenia kierownika manewrów, o ile nie są sprzeczne z zapisami obowiązujących przepisów i instrukcji oraz nie stwarzają zagrożenia: bezpieczeństwa ruchu, uszkodzenia taboru, życia i zdrowia pracowników oraz podróżnych.
4. Maszynista podczas zmiany roboczej dostosowuje się do uwag i stosuje się do poleceń, wydawanych przez Instruktora Centrali, maszynistów instruktorów, kontrolerów i innych upoważnionych osób w zakresie przestrzegania obowiązujących maszynistę przepisów dotyczących:
 - 1) obsługi pojazdów trakcyjnych,
 - 2) prowadzenia pociągu,
 - 3) wykonywania pracy pozapociągowej,
 - 4) przestrzegania dyscypliny pracy,

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 12 z 57**

- 5) zasad BHP i ppoż.
5. Instruktor Centrali, maszynista instruktor, kontroler lub inna upoważniona do kontroli osoba ma prawo na bieżąco sprawdzać znajomość zagadnień związanych z wykonywaną pracą maszynisty (zgodność z obowiązującymi instrukcjami, przepisami i regulaminami). W przypadku stwierdzenia braków w wiedzy lub innych nieprawidłowości może skierować na doskonalenie zawodowe organizowane przez pracodawcę (np. w formie konsultacji) w celu uzupełnienia wiedzy i wyeliminowania nieprawidłowości lub wnioskować o odsunięcie od pełnienia czynności na stanowisku maszynisty, do czasu uzupełnienia wiedzy potwierdzonej sprawdzianem wiedzy i umiejętności.
6. Maszynista może odmówić wykonania polecenia (bez względu na to, kto by je wydał), jeżeli uzna, że wykonanie polecenia zagraża bezpieczeństwu. Za powyższą decyzję ponosi pełną odpowiedzialność.

§ 5**Przewożenie osób i przedmiotów w pojeździe trakcyjnym**

1. Prawo wstępu i przejazdu w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego, poza drużyną trakcyjną wyznaczoną do obsługi pojazdu posiadają następujące osoby:
 - 1) wyznaczony przez przewoźnika pracownik posiadający udokumentowaną znajomość infrastruktury kolejowej (znajomość szlaku, odcinków linii kolejowych) jadący z maszynistą prowadzącym pociąg na nieznanym dla niego szlaku,
 - 2) kierownik prowadzonego pociągu wezwany przez maszynistę lub odbywający jazdę autoryzacyjną,
 - 3) inna drużyna trakcyjna lub drużyna konduktorska „PKP Intercity” S.A udająca się do podjęcia pracy lub po jej zakończeniu, na podstawie karty pracy, jeżeli nie ma innej możliwości przejazdu,
 - 4) maszynista, pomocnik maszynisty, maszynista stażysta lub inna wyznaczona przez przewoźnika osoba posiadająca kwalifikacje i upoważnienie do wykonywania czynności pomocnika maszynisty „PKP Intercity” S.A. jadący na zapoznanie szlaku na podstawie wystawionej karty pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów,
 - 5) pracownicy odbywający przygotowanie zawodowe zgodnie z programem szkolenia na stanowisko maszynisty lub pomocnika maszynisty,
 - 6) pracownicy drużyn manewrowych i konduktorskich „PKP Intercity” S.A. w rejonie wykonywanej pracy, jeżeli nie mogą zająć innego odpowiedniego miejsca w wagonie,
 - 7) osoby legitymujące się z dowodem tożsamości i pisemnymi upoważnieniami oraz pozwoleniami do przejazdu w kabinie maszynisty, których wzory podano do wiadomości pracownikom drużyn trakcyjnych,
 - 8) osoby, na które „PKP Intercity” S.A. wyraziła zgodę, zgodnie z obowiązującymi w Spółce regulacjami,
 - 9) wskazane przez dyżurnego ruchu w wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych okolicznościami; podstawą do przejazdu wskazanej osoby w kabinie maszynisty jest wydanie drużynie trakcyjnej rozkazu pisemnego „S”,
 - 10) pracownicy posiadający imienne upoważnienia wydane przez prezesa UTK podczas wykonywanych kontroli.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 13 z 57**

2. Maszynista ma obowiązek, sprawdzenia ważności posiadanych dokumentów od osób uprawnionych do przejazdu w kabinie oraz zażądać po ich wejściu dokonania adnotacji w książce pokładowej pojazdu z napędem o celowości odbywania przejazdu.
3. W kabinie maszynisty lokomotywy nie może się znajdować jednocześnie więcej niż cztery osoby łącznie z obsługą tej lokomotywy, a w kabinie zespołu trakcyjnego, wagonu spalinowego i autobusu szynowego oraz kabinie wagonu sterowniczego nie więcej niż trzy osoby łącznie z obsługą tego pojazdu trakcyjnego. Postanowienie to nie dotyczy jazd próbnych i doświadczalnych, podczas których obowiązują zasady zawarte w regulaminach tych jazd.
4. Osobom jadącym w kabinie maszynisty nie wolno utrudniać pracy obsłudze pojazdu trakcyjnego. W takim przypadku maszynista ma prawo zażądać opuszczenia kabiny.
5. Przebywanie w nieczynnej kabinie maszynisty jest niedozwolone, (kabina ta powinna być zamknięta), z wyjątkiem:
 - 1) pracowników realizujących jazdy próbne, doświadczalne i kontrolne,
 - 2) pracowników uczestniczących w sprawdzianach i egzaminach,
 - 3) przejazdu drużyny trakcyjnej lub konduktorskiej, o której mowa w ust.1 pkt 3, jeżeli nie może ona zająć miejsca w składzie pociągu lub w czynnej kabinie maszynisty,
 - 4) przejazdu konwojenta w celu obserwacji wagonu z przekroczoną skrajnią,
 - 5) przejazdu funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei (SOK) dla obserwacji konwojowanego pociągu towarowego,
 - 6) innych osób, na które „PKP Intercity” S.A. wyraziła zgodę.
6. Nieczynną kabinę maszynisty elektrycznych zespołów trakcyjnych lub autobusów szynowych, maszynista w razie potrzeby powinien udostępnić kierownikowi pociągu do wykorzystania w zakresie nałożonych na niego obowiązków. W tym celu kierownik pociągu osobiście przejmuje klucze od maszynisty do drzwi wejściowych nieczynnej kabiny i ponosi odpowiedzialność za stan urządzeń i wyposażenia.
7. Maszynista pojazdu trakcyjnego ma obowiązek poinformować osoby, które mają przebywać w nieczynnej kabinie o zakazie dokonywania przełączeń znajdujących się tam urządzeń.
8. Maszynista może przewozić w pojeździe trakcyjnym tylko przedmioty niezbędne do wykonywania pracy oraz przesyłki na zasadach określonych odrębnymi przepisami wewnętrznymi „PKP Intercity” S.A.

§ 6**Znajomość infrastruktury kolejowej (znajomość szlaku, odcinków linii kolejowych)**

1. Znajomość infrastruktury kolejowej (znajomość szlaku, odcinków linii kolejowych) polega na znajomości warunków technicznych danej linii lub odcinka linii kolejowej, po której maszynista prowadzi pociąg, a przede wszystkim na znajomości:
 - 1) rodzaju blokady liniowej stosowanej na danej linii,
 - 2) usytuowania sygnalizatorów,
 - 3) usytuowania stacji, torów głównych zasadniczych, głównych dodatkowych, peronów i miejsc zatrzymania pociągu,
 - 4) ogólnej orientacji odnośnie usytuowania przejazdów kolejowo-drogowych leżących w poziomie szyn i sposób ich zabezpieczenia,
 - 5) ogólnej orientacji usytuowania mostów, tuneli i innych obiektów oraz profilu linii.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 14 z 57**

2. Jeżeli maszynista nie posiada znajomości infrastruktury kolejowej (znajomość szlaku, odcinków linii kolejowych), po którym ma prowadzić pociąg, powinien postąpić zgodnie z postanowieniami instrukcji Ir -1.
3. Maszynista nabywa znajomość infrastruktury kolejowej (znajomość szlaku, odcinków linii kolejowych) po dokonaniu czterech jazd na danym odcinku w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego prowadzącego, z czego dwie należy wykonać w porze między zmrokiem a świtem. Jako jedną jazdę należy rozumieć przejazd tam i z powrotem.
4. Znajomość infrastruktury kolejowej (znajomość szlaku, odcinków linii kolejowych) zatracą się po upływie sześciu miesięcy, od ostatniej jazdy w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego lub wagonie z kabiną sterowniczą na danym szlaku (odcinku linii kolejowej). Odzyskuje się znajomość infrastruktury kolejowej (znajomość szlaku, odcinków linii kolejowych) po dokonaniu dwóch jazd w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego lub wagonie z kabiną sterowniczą prowadzącego, z czego jedna powinna być w porze między zmrokiem a świtem.
5. W przypadku braku jazd na danym szlaku (odcinku linii kolejowej) powyżej dwóch lat, odzyskanie znajomości infrastruktury kolejowej (znajomość szlaku, odcinków linii kolejowych) winno się odbyć na zasadach wymienionych w ust. 3 niniejszego paragrafu.
6. o rejestracji znajomości infrastruktury kolejowej (znajomości szlaku, odcinków linii kolejowych)...służy karta znajomości infrastruktury kolejowej (znajomości szlaku, odcinków linii kolejowych) zgodnie z obowiązującym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju zwana „Kartą znajomości szlaku”.
7. Maszynista obowiązany jest z dwumiesięcznym wyprzedzeniem zgłosić termin utraty znajomości infrastruktury kolejowej (znajomość szlaku, odcinków linii kolejowych) kierującemu komórką organizacyjną eksploatacji pojazdów trakcyjnych, w której jest zatrudniony.
8. W przypadkach szczególnych warunki i sposób nabywania znajomości odcinka linii kolejowej (szlaku) mogą być określone odrębnie przez „PKP Intercity” S.A.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 15 z 57****Rozdział II****OBOWIĄZKI I ODPOWIEDZIALNOŚĆ MASZYNISTY W CZASIE WYKONYWANIA PRACY****§ 7****Obowiązki i odpowiedzialność maszynisty**

1. Maszynista ma obowiązek wykonywać pracę w stanie psychofizycznym umożliwiającym bezpieczne wykonywanie wyznaczonych zadań.
2. Maszynista obowiązany jest znać (zgodnie z posiadanymi uprawnieniami) obsługę i ogólną budowę serii pojazdów trakcyjnych, na które posiada autoryzację lub świadectwo (szczegółowe) maszynisty.
3. Maszynista podczas wykonywania pracy obowiązany jest przestrzegać i stosować się do obowiązującego go zakresu przepisów wskazanych w § 3 niniejszej instrukcji.
4. Maszynista jest obowiązany do niezwłocznego poinformowania przewoźnika kolejowego, na rzecz którego świadczy pracę lub usługi, w drodze pisemnego oświadczenia, o:
 - 1) świadczeniu pracy lub usług na rzecz więcej niż jednego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej albo;
 - 2) niewykonywaniu czynności maszynisty albo prowadzącego pojazdy kolejowe na rzecz innego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej.
5. Maszynista składa oświadczenie, o którym mowa w ust. 4 w dniu rozpoczęcia pracy lub świadczenia usług, a następnie w każdym przypadku podjęcia albo zaprzestania wykonywania czynności maszynisty na rzecz więcej niż jednego podmiotu.
6. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 4 pkt 1, powinno zawierać informację dotyczącą przeciętnej tygodniowej liczby godzin prowadzenia pojazdu kolejowego lub pociągu u innego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej, wg. ustalonego wzoru przez pracodawcę.
7. Ponadto, do obowiązków maszynisty należy:
 - 1) nadzorowanie i kierowanie pracą pracownika wyznaczonego przez przewoźnika, posiadającego odpowiednie kwalifikacje i upoważnienie, wykonującego czynności pomocnika maszynisty i pracowników szkolonych,
 - 2) praktyczne szkolenie pracowników w zakresie umiejętności i wiadomości niezbędnych do samodzielnego wykonywania obowiązków związanych z prowadzeniem i obsługą pojazdów trakcyjnych:
 - a) pomocnika maszynisty,
 - b) maszynistę stażystę,
 - c) przydzielonego kandydata na maszynistę lub pomocnika maszynisty,
 - d) pracownika wyznaczonego przez przewoźnika, posiadającego odpowiednie kwalifikacje i upoważnienie, wykonującego czynności pomocnika maszynisty.
 - 3) dokładne, staranne, zgodne ze stanem faktycznym wypełnianie dokumentów związanych z pracą,

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 16 z 57**

- 4) fachowe i dokładne opisywanie w odpowiednich dokumentacjach nieprawidłowości w pracy pojazdów trakcyjnych,
 - 5) na żądanie wyznaczonych pracowników nadzoru poddawać się sprawdzeniu trzeźwości,
 - 6) zgłaszanie się na wyznaczone przez maszynistów instruktorów konsultacje i szkolenia doraźne,
 - 7) zgłaszanie się w uzgodnionym terminie celem złożenia wyjaśnień,
 - 8) udział w doskonaleniu zawodowym organizowanym przez pracodawcę (w tym regularne uczęszczanie na pouczenia okresowe, szkolenia doraźne i szkolenia przy udziale symulatora jazdy pojazdem trakcyjnym), poddawanie się wymaganym badaniom lekarskim oraz składanie wymaganych egzaminów.
8. W przypadku obsługi trakcyjnej na liniach lub odcinkach linii innych zarządców infrastruktury niż PKP PLK S.A., maszynista stosuje się do przepisów i instrukcji obowiązujących u tego zarządcy. O zmianie zarządcy maszynista jest informowany w rozkładzie jazdy.
9. W przypadku obsługi trakcyjnej na odcinkach linii zarządców infrastruktury kolejowej innych państw, maszynista stosuje się do przepisów i instrukcji obowiązujących u tych zarządców.
10. Drużyna trakcyjna wyznaczona do obsługi trakcyjnej na odcinkach granicznych i współużytkowanych stosuje się do postanowień przepisów i instrukcji obowiązujących na terenie drugiego państwa oraz zgodnie z ustaleniami zawartymi w umowach granicznych oraz miejscowych porozumieniach granicznych.
11. Maszynista obowiązany jest wykonywać pracę w przydzielonej odzieży roboczej (identyfikacyjnej) oraz korzystać ze środków ochrony indywidualnej, ponadto powinien dbać o czysty i schludny wygląd.
12. Podczas zmiany roboczej maszynista obowiązany jest posiadać:
- 1) legitymację pracownika lub inny dokument tożsamości,
 - 2) prawo kierowania pojazdem kolejowym wydane przez pracodawcę lub licencję maszynisty i świadectwo (uzupełniające) maszynisty,
 - 3) dokumenty uprawniające do obsługi pociągów na terenie zarządców infrastruktury innych państw, jeżeli taka obsługa się odbywa,
 - 4) wypełnioną i podpisaną, aktualną kartę znajomości infrastruktury kolejowej (znajomość szlaku, odcinków linii kolejowych),
 - 5) wypełnioną i podpisaną, aktualną kartę znajomości pojazdów trakcyjnych,
 - 6) zezwolenie upoważniające do wstępu na obszar kolejowy pozostający w zarządzie PKP PLK S.A.,
 - 7) wypełnioną i podpisaną kartę pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów Mt-514,
 - 8) aktualny wewnętrzny rozkład jazdy oraz Dodatek II do wewnętrznego rozkładu jazdy niezbędny do prowadzenia pociągu na wyznaczonym odcinku,
 - 9) wymagane upoważnienia (np. dokument uprawniający do przekroczenia granicy, itp.).
13. Maszynista odpowiedzialny jest za wykonywanie pracy i obsługę przydzielonego pojazdu trakcyjnego w sposób gwarantujący bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a w szczególności:
- 1) wykonywanie pracy pociągowej i pozapociągowej zgodnie z obowiązującymi maszynistę postanowieniami przepisów; w przypadku zauważenia nieprawidłowości podjąć możliwe działania w celu ich usunięcia oraz powiadomić dyżurnego ruchu i sporządzić raport,
 - 2) prawidłowe połączenie pojazdu trakcyjnego ze składem pociągu i za otwarcie kurków przewodów powietrznych między pojazdem trakcyjnym, a składem pociągu,

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 17 z 57**

- 3) prawidłowe połączenie szyny zbiorczej oraz kabla sterowniczego UIC (w przypadku gdy jest to wymagane) pomiędzy lokomotywą a składem pociągu,
- 4) prawidłową eksploatację przydzielonego mu pojazdu trakcyjnego wraz ze znajdującymi się na nim urządzeniami i wyposażeniem,
- 5) przestrzeganie rozkładowego czasu jazdy pociągu,
- 6) oszczędną gospodarkę paliwową i energetyczną,
- 7) przestrzeganie przepisów i zasad bhp.

§ 8**Obowiązki maszynisty przy rozpoczynaniu pracy**

1. Maszynista obowiązany jest zgłosić się do pracy w wyznaczonym miejscu i czasie, uzyskać od dyspozytora niezbędne informacje o zakresie wykonywanej przez niego pracy.
2. Jeżeli nie może stawić się do pracy, to zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić o tym właściwego dyspozytora, nie później jednak niż dwie godziny przed rozpoczęciem pracy.
3. Maszynista ma obowiązek podjąć pracę w stanie psychofizycznym umożliwiającym bezpieczne wykonywanie wyznaczonych zadań. Pracodawca ma prawo kontroli stanu trzeźwości maszynisty według odrębnych przepisów.
4. Maszynista przed podjęciem pracy zobowiązany jest do zapoznania się z wydanymi ogłoszeniami i potwierdzenia tego faktu podpisem w sposób ustalony w Zakładzie.
5. Maszynista powinien otrzymać do wykonania pracy, pojazd trakcyjny sprawny, dopuszczony do eksploatacji i serią zgodną z rozkładem jazdy. W uzasadnionych przypadkach, z przyczyn technicznych lub ruchowych, dopuszcza się możliwość zastosowania innej serii pojazdu trakcyjnego.
6. Maszynista ma prawo przyjąć do obsługi pojazdy których konstrukcja i budowa pozwala na eksploatację z zachowaniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego, pomimo odłączonych podzespołów i urządzeń. Warunki eksploatacji oraz wykaz odłączonych podzespołów i urządzeń, z którymi pojazd może zostać przyjęty, stanowi załącznik nr 2 do instrukcji Bt-2 oraz szczegółowe zapisy instrukcji obsługi pojazdu.
7. Jeżeli przyjęcie pojazdu trakcyjnego ma nastąpić na terenie zakładu (sekcji), maszynista ma obowiązek pobrać książkę pokładową pojazdu z napędem i klucze do pojazdu trakcyjnego.
8. W trakcie przyjęcia lokomotywy po wymaganym przeglądzie technicznym, maszynista zobowiązany jest:
 - 1) sprawdzić w książce pokładowej pojazdu z napędem zapisy potwierdzające wykonanie przeglądu, odnotowanych napraw, prawidłowego działania układów urządzeń hamulcowych, celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi pojazdu sprawnego technicznie,
 - 2) sprawdzić czy pojazd posiada ważne świadectwo sprawności technicznej,
 - 3) w miejscach dostępnych lokomotywy dokonać wzrokowych, zewnętrznych i wewnętrznych oględzin, celem sprawdzenia czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków,
 - 4) sprawdzić:
 - a) w trakcji spalinowej - ilość płynu w układzie chłodzenia silnika spalinowego,
 - b) w trakcji spalinowej - ilość paliwa w zbiornikach,

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 18 z 57**

- c) poziom oleju w dostępnych zespołach i podzespołach nadwozia oraz podwozia lokomotywy bez konieczności korzystania z kanału rewizyjnego,
 - d) stan wymaganych plomb na urządzeniach czujności maszynisty oraz na przyciskach systemu Rt-stop,
 - e) prawidłowość zamknięcia szaf z aparaturą elektryczną WN,
 - f) taśmę w prędkościomierzu, w razie potrzeby założyć. W przypadku prędkościomierza elektronicznego wprowadzić do rejestratora określone dane eksploatacyjne pojazdu trakcyjnego,
 - g) wyposażenie i jego termin ważności.
- 4) uruchomić lokomotywę oraz sprawdzić:
- a) słuchowo i wzrokowo jej pracę,
 - b) sprawność radiołączności pociągowej i systemu Rt-stop oraz urządzeń czujności maszynisty,
 - c) osygnalizowanie lokomotywy i sprawność dźwiękowego urządzenia ostrzegającego,
 - d) sprawność urządzeń zasilania szyny zbiorczej pociągu,
 - e) działanie podzespołów poprzez wykonanie wymaganych prób i testów,
 - f) przed rozpoczęciem jazdy czy hamulce ręczne (postojowe) są odhamowane.
9. W trakcie przyjęcia składu złożonego z elektrycznych zespołów trakcyjnych, autobusu szynowego lub wagonu spalinowego po wymaganym przeglądzie technicznym, maszynista zobowiązany jest:
- 1) sprawdzić w książkach pokładowych pojazdu z napędem zapisy potwierdzające wykonanie przeglądów, odnotowanych napraw, celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi pojazdów sprawnych technicznie,
 - 2) sprawdzić czy pojazd posiada ważne świadectwo sprawności technicznej,
 - 3) sprawdzić:
 - a) w trakcji spalinowej - ilość płynu w układzie chłodzenia silnika spalinowego,
 - b) w trakcji spalinowej - ilość paliwa w zbiornikach,
 - c) poziom oleju w dostępnych podzespołach i zespołach autobusu szynowego, wagonu spalinowego bez konieczności korzystania z kanału rewizyjnego,
 - d) stan wymaganych plomb na urządzeniach czujności maszynisty oraz na przyciskach systemu Rt-stop,
 - e) prawidłowość zamknięcia szaf z aparaturą elektryczną WN,
 - f) w trakcji wielokrotnej wzrokowo prawidłowość połączenia elektrycznych zespołów trakcyjnych lub autobusów szynowych,
 - g) przygotowanie prędkościomierza rejestrującego do zapisu określonych parametrów w eksploatacji,
 - h) wyposażenie w pojeździe oraz termin jego ważności zgodnie z wykazem umieszczonym w tym pojeździe, w części dotyczącej sprawdzenia przez maszynistę.
 - 4) uruchomić elektryczny zespół trakcyjny (elektryczne zespoły trakcyjne wchodzące w skład pociągu), autobus szynowy lub wagon spalinowy oraz sprawdzić:
 - a) słuchowo i wzrokowo prawidłowość ich pracy,
 - b) radiołączność pociągową, system Rt-stop, urządzenia czujności maszynisty,
 - c) sprawność dźwiękowego urządzenia ostrzegającego,
 - d) działanie podzespołów poprzez wykonanie wymaganych prób i testów.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 19 z 57**

- 5) dokonać z rewidentem taboru wymaganej próby hamulca pociągu oraz sprawdzić osygnalizowanie pojazdu.
10. Podczas przyjmowania lokomotywy będącej w okresie między przeglądowym, maszynista ma obowiązek:
- 1) sprawdzić w książce pokładowej pojazdu z napędem zapisy potwierdzające wykonanie odnotowanych napraw oraz ważność przeglądu technicznego, celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi lokomotywy sprawnej technicznie,
 - 2) z poziomu toru, w miejscach dostępnych lokomotywy dokonać wzrokowych oględzin zewnętrznych i wewnętrznych, celem sprawdzenia czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków,
 - 3) sprawdzić:
 - a) w trakcji spalinowej - ilość płynu w układzie chłodzenia silnika spalinowego,
 - b) w trakcji spalinowej - ilość paliwa w zbiornikach,
 - c) poziom oleju w dostępnych z poziomu toru podzespołach i zespołach nadwozia oraz podwozia lokomotywy,
 - d) stan plomb na urządzeniach czujności maszynisty oraz na przyciskach system Rt-stop, jeśli są wymagane,
 - e) prawidłowość zamknięcia szaf z aparaturą elektryczną WN,
 - f) przygotowanie prędkościomierza rejestrującego do zapisu określonych parametrów w eksploatacji,
 - g) wyposażenie lokomotywy oraz termin jego ważności,
 - 4) uruchomić lokomotywę oraz sprawdzić:
 - a) słuchowo i wzrokowo jej pracę,
 - b) osygnalizowanie i sprawność dźwiękowego urządzenia ostrzegającego,
 - c) radiołączność pociągową Radio - stop, urządzenia czujności maszynisty,
 - d) działanie podzespołów poprzez wykonanie wymaganych prób i testów,
 - e) sprawność urządzeń ogrzewania pociągu.
11. Podczas przyjmowania elektrycznego zespołu trakcyjnego, autobusu szynowego, wagonu spalinowego będącego w okresie między przeglądowym, maszynista ma obowiązek:
- 1) sprawdzić w książkach pokładowych pojazdu z napędem zapisy potwierdzające wykonanie odnotowanych napraw oraz ważność przeglądu, celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi sprawnego technicznie składu pociągu złożonego z elektrycznych zespołów trakcyjnych, autobusu szynowego lub wagonu spalinowego,
 - 2) sprawdzić:
 - a) w trakcji spalinowej - ilość płynu w układzie chłodzenia silnika spalinowego autobusu szynowego,
 - b) w trakcji spalinowej - ilość paliwa w zbiornikach autobusu szynowego, wagonu spalinowego,
 - c) poziom oleju w dostępnych podzespołach i zespołach autobusu szynowego, wagonu spalinowego,
 - d) stan plomb na urządzeniach czujności maszynisty oraz na przyciskach systemu Rt-stop, jeśli są wymagane,
 - e) prawidłowość zamknięcia szaf z aparaturą elektryczną WN,
 - f) prawidłowość połączenia elektrycznych zespołów trakcyjnych,

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

**Tytuł:****Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 20 z 57**

- g) przygotować prędkościomierz rejestrujący do zapisu określonych parametrów w eksploatacji,
- h) wyposażenie w pojeździe oraz termin jego ważności, w zakresie obsługi maszynisty.
- 3) uruchomić elektryczny zespół trakcyjny (elektryczne zespoły wchodzące w skład pociągu), autobus szynowy lub wagon spalinowy oraz sprawdzić:
 - a) słuchowo i wzrokowo ich pracę,
 - b) radiołączność pociągową, system Rt-stop oraz urządzenia czujności maszynisty,
 - c) działanie podzespołów poprzez wykonanie wymaganych prób i testów,
 - d) dokonać z uprawnionym pracownikiem wymaganej próby hamulca pociągu oraz sprawdzić osygnalizowanie pojazdu i dźwiękowe urządzenia ostrzegające.
- 12. Odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem fakt:
 - 1) przyjęcia pojazdu trakcyjnego wpisując czytelnie datę, miejsce, godzinę oraz nazwisko i numer statystyczny maszynisty,
 - 2) sprawdzenia radiołączności pociągowej, Radio-stop (dotyczy przyjęcia w punkcie utrzymania pojazdu) oraz stan wymaganych plomb na przyciskach ALARM",
 - 3) sprawności działania urządzeń automatyki bezpieczeństwa przewidzianych do obsługi pociągu (SHP, CA, SIFA, ETCS, LZB/PZB, MIREL itp.), które zostały sprawdzone podczas wykonywania wymaganych testów, sprawdzenie działania hamulców według wymagań określonych instrukcją Bw-56 lub instrukcją obsługi opracowaną dla przydzielonego pojazdu.
- 13. W wyznaczonym czasie i miejscu zgłosić pojazd trakcyjny do pracy.
- 14. W trakcie pracy maszynisty w obsadzie dwuosobowej czynności wymienione w ust. 8, 9, 10, 11, maszynista wykonuje wspólnie z pracownikiem posiadającym odpowiednie kwalifikacje i upoważnienia, wykonującym czynności pomocnika maszynisty.
- 15. W przypadku wyznaczenia lokomotywy do prowadzenia pociągu lub wykonywania manewrów z ładunkami niebezpiecznymi sprawdzić, czy jest wyposażona dodatkowo w sprzęt wymagany Instrukcją Bbhp-1 (Mt-34a).
- 16. Jeżeli w czasie przyjmowania pojazdu trakcyjnego maszynista stwierdzi nieprawidłowości, które uniemożliwiają bezpieczne wykonanie pracy tym pojazdem, to powinien stwierdzone nieprawidłowości zgłosić dyspozytorowi i odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem. W takiej sytuacji maszynista odmawia przyjęcia pojazdu do pracy.

§ 9**Przekazanie i przyjęcie pojazdu trakcyjnego „z ręki do ręki”**

- 1. Maszynista przekazujący pojazd trakcyjny drużynie przyjmującej:
 - 1) sprawdza uprawnienia do prowadzenia pojazdu trakcyjnego maszynisty zgłaszającego się na podmianę,
 - 2) w książce pokładowej pojazdu z napędem dokonuje czytelnego wpisu istotnych informacji dotyczących:
 - a) stanu technicznego pojazdu trakcyjnego,
 - b) sprawności działania urządzeń czujności i urządzeń radiołączności pociągowej,
 - c) stanu wyposażenia pojazdu trakcyjnego,
 - d) przekazania obowiązującego wydruku komputerowego rozkazu pisemnego,

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 21 z 57**

- e) czasu pracy od ostatniego przeglądu pojazdu trakcyjnego (zgodnie z przyjętymi zasadami obsługi pojazdu).
- 3) wyjmuje taśmę z prędkościomierza, a w przypadku prędkościomierza elektronicznego postępuje zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza,
 - 4) udziela ustnej informacji o stanie technicznym pojazdu trakcyjnego.
2. Maszynista przyjmujący pojazd trakcyjny obowiązany jest okazać uprawnienia do kierowania pojazdem kolejowym maszyniście zdającemu, przejąć dokumenty pociągowe od maszynisty kończącego pracę na pojeździe i obowiązujące rozkazy pisemne, dokonać wpisu potwierdzającego przyjęcie pojazdu trakcyjnego w książce pokładowej pojazdu z napędem oraz przygotować prędkościomierz rejestrujący do zapisu określonych parametrów w eksploatacji i odebrać ustną informację o stanie technicznym pojazdu.
3. Jeżeli pozwala na to miejsce i czas postoju pojazdu trakcyjnego maszynista przyjmujący obowiązany jest:
- 1) sprawdzić adnotacje w książce pokładowej pojazdu z napędem dotyczące ważności przeglądu,
 - 2) dokonać w miejscach dostępnych wzrokowych oględzin zewnętrznych i wewnętrznych pojazdu trakcyjnego, celem sprawdzenia czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków.

§ 10**Dojazd pojazdu trakcyjnego do składu pociągu**

1. Obowiązki maszynisty przy dojeżdżaniu do składu pociągu:
 - 1) na dojazd do składu pociągu maszynista musi otrzymać zgodę uprawnionego pracownika,
 - 2) dojazd do składu pociągu może nastąpić z prędkością nie przekraczającą 3 km/h (pojazdem dwukabinowym z kabiny czołowej w kierunku jazdy), po uprzednim zatrzymaniu pojazdu w odległości około 5 m od składu i przygotowaniu sprzęgów, zgodnie z postanowieniami instrukcji Bw-56 lub instrukcją obsługi pojazdu,
 - 3) dojazd do innych pojazdów kolejowych elektrycznym pojazdem trakcyjnym jednosystemowym winien odbywać się przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu,
 - 4) w przypadku pojazdów trakcyjnych wielosystemowych oraz jednosystemowych przystosowanych do pracy w trybie „szczotka” lub pracy na terenie sieci obcego zarządcy infrastruktury kolejowej, dojazd do innych pojazdów kolejowych może odbywać się przy podniesionym jednym odbieraku prądu,
 - 5) łączenie pojazdu trakcyjnego z innym pojazdem może nastąpić wyłącznie podczas postoju pojazdów, a po połączeniu maszynista ma obowiązek sprawdzić prawidłowość wykonanego połączenia.
2. Gdy za pojazdem prowadzącym znajduje się lokomotywa przyprzęgowa z obsadą trakcyjną, sprzęgnięcie i rozprzęgnięcie tych pojazdów należy do obowiązków uprawnionego pracownika wykonującego czynności pomocnika maszynisty pojazdu prowadzącego, a w przypadku jednoosobowej obsługi trakcyjnej, czynności te wykonuje maszynista lokomotywy przyprzęgowej.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 22 z 57****§ 11****Przygotowanie pociągu do jazdy**

Do obowiązków maszynisty przy przygotowaniu pociągu do jazdy należy:

- 1) właściwe wykonywanie czynności w czasie przeprowadzania przez uprawnionego pracownika wymaganej próby hamulców pociągu,
- 2) w przypadku drużyny trakcyjnej dwuosobowej w pojeździe trakcyjnym przeznaczonym do prowadzenia pociągu, w stacjach bez posterunku rewizji technicznej wagonów lub gdy nie ma wyznaczonych pracowników stacyjnych, maszynista zleca uprawnionemu pracownikowi wykonanie wymaganej próby hamulca pociągu, który wcześniej został poddany oględzinom technicznym,
- 3) właściwe osygnalizowanie czoła pociągu,
- 4) za pomocą radiotelefonu zgłosić dyżurnemu ruchu gotowość pociągu do odjazdu, jednocześnie informując o wszelkich odchyleniach od parametrów określonych w rozkładzie jazdy,
- 5) w przypadku konieczności podłączenia szyny zbiorczej pociągu postąpić zgodnie z postanowieniami Instrukcji Bw-62 i Bbhp-1,
- 6) odjazd pociągu może nastąpić po otrzymaniu zezwolenia na jazdę oraz dokumentów pociągowych określonych w instrukcji Ir-1, Bw-56.

§ 12**Rozruch i zatrzymanie pociągu**

1. W ruchu pasażerskim podczas rozruchu należy:
 - 1) rozruch pociągu przeprowadzić w sposób nie powodujący szarpania, zadziałania urządzeń zabezpieczających lub utraty przyczepności kół napędowych z szyną, jednak dający uzyskanie możliwie największego przyśpieszenia,
 - 2) w przypadku niewłaściwego działania urządzeń samoczynnego rozruchu, powodujących szarpanie w składzie pociągu, zadziałanie urządzeń zabezpieczających lub utratę przyczepności kół napędowych przejść na rozruch ręczny,
 - 3) w przypadku utraty przyczepności kół napędowych podczas rozruchu w pojazdach z rozruchem elektronicznym, ograniczyć siłę pociągową do minimum i uruchomić piasecznicę,
 - 4) w trakcie rozruchu pojazdu z systemem automatycznego uruchamiania piasecznic, w przypadku niekorzystnych warunków atmosferycznych lub możliwości wystąpienia poślizgu, ograniczyć siłę pociągową tak, aby wyeliminować poślizg zestawów kołowych.
2. W ruchu towarowym w czasie rozruchu stopniowo zwiększać siłę pociągową - do momentu naciągnięcia całego składu. Jeżeli istnieje uzasadniona obawa wystąpienia utraty przyczepności kół z szyną należy:
 - 1) uruchomić piasecznicę przed każdym przestawieniem nastawnika jazdy w dalsze położenie. Podczas przejazdu po zwrotnicach nie należy używać piasku,
 - 2) stosować przyhamowania kół napędnych oraz układ kompensacji odciążenia osi (jeżeli pojazd jest wyposażony w taki układ).

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 23 z 57**

3. Na lokomotywach elektrycznych z rozruchem oporowym należy dążyć do szybkiego uzyskania jazdy bezoporowej.
4. Jeżeli podczas obsługi pociągu prąd rozruchu wzrasta do wielkości zagrażającej utratą przyczepności kół względnie mogącej spowodować zadziałanie przełączników ochronnych, a skład pociągu nie rusza należy:
 - 1) w stacji zażądać przeprowadzenia szczegółowej próby hamulców,
 - 2) na szlaku przy jednoosobowej obsadzie trakcyjnej bez drużyny konduktorskiej wykonać hamowanie pełne, a następnie napełnić przewód główny hamulca. Jeżeli przy próbie rozruchu pociąg nie rusza należy fakt ten zgłosić dyżurnemu i zażądać pomocy,
 - 3) na szlaku przy dwuosobowej obsadzie trakcyjnej lub przy jednoosobowej obsadzie trakcyjnej z drużyną konduktorską sprawdzić działanie hamulców we własnym zakresie.
5. Niezależnie od serii lokomotywy elektrycznej jednosystemowej, rozruch ciężkiego pociągu towarowego należy przeprowadzać przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu stałego do momentu osiągnięcia jazdy bezoporowej w układzie jazdy szeregowej.
6. Zatrzymanie pociągu pasażerskiego powinno odbyć się w wyznaczonym miejscu oraz w taki sposób, aby moment zatrzymania składu pociągu był, jak najmniej odczuwalny dla pasażera, jednocześnie zgodny z postanowieniami instrukcji Bw-56.
7. Bezpośrednio przed zatrzymaniem pociągu pasażerskiego, z wyjątkiem wjazdu do stacji czołowych, maszynista ma obowiązek, w celu osiągnięcia płynnego i łagodnego przebiegu zatrzymania pociągu wyposażonego w hamulce klockowe z żeliwnymi wstawkami hamulcowymi lub tarczowymi, odhamować przed zatrzymaniem pociągu. W przypadku wyposażenia pociągu w hamulce tarczowe lub klockowe z wstawkami z tworzyw sztucznych należy pamiętać, że tuż przed zatrzymaniem siła hamowania przy tym rodzaju hamulca jest mniejsza niż przy hamulcu wyposażonym we wstawki żeliwne.
8. W trakcie hamowania, szczególnie przy niekorzystnych warunkach atmosferycznych, zalegających na podtorzu liściach lub innych okoliczności mogących spowodować poślizg kół, zwracać szczególną uwagę na przyrządy pomiarowe i wartość ciśnienia w cylindrach hamulcowych oraz nie dopuszczać do sytuacji mogących doprowadzać do powstawania uszkodzeń zestawów kołowych.

§ 13**Obowiązki maszynisty w czasie prowadzenia pociągu lub jazdy luzem**

1. Po uruchomieniu pociągu maszynista sprawdza działanie urządzeń hamulcowych poprzez wykonanie hamowania kontrolnego zgodnie z postanowieniami instrukcji obsługi i utrzymania hamulców kolejowych.
2. W czasie jazdy maszynista obowiązany jest:
 - 1) uważnie obserwować sygnały na sygnalizatorach, sygnały podawane przez pracowników posterunków technicznych i drużynę konduktorską oraz ściśle stosować się do nich, a także zwracać uwagę na prowadzony pociąg,
 - 2) podczas przejazdu w granicach posterunku ruchu obserwować drogę przebiegu i wykonywać polecenia dyżurnego ruchu,
 - 3) podczas mijania strażnic przejazdowych powinien uważać, czy ich obsługa nie podaje sygnałów. W przypadku podawania stosować się do nich,

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 24 z 57**

- 4) zwracać uwagę na nieprawidłowości zagrażające bezpieczeństwu ruchu, podjąć możliwe działania w celu ich usunięcia oraz powiadomić dyżurnego ruchu, sporządzić raport i przekazać do naczelnika macierzystej sekcji,
 - 5) obserwować stan toru oraz sieci trakcyjnej na torze, po którym prowadzi pociąg i w miarę możliwości na torach sąsiednich, a w razie zauważenia jakichkolwiek nieprawidłowości zgłosić do dyżurnego najbliższego posterunku ruchu,
 - 6) nie przekraczać największej dozwolonej prędkości wskazanej w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, prędkości konstrukcyjnej pojazdów kolejowych wchodzących w skład pociągu, prędkości wskazanej w wykazie ostrzeżeń stałych lub w rozkazie pisemnym oraz prędkości wynikającej ze wskazań sygnalizatorów i wskaźników. Wyjątek dotyczy przejazdów testowo-doświadczalnych po uzyskaniu zgody od kierownika prób i jazd technicznych oraz określeniu innych dozwolonych prędkości,
 - 7) w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu stosować radiotelefoniczny system alarmowy oraz wszelkie dostępne środki sygnalizacyjne,
 - 8) stosować się do zgodnych z przepisami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury poleceń dyżurnego ruchu.
3. Maszynista obowiązany jest zmniejszyć natężenie świateł reflektorów aby nie powodować oślepienia innych użytkowników dróg, w następujących przypadkach:
- 1) podczas postoju pociągu w obrębie stacji,
 - 2) przed mijaniem się z pociągiem i innym pojazdem kolejowym jadącym z przeciwnego kierunku,
 - 3) podczas jazdy na szlakach położonych równoległe lub pod kątem ostrym, w bliskiej odległości od dróg kołowych przed mijaniem się z pojazdami drogowymi,
 - 4) w innych okolicznościach, w których zredukowanie natężenia światła może przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa jazdy pozostałych użytkowników toru lub drogi.
4. Jeżeli zachodzi konieczność zatrzymania ciężkiego pociągu towarowego należy zatrzymać go w miejscu ułatwiającym późniejszy rozruch, mając jednak na uwadze widoczność podawanych dla pociągu sygnałów. Nie dotyczy to konieczności nagłego zatrzymania pociągu.
5. Podczas podejżdżania do semafora wskazującego sygnał „Stój” maszynista powinien tak regulować prędkość, aby zatrzymać pociąg możliwie blisko semafora, jednak bez ryzyka pominięcia go, przy czym obraz sygnału na semaforze powinien być widoczny przez szybę czołową pojazdu trakcyjnego.
6. Odjazd pociągu pasażerskiego, zatrzymanego na torze przy krawędzi peronowej może nastąpić po otrzymaniu wymaganego sygnału od kierownika pociągu.
7. Wszystkie zauważone usterki (np. w działaniu urządzeń sygnalizacyjnych, osygnalizowaniu ograniczeń prędkości, stanu toru i sieci trakcyjnej) obowiązany jest niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu ostatniego miniętego lub dyżurnego najbliższego posterunku ruchu.
8. Dla uniknięcia uszkodzeń odbieraków prądu bądź przeniesienia napięcia na uszynioną sieć trakcyjną, elektryczne pojazdy trakcyjne w czasie przeciągania ich przez odcinki linii bez napięcia w sieci trakcyjnej muszą mieć opuszczone odbieraki prądu przez cały czas przejazdu.
9. W przypadku przeciągania elektrycznego zespołu trakcyjnego innym pojazdem trakcyjnym, za prawidłowe połączenie pojazdu ciągnącego z elektrycznym zespołem trakcyjnym odpowiedzialny jest maszynista z elektrycznego zespołu trakcyjnego. Postępowanie w tym

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 25 z 57**

przypadku zawarte jest w Załączniku Nr 4 do Instrukcji Bt-2 oraz w postanowieniach Instrukcji Bbhp-1.

10. Przed rozłączeniem obwodu głównego pojazdu trakcyjnego stycznikami liniowymi za pomocą przycisku na pulpicie, dokonać cofnięcia nastawnika głównego (jazdy) do początkowych pozycji jazdy oporowej danego układu połączeń silników trakcyjnych.
11. Zabrania się wyłączenia podczas obsługi pojazdu w czynnych kabinach maszynisty pojazdów trakcyjnych sprawnych urządzeń bezpieczeństwa prowadzenia pociągu (SHP, CA, SIFA, ETCS PZB/LZB, MIREL,), urządzeń radiołączności pociągowej obowiązujących na terenie właściwego zarządcy infrastruktury, urządzeń rejestrujących parametry jazdy.
12. Urządzenia radiołączności na pojeździe trakcyjnym powinny być ustawione na właściwy dla danego rejonu kanał pracy radiotelefonu.
13. Zabrania się wyłączenia lub ingerowania w urządzenia rejestracji parametrów jazdy, chyba że wynika to z odrębnych przepisów lub zasad prowadzenia pociągu (np. wjazdu na teren innego zarządcy infrastruktury).
14. Jeżeli na skutek awarii zajdzie potrzeba zerwania plomby z jakiegokolwiek urządzenia na pojeździe trakcyjnym lub wyłączenia urządzeń związanych z rejestracją i bezpieczeństwem ruchu pociągu należy ten fakt odpisać w książce pokładowej pojazdu z napędem, podając miejsce, godzinę i wystąpienia usterki.
15. W przypadku jazdy pociągiem przy dwuosobowej obsadzie trakcyjnej fakt uszkodzenia urządzenia czujności należy odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem i kontynuować jazdę do stacji docelowej.
16. Jeżeli podczas obsługi pociągu, kierownik pociągu nie może pełnić swoich czynności, obowiązki kierownika przejmuje konduktor posiadający uprawnienia kierownika pociągu informując o tym maszynistę. W razie, gdy konduktor nie posiada wymaganych uprawnień maszynista ma obowiązek doprowadzić pociąg do najbliższej stacji.
17. Maszynista obsługujący jednoosobowo pojazd trakcyjny powinien wezwać do kabiny sterowniczej kierownika pociągu, jeżeli w czasie jazdy pociągiem wystąpi co najmniej jeden z przypadków:
 - 1) prowadzenia pociągu w trudnych warunkach atmosferycznych (silna mgła, ulewny deszcz, śnieżyca, itp.),
 - 2) nie działania wszystkich urządzeń kontrolujących czujność maszynisty, (SHP, CA lub SIFA),
 - 3) systemu ETCS na pojeździe trakcyjnym,
 - 4) uszkodzenia radiotelefonu przewoźnego na pojeździe trakcyjnym.
18. W przypadkach podanych w ust. 15 przejście kierownika pociągu do i z pojazdu trakcyjnego powinno odbywać się na stacjach przyległych do miejsca wystąpienia usterki, po uprzednim zatrzymaniu pociągu, o czym z odpowiednim wyprzedzeniem w czasie, należy powiadomić dyżurnego ruchu. Maszynista obowiązany jest do przeszkolenia kierownika pociągu ze sposobu wyłączania napędu i zatrzymywania pociągu. Fakt ten należy odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem.
19. W przypadku uszkodzenia w pojeździe trakcyjnym urządzenia radiołączności pociągowej lub wszystkich urządzeń kontrolujących czujność maszynisty (SHP, CA lub SIFA), w czasie jazdy pociągiem bez drużyny konduktorskiej, maszynista obsługujący jednoosobowo pojazd trakcyjny może doprowadzić pociąg tylko do najbliższej stacji.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 26 z 57**

20. W przypadku uszkodzenia radiotelefonu maszynista powinien powiadomić o tym dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu i postępować zgodnie z postanowieniami instrukcji o radiołączności pociągowej.
21. W przypadku jazdy dwóch lub więcej czynnych lokomotyw elektrycznych spiętych razem nie może być podniesionych więcej niż trzy odbieraki prądu (nie dotyczy to przypadku oszronienia sieci i rozruchu ciężkiego pociągu towarowego).
22. Podczas postoju pociągu na stacjach pośrednich, należy w miejscach dostępnych pojazdowi trakcyjnego dokonać wzrokowych oględzin wewnętrznych i zewnętrznych oraz sprawdzić stan wyposażenia w materiały eksploatacyjne w dostępnych zespołach i podzespołach – jeżeli pozwala na to miejsce i czas postoju.
23. Podczas rozruchu i jazdy, na pojeździe trakcyjnym muszą być załączone i pracować wentylatory chłodzenia silników trakcyjnych.
24. W czasie obsługi pojazdu trakcyjnego wyposażonego w komputerowy system sterowania i diagnostyki należy zwracać uwagę na treść komunikatów wyświetlanych na panelu operatorskim i ściśle się do nich stosować.
25. Podczas prowadzenia pociągu lub pojazdu trakcyjnego luzem na odcinkach linii kolejowych zabrania się maszyniście korzystania z telefonów komórkowych lub innych urządzeń telekomunikacyjnych, a także kamer i rejestratorów w celu:
 - 1) prowadzenia rozmów telefonicznych,
 - 2) wysyłania i odczytywania sms/mms,
 - 3) wykonywania i przeglądania zdjęć lub filmów, stron internetowych, gier.Dopuszcza się wykonanie połączenia telefonicznego w przypadku konieczności wezwania służb ratowniczych lub powiadomienia o występującym zagrożeniu w ruchu kolejowym, a nie ma innej możliwości technicznej (np. radio pociągowe).
26. Urządzenia elektroniczne, które stanowią wyposażenie pracownika drużyny trakcyjnej (przekazane przez Pracodawcę) mogą być używane w trakcie obsługi pociągów i pojazdów trakcyjnych jedynie w celu:
 - a) odczytu wewnętrznych rozkładów jazdy,
 - b) odczytu wykazów ostrzeżeń stałych, rozkazów pisemnych.Pozostałe informacje przekazywane przez pracodawcę lub wysyłane do pracodawcy (np. raport usterek) mogą być realizowane w czasie postoju (przerwy w obsłudze) lub w czasie przeznaczonym na przyjęcie i zdanie pojazdu.
27. Podczas jazd doświadczalnych i próbnych obowiązują zasady obsługi pojazdu trakcyjnego określone w regulaminie tych jazd.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

**Tytuł:****Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 27 z 57****§ 14****Przeszkody w ruchu i wymuszone zatrzymanie pociągu**

1. Maszynista obowiązany jest niezwłocznie zatrzymać pociąg w następujących przypadkach:
 - 1) na sygnał „Stój” podawany jakimkolwiek sposobem,
 - 2) po usłyszeniu lub zaobserwowaniu sygnału „Alarm”, jeżeli nie nastąpiło samoczynne zatrzymanie pociągu, a przepisy wymagają żeby pociąg został zatrzymany,
 - 3) jeżeli semafor wskazuje sygnał wątpliwy lub sygnalizator świetlny jest ciemny,
 - 4) jeżeli pomimo podawanych sygnałów „Bacność” nie usuwają się z toru ludzie lub zwierzęta, w przypadku stwierdzenia sprzeczności nadawanych sygnałów z obserwowaną drogą przebiegu,
 - 5) dostrzeżenia przeszkody na swoim torze uniemożliwiającej przejazd,
 - 6) zauważenia nieprawidłowo ułożonej drogi przebiegu lub skierowania w innym kierunku niż przewiduje wewnętrzny rozkład jazdy, o czym maszynista nie był powiadomiony,
 - 7) wykrycia stanów alarmowych (STOP) wykrytych przez urządzenia DSAT,
 - 8) uszkodzenia pojazdu trakcyjnego w sposób uniemożliwiający jego dalszą jazdę.
2. W przypadku zauważenia przeszkody do jazdy lub innych nieprawidłowości w stanie infrastruktury, fakt ten zobowiązany jest niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu.
3. W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej pracownik, który dowiedział się lub posiada uzasadnione przypuszczenie wystąpienia tego zagrożenia i posiada dostęp do radiotelefonu w sieci radiołączności pociągowej, zobowiązany jest natychmiast nadać sygnał „ALARM” za pomocą radiotelefonu. Nadanie sygnału „ALARM” nie zwalnia z obowiązku podjęcia działań zapobiegających wypadkowi lub zmniejszających jego skutki.
4. W przypadku wystąpienia w prowadzącym pojeździe trakcyjnym usterki nie wymagającej natychmiastowego zatrzymania pociągu maszynista powinien starać się zatrzymać pociąg w granicach najbliższego posterunku ruchu, w miarę możliwości na poziomym profilu toru szczególnie przy prowadzeniu ciężkich pociągów towarowych.
5. W każdym przypadku nieplanowanego zatrzymania pociągu lub pojazdu trakcyjnego na szlaku, maszynista obowiązany jest fakt ten niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu, informując go o miejscu postoju i przyczynie zatrzymania.
6. Jeżeli nieplanowane zatrzymanie pociągu spowodowane zostało uszkodzeniem pojazdu trakcyjnego, maszynista obowiązany jest w ciągu 15 minut podjąć decyzję odnośnie możliwości kontynuowania dalszej jazdy, powiadamiając o tym dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu.

§ 15**Obowiązki maszynisty w czasie wykonywania pracy manewrowej**

1. Zakres czynności i obowiązki drużyny trakcyjnej przy wykonywaniu pracy manewrowej ustalają postanowienia niniejszej instrukcji, Instrukcji o prowadzeniu ruchu kolejowego Ir-1 i odpowiednio Instrukcji o technice pracy manewrowej Ir-9 lub Br-34, Instrukcji sygnalizacji Ie-1 oraz regulaminu technicznego stacji i regulaminu pracy bocznicy kolejowej.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 28 z 57**

2. Lokomotywą pociągową dopuszcza się wykonywanie pracy manewrowej jedynie ze składem prowadzonego pociągu (wystawienie lub dodawanie wagonów) na stacjach, gdzie brak jest lokomotywy manewrowej lub w danej sytuacji nie można jej do tego celu użyć.
3. W czasie manewrów wagonem silnikowym, autobusem szynowym, zespołem trakcyjnym lub samą lokomotywą dwukabinową, jazda powinna odbywać się zawsze z czołowej kabiny sterowniczej, tj. tej, która jest pierwsza w kierunku jazdy. Nie dotyczy to spychania wagonów lokomotywą dwukabinową – w takim przypadku maszynista powinien zająć miejsce w kabinie, z której ma lepsze warunki obserwacji spychanego składu, drogi przebiegu i drużyny manewrowej.
4. Jednym elektrycznym zespołem trakcyjnym można jednocześnie przetaczać jeden nieczynny elektryczny zespół trakcyjny.
5. W czasie prowadzenia manewrów drużyna trakcyjna powinna zwracać uwagę na bezpieczeństwo osób zatrudnionych przy manewrach.
6. Podczas wykonywania manewrów zabrania się maszyniście korzystania z telefonów komórkowych lub innych urządzeń telekomunikacyjnych, a także kamer i rejestratorów w celu:
 - 1) prowadzenia rozmów telefonicznych,
 - 2) wysyłania i odczytywania sms/mms,
 - 3) wykonywania i przeglądania zdjęć lub filmów, stron internetowych, gier.Dopuszcza się wykonanie połączenia telefonicznego w przypadku konieczności wezwania służb ratowniczych lub powiadomienia o występującym zagrożeniu w ruchu kolejowym, a nie ma innej możliwości technicznej (np. radio pociągowe).
7. Urządzenia elektroniczne, które stanowią wyposażenie pracownika drużyny trakcyjnej (przekazane przez Pracodawcę) mogą być używane w trakcie wykonywania manewrów i innej obsługi pojazdów trakcyjnych jedynie w celu:
 - c) odczytu wewnętrznych rozkładów jazdy,
 - d) odczytu wykazów ostrzeżeń stałych, rozkazów pisemnych.Pozostałe informacje przekazywane przez pracodawcę lub wysyłane do pracodawcy (np. raport usterek) mogą być realizowane w czasie postoju (przerwy w obsłudze) lub w czasie przeznaczonym na przyjęcie i zdanie pojazdu.

§ 16**Obowiązki maszynisty w czasie kończenia pracy**

1. Zakończenie pracy na pojeździe trakcyjnym może nastąpić na terenie sekcji lub w stacji.
2. Podczas kończenia pracy pojazdu trakcyjnego w sekcji, gdy nie będzie wykonywany przegląd, do obowiązków maszynisty należy:
 - 1) uzgodnić miejsce odstawienia pojazdu trakcyjnego z właściwym dyspozytorem lub upoważnioną osobą podając informację o czasie od ostatniego przeglądu P1,
 - 2) zatrzymać pojazd trakcyjny w wyznaczonym miejscu i zabezpieczyć przed zbiegnięciem,
 - 3) sprawdzić słuchowo i wzrokowo pracę zespołów, podzespołów i urządzeń pojazdu trakcyjnego, odwoźnić układ pneumatyczny,
 - 4) po wyłączeniu wszystkich urządzeń, sprawdzić wzrokowo czy nie ma widocznych uszkodzeń i braków w podwoziu pojazdu trakcyjnego,

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

**Tytuł:****Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 29 z 57**

- 5) wyjąć i opisać taśmę prędkościomierza, a w przypadku prędkościomierza elektronicznego postępować zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza,
 - 6) przed opuszczeniem pojazdu trakcyjnego na stanowisku postojowym, sprawdzić w dostępnych podzespołach i zespołach pojazdu trakcyjnego stan wyposażenia w materiały eksploatacyjne. W przypadku braków powiadomić dyspozytora i postępować wg jego dalszych poleceń,
 - 7) odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem stan wyposażenia, stwierdzone nieprawidłowości i usterki w czasie pracy i oględzin pojazdu trakcyjnego oraz jeśli jest to wymagane czas pracy od ostatniego przeglądu technicznego,
 - 8) zdać lub zabezpieczyć pobrane wyposażenie pojazdu,
 - 9) zdać klucze od pojazdu trakcyjnego,
 - 10) zgłosić się do dyspozytora, przekazać wypełnione karty pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów, zdać opisaną taśmę prędkościomierza,
 - 11) o wszystkich wydarzeniach w czasie wykonywania pracy zgłosić dyspozytorowi, a niezależnie od tego złożyć zgłoszenie pisemne,
 - 12) potwierdzić u dyspozytora datę i godzinę rozpoczęcia następnej zmiany.
3. Podczas kończenia pracy w zakładzie macierzystym elektrycznych zespołów trakcyjnych lub autobusu szynowego, do obowiązków maszynisty należy:
- 1) zatrzymać elektryczny zespół trakcyjny lub autobus szynowy w miejscu wyznaczonym i zabezpieczyć przed zbiegnięciem,
 - 2) wyjąć i opisać taśmę prędkościomierza, a w przypadku prędkościomierza elektronicznego postępować zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza,
 - 3) odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem stan wyposażenia oraz stwierdzone nieprawidłowości i usterki oraz czas pracy od ostatniego przeglądu technicznego,
 - 4) zdać lub zabezpieczyć wyposażenie pojazdu trakcyjnego,
 - 5) zdać klucze od pojazdu trakcyjnego,
 - 6) zgłosić się do dyspozytora, przekazać wypełnione karty pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów, zdać opisaną taśmę prędkościomierza,
 - 7) o wszystkich wydarzeniach w czasie pracy zgłosić dyspozytorowi, a niezależnie od tego złożyć zgłoszenie pisemne,
 - 8) potwierdzić z dyspozytorem datę i godzinę rozpoczęcia następnej zmiany.
4. Jeżeli pojazd trakcyjny będzie odstawiany na przegląd, do obowiązków maszynisty należy:
- 1) uzgodnić miejsce odstawienia elektrycznego zespołu trakcyjnego z właściwym dyspozytorem lub upoważnioną osobą podając informację o czasie od ostatniego przeglądu P1,
 - 2) zatrzymać pojazd trakcyjny w miejscu wyznaczonym i zabezpieczyć przed zbiegnięciem,
 - 3) zdać lub zabezpieczyć wyposażenie pojazdu trakcyjnego,
 - 4) wyjąć i opisać taśmę prędkościomierza, a w przypadku prędkościomierza elektronicznego postępować zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza,
 - 5) odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem stan wyposażenia oraz stwierdzone nieprawidłowości i usterki w czasie pracy pojazdu trakcyjnego,
 - 6) zdać klucze od pojazdu trakcyjnego,
 - 7) zgłosić się do dyspozytora, przekazać wypełnione karty pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów, zdać opisaną taśmę prędkościomierza,

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 30 z 57**

- 8) o wszystkich wydarzeniach w czasie wykonywania pracy zgłosić dyspozytorowi, a niezależnie od tego złożyć zgłoszenie pisemne,
- 9) potwierdzić u dyspozytora datę i godzinę rozpoczęcia następnej pracy.
5. W przypadku zdania pojazdu trakcyjnego w zakładzie, w którym maszynista nie jest zatrudniony, winien on zgłosić się do właściwego dyspozytora tego zakładu z kartą pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów Mt-514, przekazać informację o stanie technicznym pojazdu i zastosować się do poleceń wydanych przez dyspozytora.
6. Gdy zakończenie pracy w pojeździe trakcyjnym następuje w stacji bez przekazania pojazdu innemu maszyniście, maszynista zobowiązany jest:
 - 1) uzgodnić z dyżurnym ruchu miejsce odstawienia pojazdu trakcyjnego na postój,
 - 2) zatrzymać pojazd trakcyjny w wyznaczonym miejscu i zabezpieczyć przed zbiegnięciem,
 - 3) sprawdzić słuchowo i wzrokowo pracę zespołów, podzespołów i urządzeń pojazdu trakcyjnego, odvodnić układ pneumatyczny,
 - 4) dokonać w miejscach dostępnych pojazdu trakcyjnego wzrokowych oględzin zewnętrznych i wewnętrznych, celem sprawdzenia czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków,
 - 5) po wyłączeniu wszystkich urządzeń odvodnić układ pneumatyczny,
 - 6) w trakcji spalinowej sprawdzić:
 - a) ilość płynu w układzie chłodzenia silnika spalinowego,
 - b) ilość paliwa w zbiornikach,
 - c) poziomy oleju w dostępnych podzespołach i zespołach pojazdu trakcyjnego.
 - 6) zdjąć i opisać taśmę prędkościomierza, w przypadku prędkościomierza elektronicznego postępować zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza,
 - 7) w książce pokładowej pojazdu z napędem dokonać czytelnie adnotacji o:
 - a) stanie technicznym pojazdu trakcyjnego,
 - b) wyposażeniu pojazdu trakcyjnego,
 - c) czasu pracy od ostatniego przeglądu pojazdu technicznego, jeśli jest to wymagane.
 - 8) o ile jest to wymagane, uzgodnić z dyżurnym ruchu miejsce przekazania dokumentów pociągowych oraz miejsce zdeponowania kluczy od pojazdu trakcyjnego,
 - 9) zgłosić właściwemu dyspozytorowi zakończenie pracy pojazdu trakcyjnego, złożyć informację o jego stanie technicznym, ewentualnych wydarzeniach i potwierdzić datę i godzinę rozpoczęcia następnej zmiany.
7. Podczas kończenia obsługi elektrycznego zespołu trakcyjnego lub autobusu szynowego bez przekazania drugiemu maszyniście w stacji, do obowiązków maszynisty należy:
 - 1) uzgodnić miejsce odstawienia elektrycznego zespołu trakcyjnego lub autobusu szynowego,
 - 2) zatrzymać elektryczny zespół trakcyjny lub autobus szynowy w miejscu wyznaczonym i zabezpieczyć przed zbiegnięciem,
 - 3) dokonać w miejscach dostępnych wzrokowych oględzin zewnętrznych, celem sprawdzenia czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków,
 - 4) w przypadku pojazdów trakcyjnych wyposażonych w tryb „parking”, w uzgodnieniu z właściwym dyspozytorem, skład pozostawić w stanie załączonym w tym trybie,
 - 5) wyjąć i opisać taśmę prędkościomierza, w przypadku prędkościomierza elektronicznego postępować zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza,
 - 6) odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem stan wyposażenia, stwierdzone nieprawidłowości i usterki oraz czas pracy od ostatniego przeglądu technicznego,

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 31 z 57**

- 7) klucze od elektrycznego zespołu trakcyjnego lub autobusu szynowego pozostawić w miejscu uzgodnionym z właściwym dyspozytorem,
- 8) o wszystkich wydarzeniach w czasie wykonywania pracy zgłosić dyspozytorowi, a niezależnie od tego złożyć pisemne zgłoszenie,
- 9) potwierdzić u dyspozytora datę i godzinę rozpoczęcia następnej zmiany.
8. W przypadku pracy maszynisty w obsadzie dwuosobowej tj. wraz z pomocnikiem maszynisty, wymienione w tym paragrafie czynności maszynista wykonuje wspólnie z pomocnikiem maszynisty.
9. Zapisy w książce pokładowej pojazdu z napędem maszynista obowiązany jest potwierdzić czytelnym podpisem, wpisując przy podpisie numer statystyczny zakładu, w którym jest zatrudniony.
10. Jeżeli maszynista kończy pracę w zakładzie, w którym jest zatrudniony, zapoznaje się z ogłoszeniami.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 32 z 57****Rozdział III****POSTĘPOWANIE MASZYNISTY W SYTUACJACH SZCZEGÓLNYCH W CZASIE WYKONYWANIA PRACY****§ 17****Pożar**

1. W przypadku powstania pożaru w pociągu lub w pojeździe trakcyjnym należy:
 - 1) podawać sygnał „Pożar”,
 - 2) zatrzymać pojazd trakcyjny, pociąg w miejscu, gdzie jest możliwe przeprowadzenie akcji ratunkowej,
 - 3) zgłosić radiotelefonem lub innymi dostępnymi środkami do najbliższego posterunku ruchu wystąpienie pożaru podając miejsce zatrzymania pojazdu – pociągu (np. kilometr, tor, lokata stupa trakcyjnego, itp.). W przypadku zażądania przybycia straży pożarnej, do czasu przybycia jednostki ratowniczo - gaśniczej pozostać w miejscu bezpiecznym, a po jej przybyciu pozostać do dyspozycji kierującego akcją ratunkową.
 - 4) W przypadku braku możliwości skontaktowania się z dyżurnym ruchu należy skontaktować się ze służbami ratunkowymi za pomocą wszelkich dostępnych środków łączności.
 - 5) w miarę możliwości odjechać palącym się pojazdem trakcyjnym od składu pociągu, jeżeli zachodzi obawa, że pożar swoim rozmiarem może objąć skład pociągu,
 - 6) w przypadku linii zelektryfikowanej zażądać wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej,
 - 7) zabezpieczyć pojazd trakcyjny i skład pociągu przed zbiegnięciem,
 - 8) opuścić odbieraki prądu lub wygasić silnik spalinowy, odłączyć baterię akumulatorów, zamknąć okna i drzwi na pojeździe trakcyjnym, przystąpić do gaszenia pożaru dostępnymi środkami gaśniczymi,
 - 9) po wezwaniu straży pożarnej do czasu przybycia postępować zgodnie z postanowieniami Instrukcji Ir-1 oraz Bbhp-1.
2. W przypadku zauważenia pożaru pociągu lub pojazdu kolejowego na torach sąsiednich maszynista obowiązany jest powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu oraz w miarę możliwości jego drużynę pociągową, podając lokalizację zauważonego pożaru.
3. W przypadku zauważenia pożaru lasu, skarpy, zabudowań, podkładów, itp., maszynista obowiązany jest powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu, podając lokalizację pożaru.
4. W przypadku pożaru pod siecią trakcyjną należy mieć na uwadze możliwość przepalenia sieci i wystąpienia zagrożenia porażenia prądem elektrycznym.
5. Zabrania się gaszenia wodą lub środkami gaśniczymi zawierającymi wodę urządzeń elektrycznych, mogących znajdować się pod napięciem oraz palących się materiałów pędnych.
6. Szczególne zasady postępowania w przypadku pożaru mogą znajdować się również w oddzielnie opracowanych regulaminach (np. dotyczy tunelu na odcinku Warszawa Zachodnia - Warszawa Wschodnia Osobowa, Łódź Widzew - Łódź Fabryczna).

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 33 z 57****§ 18****Przerwa w zasilaniu lub uszkodzenie sieci trakcyjnej**

1. W razie zaniku napięcia w sieci trakcyjnej maszynista obowiązany jest natychmiast ustawić nastawnik jazdy w położenie „0”, przekazać informację do dyżurnego ruchu i wzrokowo obserwować zachowanie się sieci trakcyjnej. Po zaniku napięcia i zauważenia nietypowego zachowania się sieci trakcyjnej (szarpnięcia, bujania, błyski wywołane powstaniem łuku elektrycznego) należy natychmiast opuścić pantografy (awaryjne opuszczanie odbieraków prądu dozwolone jest przy każdej prędkości) oraz zatrzymać pociąg. Przy braku napięcia trwającego ponad 30 sekund, wyłączyć obwody pomocnicze WN, zmniejszyć prędkość do 60 km/h, opuścić odbieraki prądu i jazdę prowadzić z rozbiegu. Po upływie około 1,5 minuty, podnieść ponownie odbieraki prądu i po stwierdzeniu napięcia w sieci trakcyjnej uruchomić pojazd i kontynuować jazdę. W czasie jazdy z rozbiegu, gdy zachodzi obawa zatrzymania pojazdu trakcyjnego na odcinku osygnalizowanym wskaźnikami We 2 (jazda bezprądowa) i We 8 (opuszczenie pantografów), należy pojazd zatrzymać odpowiednio wcześniej.
2. Ponowny zanik napięcia bezpośrednio po podniesieniu odbieraków prądu jest oznaką, że przyczyną zaników napięcia może być zwarcie w pojeździe trakcyjnym. W takim przypadku należy postąpić zgodnie z § 23 niniejszej instrukcji.
3. W przypadku utrzymywania się w sieci trakcyjnej zaniku napięcia, maszynista oczekuje dalszych dyspozycji od dyżurnego ruchu.
4. W przypadku zauważenia uszkodzenia sieci trakcyjnej lub jej oberwania czy obniżenia, maszynista obowiązany jest opuścić odbieraki prądu i jeżeli jest to możliwe zatrzymać pociąg przed miejscem uszkodzenia.
5. Jeżeli zatrzymanie nastąpiło w miejscu uszkodzenia sieci trakcyjnej, dalsze postępowanie uzależnione jest od otrzymanych dyspozycji.
6. Jeżeli pojazd trakcyjny przejechał poza miejsce uszkodzenia sieci trakcyjnej z opuszczonymi odbierakami prądu i nie zostały one uszkodzone, wówczas po upewnieniu się, że w sieci trakcyjnej jest napięcie, można kontynuować jazdę dalej. Jednocześnie informację o uszkodzeniu sieci trakcyjnej należy przekazać do najbliższego posterunku ruchu.
7. Podczas przejazdu elektrycznym pojazdem trakcyjnym przez miejsce sygnalizowane wskaźnikami We 1 i We 2, maszynista obowiązany jest ograniczyć prędkość jazdy do 60 km/h i opuścić odbieraki prądu.
8. Jeżeli maszynista zauważy uszkodzenie sieci trakcyjnej na sąsiednim torze, zgłasza ten fakt niezwłocznie do najbliższego posterunku ruchu, a w przypadku jadącego po tym torze pociągu ma obowiązek wykorzystać wszelkie dostępne środki, aby go zatrzymać.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 34 z 57****§ 19****Postępowanie przy nagłym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub powstaniu zdarzenia bądź incydentu kolejowego**

1. Maszynista zobowiązany jest niezwłocznie podać sygnał „Alarm” w przypadku istniejącego lub możliwego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, bezpieczeństwa osobistego pracowników, osób trzecich lub mienia kolejowego i zastosować najwłaściwsze w tej sytuacji środki zaradcze. Nadanie sygnału „Alarm” nie zwalnia z obowiązku podjęcia zadań zapobiegających zdarzeniu lub zmniejszającym jego skutki.
2. Sygnał „Alarm” A1 (dwa białe światła migające na czole pojazdu trakcyjnego i jednocześnie jeden długi i trzy krótkie dźwięki urządzeniem ostrzegającym pojazd trakcyjnego, powtarzane kilkakrotnie) podaje się do czasu poinformowania dyżurnego ruchu i ustaleniu, że nie ma zagrożenia dla bezpieczeństwa prowadzenia ruchu pociągów.
3. Jeżeli maszynista usłyszy lub dostrzeże sygnał „Alarm” A1, powinien - zależnie od okoliczności - zatrzymać obsługiwany pociąg, albo zmniejszyć jego prędkość jazdy tak, aby mógł go zatrzymać przed przeszkodą.
4. Sygnał „Alarm” A1 r może być nadany;
 - 1) automatycznie,
 - 2) słownie - gdy radiotelefon nie jest przystosowany do automatycznego nadawania sygnału „Alarm”.
5. W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej, maszynista, który dowiedział się lub posiada uzasadnione przypuszczenie wystąpienia tego zagrożenia, zobowiązany jest natychmiast użyć przycisku w manipulatorze radiotelefonu celem nadania automatycznego sygnału „Alarm” A1r oraz podania właściwego do danej sytuacji sygnału alarmowego.
6. Maszynista po nadaniu sygnału „Alarm” A1r w sposób automatyczny zobowiązany jest niezwłocznie poinformować przez radiotelefon na kanale ratunkowym (kanał nr 8) najbliższego dyżurnego ruchu o przyczynie nadania tego sygnału. Nie dotyczy to pracowników, którzy muszą opuścić kabinę sterowniczą w trybie nagłym.
7. W celu nadania sygnału „Alarm” A1r słownie należy:
 - 1) zdjąć mikrofon z zaczepu,
 - 2) przycisnąć kolejno przyciski wywołania selektywnego,
 - 3) wypowiedzieć do mikrofonu co najmniej pięć razy słowo „Alarm”.
8. Maszynista prowadzący pojazd trakcyjny, winien go niezwłocznie zatrzymać w przypadku:
 - 1) odebrania przez radiotelefon automatycznie nawet krótkotrwałego nadanego sygnału „Alarm” A1r, o ile zatrzymanie nie nastąpiło samoczynnie lub pojazd nie jest wyposażony w system Radio - stop,
 - 2) stwierdzenia sygnału „Alarm” podawanego w inny sposób np. słownie - wypowiedanego słowa „Alarm”.
9. Po odebraniu sygnału „Alarm” A1r nadanego automatycznie, należy przełączyć radiotelefon na kanał ratunkowy (kanał nr 8), w celu wyjaśnienia przyczyny nadania tego sygnału z dyżurnym ruchu najbliższego posterunku.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 35 z 57**

10. Po odebraniu słownie nadanego sygnału „Alarm” A1r, należy natychmiast przerwać prowadzoną rozmowę. Następnie wyjaśnić przyczyny jego nadania na kanale, na którym ten sygnał został nadany.
11. Po wyjaśnieniu przyczyn nadania sygnału „Alarm” A1r, należy postępować zgodnie z otrzymanymi poleceniami. W przypadku braku określenia przyczyn i stwierdzeniu, że nie ma widocznych z miejsca zatrzymania przeszkód do jazdy, maszynista powinien uruchomić jazdę i jechać do najbliższego posterunku ruchu z zachowaniem ostrożności - tak, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody, przy tym prędkość jazdy nie może przekraczać 20 km/h.
12. Fakt nadania lub odebrania sygnału „Alarm” oraz otrzymane w tym zakresie dyspozycje maszynista powinien odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem.
13. W jednoosobowej obsadzie pojazdu trakcyjnego bez drużyny konduktorskiej, w przypadku zatrzymania się pociągu z niewiadomej przyczyny na torze szlaku dwu- lub wielotorowego, maszynista dodatkowo oznacza czoło pociągu sygnałem Pc6 (jedno górne światło białe i dwa dolne światła czerwone) przed udaniem się wzdłuż pociągu w celu ustalenia przyczyny jego zatrzymania.
14. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem, który zauważył podany w jego kierunku sygnał ostrzegawczy Pc6 powinien zatrzymać pociąg i otrzymać informację o przyczynie zatrzymania i czy został o zatrzymaniu powiadomiony dyżurny ruchu. Dalsza jazda obok tego pociągu może odbywać się z prędkością nie większą niż 20 km/h lub do przeszkody uniemożliwiającej dalszą jazdę.
15. Maszynista po stwierdzeniu lub podejrzeniu faktu zaistnienia zdarzenia - obowiązany jest niezwłocznie zgłosić o tym za pomocą dostępnych środków łączności najbliższemu posterunkowi ruchu, podając miejsce, rozmiary zdarzenia, oraz czy są ranni lub ofiary w ludziach.
16. Maszyniście nie wolno opuścić kabiny dopóki nie wykorzysta wszelkich środków mogących zapobiec lub złagodzić rozmiary zdarzenia.
17. Maszynista powinien w miarę możliwości udzielić pomocy poszkodowanym w wypadku.
18. Maszyniście zabrania się samowolnego oddalania z miejsca zdarzenia, a ponadto bez uzyskania zgody komisji badającej przyczyny zdarzeń kolejowych, dokonywać zmiany usytuowania pojazdu trakcyjnego, ustawienia jego urządzeń tj. nastawnika jazdy i kierunkowego, głównego zaworu maszynisty itp. Dopuszczalne jest odstępstwo od powyższego wówczas, kiedy zachodzi konieczność zapobiegnięcia dodatkowemu zagrożeniu.
19. Do obowiązków maszynisty po zdarzeniu kolejowym należy:
 - 4) zabezpieczenie wszystkich posiadanych przez niego dokumentów związanych z wykonywaną pracą,
 - 5) w przypadku wyposażenia pojazdu trakcyjnego w prędkościomierz rejestrujący parametry na taśmie - wyjęcie taśmy z prędkościomierza rejestrującego pojazd trakcyjnego w obecności członka komisji badającej przyczyny zdarzenia i naniesienie na następujących danych:
 - a) imienia i nazwiska maszynisty, miejsca zatrudnienia oraz nr statystycznego maszynisty,
 - b) zakresu prędkości urządzenia rejestrującego,
 - c) daty i godziny zdjęcia taśmy,
 - d) numeru pociągu,
 - e) serii i numeru pojazdu trakcyjnego oraz jego macierzystego zakładu,

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 36 z 57**

- f) imienia i nazwiska oraz stanowiska przejmującego taśmę członka komisji badającej przyczyny zdarzenia kolejowego.
- 3) dokonane na taśmie prędkościomierza zapisy poświadczają własnym podpisem maszynista oraz członek komisji badającej przyczyny zdarzenia kolejowego, potwierdzając odbiór taśmy od maszynisty w książce pokładowej pojazdu z napędem,
- 4) w przypadku prędkościomierza z zapisem elektronicznym należy postępować zgodnie z instrukcją obsługi i odczytywania danych z pamięci tych prędkościomierzy. Odczytu i analizy danych może dokonać osoba posiadająca uprawnienia producenta w obecności przewodniczącego lub członka komisji badającej przyczyny zdarzenia. Jeżeli w miejscu zdarzenia brak jest w/w osoby, czynności tych dokonuje się w miejscu i czasie uzgodnionym z przewodniczącym komisji badającej przyczyny zdarzenia kolejowego, a maszynista w książce pokładowej pojazdu z napędem dokonuje zapisu następujących danych:
- a) imienia i nazwiska maszynisty, miejsca zatrudnienia oraz nr statystycznego maszynisty, daty i godziny zdarzenia,
- b) numeru pociągu,
- c) przybliżonej (określonej wg maszynisty) prędkości w miejscu zdarzenia,
- d) szlak (stacja) i hektometr miejsca zatrzymania się czoła pociągu.
- 5) ponadto należy zablokować pamięć „krótką”, jeżeli prędkościomierz jest do tego przystosowany.
20. Zatajenie lub usiłowanie zatajenia zdarzenia oraz zacieranie śladów jest zabronione.
21. Szczegółowe warunki postępowania przy zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub powstaniu zdarzenia regulują postanowienia instrukcji zarządcy infrastruktury.

§ 20**Niezdolność do pracy maszynisty lub pracownika wyznaczonego przez przewoźnika, posiadającego odpowiednie kwalifikacje i upoważnienie, wykonującego czynności pomocnika maszynisty.****Postępowanie przy wypadkach ze skutkiem śmiertelnym lub zranieniem osób.**

1. Gdy maszynista stanie się niezdolny do dalszej pracy należy:
- 1) w przypadku jednoosobowej obsługi niezwłocznie przerwać pracę i zażądać pomocy,
- 2) w przypadku obsługi pojazdu trakcyjnego dwuosobowo z pomocnikiem maszynisty bez prawa kierowania lub upoważnionym pracownikiem pełniącym obowiązki pomocnika maszynisty, pracownik zatrzymuje pociąg lub przerywa pracę manewrową i żąda pomocy,
- 3) w przypadku obsługi pojazdu trakcyjnego z pomocnikiem maszynisty posiadającym prawo do prowadzenia pojazdu trakcyjnego lub drugim maszynistą wykonującym obowiązki pomocnika maszynisty należy:
- a) w pracy manewrowej przerwać pracę i zażądać pomocy,
- b) w pracy pociągowej dopuszcza się doprowadzić pociąg z zachowaniem szczególnej ostrożności do najbliższej stacji i zażądać pomocy.
2. Gdy pracownik pełniący obowiązki pomocnika maszynisty stanie się niezdolny do dalszej pracy należy zażądać pomocy i w miarę możliwości doprowadzić pociąg do najbliższej stacji, a następnie:
- 1) zażądać przybycia innego pracownika, który będzie pełnił obowiązki pomocnika maszynisty, jeżeli jest to wymagane,

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 37 z 57**

- 2) jeżeli pracownik pełniący obowiązki pomocnika maszynisty jest wymagany jedynie ze względu na maksymalną prędkość pociągu dalsza jazda może odbywać się w jednoosobowej obsadzie trakcyjnej, z zachowaniem zapisów § 2 ust. 3 niniejszej instrukcji,
 - 3) w przypadku, gdy do dalszej jazdy pracownik pełniący obowiązki pomocnika maszynisty nie jest wymagany, pociąg doprowadzić do stacji docelowej w jednoosobowej obsadzie trakcyjnej,
 - 4) w pracy manewrowej należy przerwać pracę i zażądać pomocy oraz innego pracownika, posiadającego odpowiednie kwalifikacje i upoważnienie, wykonującego czynności pomocnika maszynisty jeżeli jest wymagany do dalszej pracy.
3. W przypadku zdarzenia, w którym nastąpiła śmierć osób (np. przechodniów, kierowców lub pasażerów pojazdów drogowych, pracowników kolejowych) maszynista pociągu powinien mieć zapewnioną podmianę, aby po zdarzeniu i czynnościach wynikających z prac organów ścigania dalsza jazda pociągu odbywała się pod obsługą innej drużyny trakcyjnej.
4. Maszyniście uczestniczącemu w zdarzeniach, o których mowa w ust. 3 przysługuje powypadkowe wsparcie psychologiczne zgodnie z programem realizowanym w „PKP Intercity” S.A.

§ 21**Uszkodzenie w układach hamulcowych i urządzeniach
zasilanych sprężonym powietrzem**

1. Jeżeli wystąpi uszkodzenie w układach hamulcowych pojazdów, maszynista jest zobowiązany:
 - 1) przy uszkodzeniach hamulca zespolonego – pociągowego:
 - a) jeżeli niewłaściwe działanie występuje tylko w układzie hamulcowym lokomotywy, a działanie hamulca zespolonego pociągu jest właściwe – jazdę pociągu można kontynuować z prędkością nie przekraczającą 120 km/h,
 - b) jeżeli działanie hamulca zespolonego nie gwarantuje bezpiecznego prowadzenia pociągu – należy pociąg zatrzymać i uzgodnić z najbliższym posterunkiem ruchu dalszy tok postępowania,
 - 2) przy uszkodzeniu hamulca dodatkowego przy jeździe luzem, lokomotywę należy hamować hamulcem zespolonym,
 - 3) w przypadku uszkodzenia w pojeździe trakcyjnym hamulców zespolonego (pośredniego) i dodatkowego (bezpośredniego) w czasie jazdy luzem należy pojazd trakcyjny zatrzymać hamulcem ręcznym lub postojowym i zażądać pomocy,
 - 4) w przypadku uszkodzenia hamulca ręcznego lub postojowego na pojeździe trakcyjnym, przy jego odstawieniu na postój, należy zabezpieczyć go przed zbiegnięciem zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego tego posterunku,
 - 5) przy elektrycznych zespołach trakcyjnych:
 - a) w przypadku uszkodzenia hamulca elektropneumatycznego – maszynista winien kontynuować jazdę bez ograniczeń, wykorzystując hamulec pneumatyczny,
 - b) w przypadku uszkodzenia hamulca samoczynnego, należy zespół trakcyjny zatrzymać i zażądać pomocy.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 38 z 57**

- 6) w przypadku uszkodzenia w pojeździe trakcyjnym hamulca elektrodynamicznego, jazdę można kontynuować bez ograniczeń, o ile instrukcja obsługi pojazdu nie stanowi inaczej i pociąg posiada wystarczającą rzeczywistą masę hamującą.
2. Jeżeli w pojeździe trakcyjnym układ zasilający sprężonym powietrzem nie utrzymuje ciśnienia powietrza w zbiorniku głównym powyżej 0,55 MPa zabrania się dalszej jazdy.
3. Szczegółowe postępowanie maszynisty określają postanowienia Instrukcji Bw-56.

§ 22**Stwierdzenie uszkodzeń, usterek w podwoziu i częściach
biegowych podczas pracy pojazdu trakcyjnego**

1. Maszynista w przypadku stwierdzenia wystąpienia podczas jazdy zaklinowania się zestawu kołowego, uszkodzenia sprężyny śrubowej lub piórowej, zawieszenia, zestawu kołowego, uszkodzenia układu napędowego lub grzania się łożysk oraz w przypadku stwierdzenia stuków i uderzeń dochodzących od podwozia pojazdu, ma obowiązek obsługiwany pojazd niezwłocznie zatrzymać i ocenić możliwości dalszej jazdy.
2. Przy awaryjnym zjeździe ze szlaku do stacji określić prędkość jazdy (nie większą niż 30 km/h) i fakt ten odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem.
3. W przypadku stwierdzenia, że dalsza jazda jest niemożliwa zgłosić usterkę dyżurnemu ruchu i zażądać pomocy.
4. W przypadku wykrycia nieprawidłowości w zestawach kołowych przez przytorowe urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru, maszynista zobowiązany jest przestrzegać uregulowań wewnętrznych i zarządcy infrastruktury w tym zakresie.

§ 23**Uszkodzenia urządzeń na dachu elektrycznego pojazdu trakcyjnego**

1. W przypadku wystąpienia uszkodzeń urządzeń na dachu pojazdu trakcyjnego, takich jak:
 - 1) uszkodzenie odgromnika zaworowego (lub ogranicznik przepięć),
 - 2) uszkodzenie izolatora wsporczego odbieraków prądu,
 - 3) uszkodzenie izolatora wsporczego odłączników odbieraków prądu,
 - 4) uszkodzenie kondensatora,
 - 5) uszkodzenie odbieraka prądu,oraz innych elementów mogących spowodować zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, maszynista zobowiązany jest pojazd trakcyjny zatrzymać i zabezpieczyć przed zbiegnięciem.
2. Dalszy sposób postępowania w tych przypadkach określają postanowienia Instrukcji Bbhp-1.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 39 z 57****§ 24****Uszkodzenie prędkościomierza**

W przypadku uszkodzenia prędkościomierza w czynnej kabinie maszynisty należy:

1. Zgłosić usterkę dyżurnemu ruchu, dyspozytorowi sekcji macierzystej i pociąg (pojazd trakcyjny) doprowadzić do stacji, gdzie będzie możliwość udzielenia pomocy.
2. W przypadku usterki prędkościomierza elektronicznego postępować wg instrukcji obsługi tych prędkościomierzy.
3. Fakt ten odpisać w książce pokładowej pojazdu z napędem oraz zgłosić właściwemu dyspozytorowi.

§ 25**Uszkodzenie dźwiękowego urządzenia ostrzegającego (syreny)**

W przypadku uszkodzenia dźwiękowego urządzenia ostrzegającego (syreny) maszynista obsługujący pojazd trakcyjny obowiązany jest:

1. Zgłosić usterkę dyżurnemu ruchu, dyspozytorowi sekcji macierzystej i pociąg (pojazd trakcyjny) prowadzić do stacji, gdzie będzie możliwość udzielenia pomocy lub naprawy dźwiękowego urządzenia ostrzegającego. Przy dojeździe do miejsca, przed którym należy podać sygnał „Bacność” zmniejszać prędkość jazdy do 30 km/h i do 20 km/h przed przejazdami niestrzeżonymi lub niezabezpieczonymi w inny sposób.
2. Podczas mgły lub zamieci śnieżnej utrudniającej widoczność dojechać do najbliższej stacji ze zmniejszoną prędkością, dostosowaną przez maszynistę do istniejących warunków i zażądać zastępczego pojazdu trakcyjnego.

§ 26**Uszkodzenia maszyn, urządzeń elektrycznych lub silnika spalinowego**

1. Uszkodzenie maszyn i urządzeń elektrycznych.
 - 1) zabrania się dokonywania jakichkolwiek czynności w przedziałach wysokiego napięcia pojazdu trakcyjnego przez jedną osobę. Zasady bezpiecznej pracy przy lokalizacji i usuwaniu uszkodzeń maszyn, urządzeń elektrycznych oraz silnika spalinowego określają zapisy instrukcji Bbhp-1,
 - 2) po dwukrotnym, następującym po sobie zadziałaniu i odblokowaniu urządzeń ochronnych należy:
 - a) ustalić przyczynę (zlokalizować usterkę),
 - b) dokonać przełączeń za pomocą wyłączników, odłączników, przełączników wchodzących w skład danego obwodu elektrycznego, w którym wystąpiła usterka,
 - c) jazdę awaryjną należy kontynuować zgodnie z dokumentacją techniczną danej serii pojazdu trakcyjnego,
 - d) w przypadku konieczności transportowania pojazdu trakcyjnego z uszkodzeniami w obwodzie WN prądu stałego należy przestrzegać zasad określonych w instrukcji obsługi pojazdu oraz w rozdziale IV niniejszej instrukcji.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 40 z 57**

2. W przypadku stwierdzenia niewłaściwej pracy lub awaryjnego zatrzymania silnika spalinowego maszynista obowiązany jest:
 - 1) ustalić przyczynę (zlokalizować usterkę),
 - 2) ocenić, czy ponowne uruchomienie silnika spalinowego nie spowoduje jego uszkodzenia,
 - 3) ustalić możliwości dalszej jazdy.

§ 27**Obsługa pojazdów trakcyjnych w warunkach zimowych**

W okresie zimowym przy temperaturze poniżej 0°C, gwałtownych opadach śnieżnych oraz szadzi na przewodach sieci trakcyjnej (gdy warunki dla pracy elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych są niesprzyjające) maszynista obowiązany jest:

A. Trakcja elektryczna

1. Dojeżdżać do składu pociągu pojazdem trakcyjnym przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu przystosowanych do poboru prądu trakcyjnego na danej sieci zasilania. Podniesienie wszystkich odbieraków prądu utrzymywać w czasie postoju oraz rozruchu do czasu uzyskania jazdy szeregowej bezoporowej z zastrzeżeniem postanowień § 10, ust.1, pkt. 4 niniejszej instrukcji.
2. Podczas postoju pociągu ponad 5 minut ogrzewać skład przy wykorzystaniu wszystkich możliwych odbieraków prądu.
3. W przypadku oblodzenia przewodów sieci trakcyjnej powodującego silne iskrzenie na styku odbierak prądu – sieć trakcyjna prowadzić pojazd trakcyjny przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu, z zastrzeżeniem postanowień § 10, ust.1, pkt 4 niniejszej instrukcji.
4. Przy temperaturze poniżej -10°C opuszczać odbieraki prądu co 30 min. i powtórnie je podnosić celem przeciwdziałania tężeniu smaru w przegubach i cylindrach odbieraków prądu. W czasie jazdy czynność tę należy wykonywać przy prędkości nie przekraczającej 60 km/h.
5. W pojazdach trakcyjnych bez układu automatycznego osuszania powietrza układu hamulcowego, co około 30 min. należy użyć hamulca zespolonego – pneumatycznego w celu niedopuszczenia do jego zamarznięcia.
6. W okresie zimowym nie dopuszcza się przesyłania więcej niż trzech czynnych lokomotyw elektrycznych połączonych ze sobą lub dwóch lokomotyw dwuczłonowych, na których muszą pracować wentylatory chłodzenia silników trakcyjnych.
7. Podczas intensywnych opadów śniegu i zamieci śnieżnej podczas postojów wentylatory silników trakcyjnych bezwzględnie muszą pracować.

B. Trakcja spalinowa

1. Zwracać szczególną uwagę na filtry paliwowe oraz ocieplenie i ewentualne ogrzewanie zbiorników i przewodów paliwowych, aby nie dopuścić do ich niedrożności.
2. Sprawdzać stan naładowania akumulatorów przez odczytywanie napięcia na woltomierzu w kabinie sterowniczej.
3. Chronić zbiorniki i przewody powietrzne przed zamarznięciem poprzez częste ich odwadnianie i postępowanie zgodnie z postanowieniami Instrukcji Bw-56.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 41 z 57**

4. Chronić zbiorniki, przewody i chłodnice wodne przed zamarznięciem przez zakładanie pokrowców.
5. Nie dopuszczać, aby w czasie pracy silnika spalinowego, temperatura wody chłodzącej wychodzącej z silnika spadła poniżej 45°C, przez nakładanie pokrowców, zamykanie żaluzji chłodnic, wyłączanie chłodnic itp.
6. W razie awarii silnika spalinowego lub dłuższego postoju, w razie wystąpienia zagrożenia zamrożenia należy całkowicie spuścić wodę z układu chłodzenia. Przy spuszczeniu wody chłodzącej powinny być otwarte wszystkie kurki spustowe w układzie chłodzenia. Płyn z układu chłodzenia wolno spuszczać dopiero wtedy, gdy jego temperatura spadnie poniżej 50°C. Po spuszczeniu wody, w miarę możliwości, należy kilkakrotnie obrócić wałem korbowym silnika dla całkowitego usunięcia płynu z silnika i pompy wodnej.
7. Podczas krótszych postojów na otwartej przestrzeni silnik spalinowy można wygasić, gdy temperatura otoczenia jest nie niższa niż -5°C. Wówczas, celem utrzymania właściwej temperatury wody należy:
 - a) podgrzewać podgrzewaczem płyn chłodzący w układzie chłodzenia silnika spalinowego,
 - b) zamknąć żaluzję chłodnicy i co 30 – 45 minut uruchamiać silnik na kilka minut, tak aby temperatura oleju nie spadła poniżej 50°C. Szczególną uwagę należy zwrócić na stan baterii akumulatorów, aby jej za bardzo nie wyładować.
8. Przy temperaturze poniżej -5°C silnik należy utrzymywać na biegu jałowym.
9. Na polecenie maszynisty uzupełnić poziom płynów niezamarzających (denaturatu) w zbiorniczkach przeciwzamarzaczy.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 42 z 57****Rozdział IV****WYTYCZNE DOTYCZĄCE PRZESYŁANIA POJAZDÓW TRAKCYJNYCH „PKP
INTERCITY” S.A. PO SIECI KOLEJOWEJ ZARZĄDZANEJ PRZEZ PKP POLSKIE LINIE
KOLEJOWE S.A. ORAZ LINII 250 ZARZĄDZANEJ PRZEZ PKP SKM SPÓŁKA Z O.O.
W TRÓJMIEŚCIE.****§ 28****Postanowienia wstępne**

1. Pojazdy trakcyjne użytkowane przez „PKP Intercity” S.A. mogą być przesyłane:
 - a) do miejsca wykonania naprawy (okresowej, bieżącej i awaryjnej),
 - b) pomiędzy punktami eksploatacyjnymi pojazdów trakcyjnych, na liniach, gdzie podwójna trakcja nie jest zabroniona.
2. Zasady przesyłania pojazdów trakcyjnych do miejsca wykonania naprawy szczegółowo regulują zapisy instrukcji Bt-3 oraz zapisy § 29 i § 34.
3. Zasady przesyłania pojazdów trakcyjnych pomiędzy punktami eksploatacyjnymi regulują zapisy § 30 i § 34.
4. Zasady umieszczania lokomotyw w pociągach regulują zapisy instrukcji Ir-9.
5. Instrukcja Bw-56 (Mw-56) reguluje zestawianie lokomotyw w składzie pociągu, zakres prób hamulców i ich udokumentowanie.
6. Zabrania się łączenia przewodów zasilających pomiędzy pojazdami, jeżeli maksymalne ciśnienie robocze zbiorników głównych prowadzącego pojazdu trakcyjnego jest wyższe od maksymalnego ciśnienia roboczego pojazdu przesyłanego w stanie czynnym lub nieczynnym.
7. Pojazdy trakcyjne w stanie czynnym i nieczynnym przesyła się w pociągu pasażerskim lub towarowym, pod warunkiem, że ich prędkość dopuszczalna nie jest mniejsza od prędkości rozkładowej pociągu.
8. Pojazdy trakcyjne w stanie czynnym i nieczynnym przesyłane w pociągu pasażerskim powinny posiadać sprawny obwód WN ogrzewania pociągu w zakresie umożliwiającym zasilenie składu pociągu napięciem WN z prowadzącego pojazdu trakcyjnego.
9. Podczas przesyłania pojazdów trakcyjnych, pojazd trakcyjny prowadzący pociąg powinien odbywać jazdę z podniesionym przednim pantografem.
10. Nieczynne pojazdy trakcyjne - po odpowiednim przygotowaniu zgodnie z obowiązującymi instrukcjami i zarządzeniami - mogą być przesyłane w składzie pociągu pasażerskiego lub towarowego jako przyprzeg (lokomotywy) lub być ciągnięte pojazdem kolejowym z napędem.
11. Pojazdy trakcyjne w stanie nieczynnym mogą być przesyłane:
 - a) z konwojentem,
 - b) bez konwojenta.
12. Stan techniczny przesyłanych nieczynnych pojazdów trakcyjnych, a zwłaszcza części biegowych, urządzeń ciągowo - zderzakowych oraz wyposażenia, powinny być zgodne z dokumentacją techniczno - ruchową pojazdu oraz instrukcją o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3.
13. Pojazd trakcyjny, nieczynny, który z przyczyn techniczno-ruchowych nie może zostać włączony do składu pociągu pasażerskiego lub towarowego może być ciągnięty innym pojazdem kolejowym z napędem pod warunkiem, że jego stan techniczny nie zagraża bezpieczeństwu

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 43 z 57**

ruchu kolejowego. Prędkość dopuszczalna nie może być mniejsza od wynikającej z przyjętego rozkładu jazdy a przesyłanie pojazdu trakcyjnego jest uzgodnione z Biurem Dyspozytury i Realizacji Przewozów Spółki „PKP Intercity” S.A. oraz z właściwą Ekspozyturą Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym „PKP Polskie Linie Kolejowe” S.A.

14. W warunkach zimowych:

- Pojazd trakcyjny przesyłany w stanie nieczynnym powinien:
 - a) zostać zabezpieczony odpowiednimi płynami i smarami przed zamarznięciem,
 - b) spełniać odpowiednie warunki socjalne dla jej prawidłowego nadzoru,
 - c) być prawidłowo odwodniony aby uniknąć możliwości przedostania się wilgoci do układu hamulca w składzie pociągu oraz w celu wyeliminowania zamrożenia układu wodno-sanitarnego (EZT).
- Zabronione jest przesyłanie w stanie nieczynnym pojazdów trakcyjnych:
 - a) spalinowych - z wodą w układzie chłodzenia i ogrzewania,
 - b) elektrycznych - w których stan techniczny pozwala na pracę wentylatorów silników trakcyjnych (powyższe nie dotyczy pojazdów trakcyjnych z silnikami asynchronicznymi),
 - c) serii EP09 bez konwojenta.

§ 29**Przesyłanie pojazdów trakcyjnych do miejsca wykonania naprawy:
okresowej bieżącej lub awaryjnej.**

1. Przesłanie pojazdu trakcyjnego do miejsca wykonania naprawy: okresowej, bieżącej lub awaryjnej, zwanej dalej naprawą, może odbywać się w stanie czynnym (przejazd) lub nieczynnym w składzie pociągu (transport).
2. Pojazdy przesyłane do napraw powinny być wyłączone z eksploatacji (zgodnie z § 10 instrukcji Bt-3).
3. W przypadku przesyłania pojazdów trakcyjnych do napraw okresowych:
 - a) podstawowym sposobem przesyłania elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych jest przejazd pojazdów w stanie czynnym, przy czym w miarę możliwości, zaleca się przesyłanie razem więcej niż jednego pojazdu,
 - b) w okresie temperatur ujemnych, podstawowym sposobem przesyłania spalinowych pojazdów trakcyjnych jest przejazd pojazdu w stanie nieczynnym,
 - c) w uzasadnionych przypadkach dozwolone jest przesyłanie pojazdów trakcyjnych w odstępstwie od zasad podanych w pkt. 1 i 2, po uzyskaniu indywidualnej, pisemnej zgody Dyrektora Zakładu Spółki „PKP Intercity” S.A. (na którego ilostanie inwentarzowym pojazd się znajduje), na wniosek Naczelnika Działu właściwego do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych.
4. W przypadku przejazdu pojedynczych pojazdów trakcyjnych w stanie czynnym obsadę pojazdu trakcyjnego stanowi maszynista (jeżeli zastosowanie obsługi dwuosobowej nie wynika z innych regulacji).
5. W przypadku przesyłania pojazdów trakcyjnych w stanie czynnym w składzie pociągu obsadę pojazdu trakcyjnego stanowi pracownik posiadający prawo kierowania pojazdem trakcyjnym (świadectwo maszynisty) z uprawnieniami do obsługi danego typu pojazdu trakcyjnego

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 44 z 57**

(powyższe nie dotyczy pojazdów połączonych przewodami sterowania wielokrotnego i przystosowanych do pracy bezobsługowej).

6. Pracownicy obsady przesyłanych czynnych pojazdów trakcyjnych powinni posiadać aktualną znajomość infrastruktury kolejowej (znajomość szlaku, odcinków linii kolejowych) dla wyznaczonego odcinka obsługi oraz aktualny Dodatek 2 do w.r.j. (WOS). Jeżeli zakres powiadamiania o treści rozkazów pisemnych wykracza poza zakres zapisów Instrukcji Ir-1 (R-1) § 57 ust. 12 informację o ich treści maszynista pojazdu trakcyjnego prowadzącego, przekazuje ustnie pracownikom obsad pozostałych pojazdów (szczególnie ważne są informacje dotyczące wymogu opuszczenia odbieraków prądu).
7. Przed przesłaniem do naprawy w stanie czynnym, pojazdu trakcyjnego, którego świadectwo sprawności technicznej utraciło ważność, upoważniony pracownik Spółki wydaje nowe świadectwo sprawności technicznej, z ważnością na czas dojazdu do miejsca naprawy, jednak nie dłużej niż 14 dni kalendarzowych.
8. Wydanie świadectwa sprawności technicznej, o którym mowa w ust. 7, powinno być poprzedzone wykonaniem:
 - przeglądu kontrolnego „P1”,
 - pomiarów parametrów geometrycznych zestawów kołowych,
 - w razie potrzeby innych czynności, które określają, że stan techniczny pojazdu nie zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
9. Przed przesłaniem do naprawy pojazdu trakcyjnego w stanie nieczynnym, należy dokonać oceny stanu technicznego, w celu ustalenia, czy jego przejazd nie zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego (szczegółowy zakres oceny określają zapisy § 18 ust. 6 instrukcji Bt-3).
10. Oceny stanu technicznego oraz dopuszczenia do transportu w stanie nieczynnym dokonuje pracownik zakładu upoważniony do dopuszczania pojazdów trakcyjnych do eksploatacji (zgodni z § 9 ust. 2 instrukcji Bt-3) lub komisarz odbiorczy. Z dokonanej oceny stanu technicznego należy sporządzić orzeczenie techniczne zgodnie ze wzorem zawartym w załączniku nr 8 instrukcji Bt-3.
11. Orzeczenie techniczne, o którym mowa w ust. 10, należy sporządzić w dwóch egzemplarzach: jeden dla wydającego orzeczenie techniczne, natomiast drugi należy dołączyć łącznie ze świadectwem sprawności technicznej do dokumentów pociągu w składzie którego pojazd będzie przesyłany.
12. **Konwojentem nieczynnego pojazdu trakcyjnego może być** pracownik posiadający prawo kierowania pojazdem trakcyjnym (świadectwo maszynisty), pracownik z przeszkoleniem stanowiskowym na dany typ pojazdu trakcyjnego lub pracownik posiadający imienne pozwolenie upoważniające do wstępu i przejazdu w kabinie maszynisty pojazdu trakcyjnego w charakterze konwojenta, posiadający odpowiednie kwalifikacje (mistrz napraw, brygadzysta itp.).
13. Pracownika do konwojowania pojazdu trakcyjnego w stanie nieczynnym wyznacza naczelnik sekcji eksploatacji lub napraw właściwego Zakładu.
14. W przypadku przesyłania pojazdu trakcyjnego w stanie nieczynnym obsadę pojazdu prowadzącego stanowi maszynista (jeżeli zastosowanie obsługi dwuosobowej nie wynika z innych regulacji).
15. Lokomotywa nieczynna przesyłana w składzie pociągu o prędkości maksymalnej nie większej jak 120 km/h może być przesyłana bez konwojowania. Szczegółowe zasady określa § 31.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 45 z 57**

16. W przypadku prowadzenia EZT w stanie nieczynnym lokomotywą pomocniczą obsadę lokomotywy stanowi maszynista i pomocnik maszynisty.
17. Postanowienia powyższego paragrafu mają zastosowanie odpowiednio również w odniesieniu do przesyłania pojazdów trakcyjnych do przebudowy, modernizacji lub w innych okolicznościach; a także, z wyłączeniem postanowień ust. 3, odnoszą się do przesyłania nieczynnych pojazdów trakcyjnych dysponentów innych niż „PKP Intercity” S.A., nie będących przewoźnikami kolejowymi.

§ 30**Przesyłanie pojazdów trakcyjnych pomiędzy punktami eksploatacyjnymi.**

1. Pojazdy trakcyjne przesyłane w stanie czynnym i nieczynnym pomiędzy punktami eksploatacyjnymi powinny posiadać aktualne świadectwo sprawności technicznej, aktualny przegląd i być dopuszczone do eksploatacji.
2. Czas przesyłania pojazdu trakcyjnego dolicza się do czasu pracy (międzyprzeglądowego).
3. Zabrania się przesyłania pojazdów trakcyjnych jeżeli wymagane jest łączenie przewodów zasilających pomiędzy pojazdami, a maksymalne ciśnienie robocze zbiorników głównych lokomotywy prowadzącej jest wyższe od maksymalnego ciśnienia roboczego pojazdu trakcyjnego przesyłanego w stanie czynnym lub nieczynnym.
4. Przygotowania pojazdu trakcyjnego do przesłania dokonuje pracownik utrzymania, a jeżeli nie jest to możliwe maszynista (fakt jego przygotowania należy odnotować w książce pokładowej).
5. Zakres obsady określają zapisy § 29 ust. 4, 5, 6, 12, 13 i 14.
6. **Pojazd trakcyjny w stanie czynnym** z pracownikiem wymienionym w § 29 ust. 10 powinna być przesyłana w składzie pociągu z uwzględnieniem następujących warunków:
 - a) odłączone silniki trakcyjne (nie dotyczy pojazdów trakcyjnych z silnikami asynchronicznymi),
 - b) zawór główny maszynisty ustawiony jest w położenie odcięcia,
 - c) załączone urządzenia czujności (jeżeli lokomotywa posiada przełącznik „jazda pociągowa – jazda ciągniona”, powinien on być ustawiony w położenie „jazda ciągniona”),
 - d) urządzenia radiołączności sprawne i ustawione na właściwy kanał (obowiązuje sprawdzenie radiołączności przez maszynistę pojazdu trakcyjnego prowadzącego na stacji początkowej i w przypadku zmiany kanału),
 - e) wyłączone sprężarki(a) główne(a) (w przypadku połączenia przewodu zasilającego z pojazdu prowadzącego),
 - f) zwolniono hamulec ręczny (postojowy).
7. **Pojazdy trakcyjne w stanie nieczynnym** mogą być przesyłane w składzie pociągu, jeżeli spełnione są następujące warunki:
 - a) zawór główny maszynisty ustawiony jest w położenie odcięcia – trakcji wielokrotnej,
 - b) włączenie pojazdu nie spowoduje konieczności obniżenia prędkości pociągu z powodu zmniejszenia procentu rzeczywistej masy hamującej lub wydłużenia czasu postoju na stacjach pośrednich z powodu dodatkowych prac manewrowych,
 - c) w przypadku lokomotywy spalinowej silnik spalinowy nie pracuje. W okresie niskich temperatur zabronione jest przesyłanie lokomotyw spalinowych z wodą w układzie chłodzenia i ogrzewania lokomotywy bez konwoju,

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 46 z 57**

- d) urządzenia czujności są wyłączone za pomocą kurków odcinających SHP i drugiego kanału pneumatycznego na ramie pneumatycznej,
 - e) odłączono silniki trakcyjne oraz styki na nawrotniku (nie dotyczy pojazdów trakcyjnych z silnikami asynchronicznymi),
 - f) dokonano przełączenia odpowiednich zaworów pneumatycznych- jeśli jest to wymagane,
 - g) zwolniono hamulec ręczny (postojowy),
 - h) na lokomotywach EP09 zostały spełnione zapisy punktów a), b), d), e) i f) a ponadto podczas przejazdu wyłączono z możliwości zadziałania hamulec ręczny (postojowy),
 - i) pojazdy trakcyjne przystosowane do pracy w trakcji wielokrotnej należy przesyłać z wykorzystaniem sprzęgów UIC. Dopuszcza się przesyłanie pojazdów trakcyjnych z prędkością powyżej 120 km/h bez konwojenta po uruchomieniu pojazdu trakcyjnego w trakcji wielokrotnej poprzez sprzęg samoczynny lub UIC, zgodnie z instrukcją obsługi danego typu pojazdu trakcyjnego,
 - j) przy prowadzeniu pojazdów bez wykorzystania sprzęgu sterowania wielokrotnego, na pojazdach trakcyjnych posiadających hamulec sprężynowy, należy dokonać wyłączenia z działania hamulca postojowego,
 - k) dokonano zapisów w książce pokładowej pojazdu z napędem o przeprowadzonych czynnościach przygotowawczych do przesyłania pojazdu trakcyjnego w stanie nieczynnym,
 - l) zabrania się dokonywać uszynienia obwodów WN za pomocą odłączników nożowych przy podłączonym sprzęgu WN z innego pojazdu trakcyjnego,
8. Podczas wyliczania rzeczywistej masy hamującej pojazd trakcyjny w stanie nieczynnym jest traktowana jako pojazd kolejowy, stanowiąc z innymi pojazdami skład pociągu pasażerskiego. Hamulec zasadniczy w pojeździe powinien znajdować się w położeniu P „osobowy” (wyłączony obwód hamulca II stopnia hamowania R).
9. O nastawieniu hamulca w nieczynnym pojeździe trakcyjnym maszynista prowadzący pojazd trakcyjny ma obowiązek powiadomienia kierownika pociągu i pracownika dokonującego próbę hamulców.
10. Maszynista prowadzący pociąg, musi być poinformowany o przesyłaniu pojazdu trakcyjnego w stanie nieczynnym z konwojentem w składzie pociągu,
11. Podczas prowadzenia pociągu maszynista współpracuje z konwojentem nieczynnego pojazdu trakcyjnego,
12. Za właściwy nadzór nad pojazdem kolejowym w stanie nieczynnym odpowiada wyznaczony do jej obsługi konwojent. W sytuacji wystąpienia niepożądanego zahamowania pojazdu trakcyjnego podczas jazdy konwojent zobowiązany jest do zgłoszenia tej informacji do maszynisty prowadzącego pociąg (radiotelefon przenośny) i uzgodnienia dalszego sposobu postępowania.
13. Pracownik wyznaczony do konwojowania pojazdu trakcyjnego odnotowuje imię i nazwisko oraz cel przejazdu w książce pokładowej konwojowanego pojazdu.
14. Klucze pojazdu trakcyjnego w stanie nieczynnym przechowuje wyznaczony konwojent, który podczas obsługi znajduje się w jej kabinie od strony prowadzącego pojazdu trakcyjnego.
15. W przypadku zakończenia jazdy konwojent odpowiedzialny jest za zamknięcie pojazdu trakcyjnego w stanie nieczynnym i dostarczeniu kluczy maszyniście prowadzącemu pociąg.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 47 z 57**

16. Jeżeli pojazd trakcyjny przesyłany w stanie nieczynnym zostanie wyłączony ze składu pociągu i ma pozostać w stacji, wyznaczony konwojent odpowiedzialny jest za jej właściwe zabezpieczenie przed zbiegnięciem.
17. Zabrania się wchodzenia do przedziałów wysokiego napięcia pojazdów trakcyjnych w składzie pociągu z włączonym sprzęgiem przewodu szyny zbiorczej nawet gdy pantografy są opuszczone lub silnik spalinowy jest zatrzymany. Wejście do przedziału wysokiego napięcia może się odbyć jedynie po całkowitym zatrzymaniu pociągu i opuszczeniu wszystkich pantografów na innych pojazdach trakcyjnych oraz zatrzymaniu silników spalinowych i uszynieniu szafy WN.

§ 31**Przesyłanie pojazdów trakcyjnych w stanie nieczynnym bez konwoju.**

1. Pojazdy trakcyjne w stanie nieczynnym mogą być przesyłane w składzie pociągu pasażerskiego bez konwoju, jeżeli spełnione są warunki § 34 ust. 3 i § 30 dotyczące lokomotyw w stanie nieczynnym oraz:
 - a) lokomotywa znajduje się bezpośrednio za lokomotywą prowadzącą,
 - b) prędkość rozkładowa pociągu nie jest większa od 120 km/h,
 - c) klucze od pojazdu trakcyjnego znajdują się w posiadaniu maszynisty prowadzącego pociąg,
 - d) zabrania się dokonywać uszynienia obwodów WN za pomocą odłączników nożowych przy podłączonym sprzęgu WN z innego pojazdu trakcyjnego,
 - e) maszynista prowadzącego pojazd trakcyjny posiada uprawnienia, co najmniej w zakresie obsługi hamulca ciągnionego taboru.
2. Za właściwe i bezpieczne doprowadzenie do stacji przeznaczenia pociągu z pojazdem trakcyjnym w stanie nieczynnym odpowiada maszynista prowadzący pociąg.
3. Drużyna trakcyjna prowadząca pociąg ma obowiązek zwrócenia szczególnej uwagi na płynność jazdy pociągu (możliwość zahamowania pojazdu trakcyjnego w stanie nieczynnym) oraz napełniania przewodu głównego po hamowaniu, bez używania napełniania uderzeniowego.
4. Maszynista musi być poinformowany o przesyłaniu w składzie pociągu pojazdu trakcyjnego w stanie nieczynnym. Maszynista prowadzący pociąg przekazuje klucze od pojazdu trakcyjnego w stanie nieczynnym drużynie przyjmującej lub innemu wyznaczonemu pracownikowi w uzgodnieniu z dyspozytorem trakcyjnym właściwego Zakładu.
5. Jeżeli pojazd trakcyjny w stanie nieczynnym pozostaje w stacji bez drużyny trakcyjnej, maszynista prowadzącego pojazd trakcyjny odpowiedzialny jest za jego właściwe zabezpieczenie przed zbiegnięciem.
6. Zasady postępowania z pojazdami trakcyjnymi uszkodzonymi w trakcie eksploatacji szczegółowo określa instrukcja Bt-3 § 20.

§32**Przesyłanie pojazdów trakcyjnych po naprawach okresowych.**

1. Przesyłanie pojazdów trakcyjnych, po naprawie okresowej, może odbywać się w pociągu pasażerskim wyłącznie w stanie czynnym zgodnie z zapisami § 30 ust 6 niniejszej instrukcji.
2. Odbiór pojazdu trakcyjnego w zakładzie naprawczym przeprowadzany jest przez komisarza odbiorczego „PKP Intercity” S.A., który przekazuje odpowiednią informację do właściwego

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 48 z 57**

dyspozytora trakcyjnego zakładu „PKP Intercity” S.A., do którego przypisany jest pojazd trakcyjny.

§33**Ustalanie długości i masy składu pociągu**

1. Długość pojazdów trakcyjnych przesyłanych w składzie pociągu wlicza się do długości tego pociągu.
2. Długość pociągu pasażerskiego nie powinna być większa od długości peronów, przy których pociąg zatrzymuje się zgodnie z rozkładem jazdy pociągów.
3. Podczas ustalania masy ogólnej pociągu masę przesyłanego pojazdu trakcyjnego wlicza się do masy ogólnej składu pociągu, jednak masa ta nie powinna być większa od dopuszczalnego obciążenia pojazdu trakcyjnego wyznaczonego do prowadzenia danego pociągu.
4. Podczas wyliczania rzeczywistej masy hamującej przesyłany pojazd trakcyjny jest traktowany jako pojazd kolejowy, stanowiąc z innymi pojazdami skład pociągu.

§34**Postanowienia końcowe dotyczące przesyłania pojazdów trakcyjnych**

1. W sytuacjach awaryjnych za zgodą Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym „PKP Polskie Linie Kolejowe” S.A. dopuszcza się przesyłanie pojazdów trakcyjnych na końcu składu pociągu z zachowaniem bezpieczeństwa prowadzenia ruchu pociągów.
2. Każdorazowe przesłanie pojazdu trakcyjnego w pociągu musi być uzgodnione z Biurem Dyspozytury i Realizacji Przewozów Spółki „PKP Intercity” S.A. lub Dyspozyturą Główną „PKP Intercity” S.A., które powiadamiają zainteresowane Zakłady o obsłudze trakcyjnej.
3. Za prawidłowe przygotowanie pojazdu trakcyjnego do transportu zgodnie z instrukcją Bt-3, odpowiada Naczelnik Sekcji Napraw Pojazdów Trakcyjnych „PKP Intercity” S.A. na obszarze którego znajduje się pojazd.

5. Termin obowiązywania

Instrukcja Bt-1 obowiązuje od03.2017

6. Wykaz załączników

- 6.1 Załącznik nr 1 – Wzór karty znajomości szlaku,
- 6.2 Załącznik nr 2 – Wzór karty znajomości pojazdów trakcyjnych,
- 6.3 Załącznik nr 3 – Wzór pozwolenia stałego,
- 6.4 Załącznik nr 4 – Wzór pozwolenia czasowego,
- 6.5 Załącznik nr 5 – Wzór pozwolenia specjalnego.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

**Tytuł: Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....
Strona 49 z 57
Załącznik nr 1 do instrukcji Bt-1
Wzór karty znajomości szlaku

1. Karta znajomości szlaku służy na okres od 1 stycznia do 31 grudnia każdego roku kalendarzowego.
2. Po upływie każdego miesiąca, pracownik drużyn trakcyjnych wpisuje do rubryki 5 datę ostatniej jazdy w charakterze pracownika drużyny trakcyjnej na danym odcinku linii kolejowej. Jeżeli w danym miesiącu i na danym odcinku jazdy nie dokona, należy postawić kreskę poziomą. Zgodność zapisów ze stanem faktycznym potwierdza własnoręcznym podpisem.
3. Po zakończeniu okresu obowiązywania karty znajomości szlaku, należy ją zwrócić wystawiającemu, otrzymując w zamian nową.
4. Do rubryki 4 nowej karty znajomości szlaku należy wpisać datę ostatniej jazdy z rubryki 5 poprzedniej karty.
5. Nagłówek karty znajomości szlaku oraz rubryki 1, 2, 3 i 4 wypełnia administracja zakładu pracy.

 „PKP Intercity” S.A.
Zakład Centralny w Warszawie
ul. Chłopickiego 53

**K A R T A
znajomości szlaku**

 Pracownik drużyn trakcyjnych
(imię i nazwisko)

Ważna na rok

(własnoręczny podpis posiadacza karty)

Odcinek linii kolejowej		Przez (nr odcinka linii kolejowej)	data ostatniej jazdy zg. z działką 5 poprzedni ej karty	ostatnia jazda w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego											
Od stacji	Do stacji			I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
1	2	3	4	5											
podpis maszynisty (zgodność zapisów ze stanem faktycznym za dany miesiąc)															

Podpis wystawiającego kartę

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

 Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu
nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

 Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 50 z 57****Załącznik nr 2 do instrukcji Bt-1
Wzór karty znajomości pojazdu trakcyjnego**

1. Karta znajomości pojazdów trakcyjnych prowadzona jest od 1 stycznia do 31 grudnia roku, na który została wystawiona.
2. Po upływie każdego miesiąca kalendarzowego maszynista wpisuje w kolumnie 5 datę ostatniej jazdy na pojeździe trakcyjnym, a jeżeli jej nie było kreskę na wysokości danego odcinka linii.
3. Przerwa w obsłudze danego pojazdu kolejowego powyżej 12 miesięcy powoduje konieczność przeprowadzenia sprawdzianu wiedzy i umiejętności z danego pojazdu.
4. Na miesiąc przed upływem okresu, o którym mowa w ust. 3 maszynista jest zobowiązany do zgłoszenia tego faktu kierującemu komórką organizacyjną, w której jest zatrudniony.
5. Stronę czołową i kolumny 1 – 4 tabeli wypełnia wystawca potwierdzając podpisem i stemplem.

**„PKP Intercity” S.A.
Zakład Centralny w Warszawie
ul. Chłopickiego 53****KARTA ZNAJOMOŚCI
POJAZDÓW TRAKCYJNYCH**

Nr

Maszynista
(imię i nazwisko)

Ważna na rok

.....
(podpis posiadacza karty)**Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.**

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 51 z 57**

L.p.	Pojazd trakcyjny	data ostatniej jazdy zg. z działką 5 poprzedniej karty	ostatnia jazda w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego											
			I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
1	2	4	5											
1	EU/EP07													
2	EP08													
3	EP09													
4	EU43													
5	EU44													
6	EU45													
7	ED74													
8	ED250													
9	SM42													
10	SU45													
11	ED160													
12	ED161													
13														
14	podpis maszynisty (zgodność zapisów ze stanem faktycznym za dany miesiąc)													

.....

Podpis wystawiającego kartę

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....

Strona 52 z 57

Załącznik nr 3 do instrukcji Bt-1

Pozwolenie Stałe (wzór)

„PKP Intercity” S.A.

.....
(hologram)

**POZWOLENIE STAŁE
Nr 000001**

Upoważniające do wstępu i przejazdu
w kabinie maszynisty pojazdu trakcyjnego

.....
imię i nazwisko

Zakład pracy.....

Stanowisko.....

Obszar ważności.....

Termin ważności.....

Termin ważności przedłuża się:

..... do dnia pieczęć okrągła do dnia pieczęć okrągła
..... podpis podpis
..... do dnia pieczęć okrągła do dnia pieczęć okrągła
..... podpis podpis

Pozwolenie w a ż n e jest łącznie z legitymacją pracownika Spółki Grupy PKP S.A. lub innym dokumentem tożsamości

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 53 z 57****Załącznik nr 4 do instrukcji Bt-1****Pozwolenie Czasowe (wzór)****„PKP Intercity” S.A.**

POZWOLENIE CZASOWE

Nr

**do wstępu i przejazdu w czynnej kabinie maszynisty
pojazdu trakcyjnego PKP IC S.A.**

Pozwala się Panu/i..... posiadającemu
(imię i nazwisko) (dowód tożsamości)

na przejazd w kabinie maszynisty lokomotywy podczas prowadzenia pociągu
pasażerskiego nr
na odcinku
w dniu

.....
Dyrektor Biura/Zakładu**UWAGA !**

1. Przed wejściem na pojazd pozwolenie należy okazać maszyniście lokomotywy.
2. Osoba jadąca na lokomotywie zobowiązana jest podporządkować się wskazówkom maszynisty i zająć miejsce przez niego wskazane.
3. „PKP Intercity” S.A nie ponosi odpowiedzialności za uszkodzenie sprzętu i odzieży osobistej.
4. „PKP Intercity” S.A nie ponosi odpowiedzialności w przypadku doznanych podczas jazdy uszkodzeń ciała w wyniku jakiegokolwiek wydarzenia.
5. Po odbytej jeździe, niniejsze pozwolenie należy zdać maszyniście lub wydającym.
6. Niniejszym przyjmuje do wiadomości ww. uwagi i zobowiązuje się do ich przestrzegania.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu
nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>



Tytuł:

**Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego
Bt-1**

Data wydania:

2017-.....-.....

Obowiązuje od dnia:

2017-.....-.....**Strona 54 z 57****Załącznik nr 5 do instrukcji Bt-1****Pozwolenie Specjalne (wzór)****„PKP Intercity” S.A.**

POZWOLENIE SPECJALNE

Nr

do wstępu i przejazdu w kabinie maszynisty lokomotywy PKP IC S.A.

Pozwala się Panu/i..... posiadającemu
(imię i nazwisko) (dowód tożsamości)

na przejazd w kabinie maszynisty lokomotywy podczas prowadzenia pociągu
pasażerskiego nr
na odcinku
w dniu

.....
Dyrektor Biura/Zakładu**UWAGA !**

1. Przed wejściem na pojazd pozwolenie należy okazać maszyniście lokomotywy.
2. Osoba jadąca na lokomotywie zobowiązana jest podporządkować się wskazówkom maszynisty i zająć miejsce przez niego wskazane.
3. „PKP Intercity” S.A nie ponosi odpowiedzialności za uszkodzenie sprzętu i odzieży osobistej.
4. „PKP Intercity” S.A nie ponosi odpowiedzialności w przypadku doznanych podczas jazdy uszkodzeń ciała w wyniku jakiegokolwiek wydarzenia.
5. Po odbytej jeździe, niniejsze pozwolenie należy zdać maszyniście lub wydającemu.
6. Niniejszym przyjmuje do wiadomości ww. uwagi i zobowiązuje się do ich przestrzegania

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu
nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł: Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego Bt-1Data wydania:
2017/01/31Obowiązuje od dnia:
2017/04/15**Strona 55 z 1****7. Metryka zmian**

L.p	Data	Kto zgłaszał zmianę (Imię i nazwisko, stanowisko)	Kto zatwierdził zmianę (Imię i nazwisko, stanowisko)	Krótki opis zmiany

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu
nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>