

Tytuł:

**Instrukcja dla zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 1 z 55**

**Instrukcja
dla zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A.
Br-21**

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

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

Strona 2 z 55

AUTOR:		Data:	Podpis:
1.	Gabriela Wyrwol / Z-ca Dyrektora Biura Sprzedaży	2017-.....-.....	
2.	Tomasz Szczepańczyk / Naczelnik Wydziału / Biuro Sprzedaży	2017-.....-.....	
ZAAKCEPTOWALI:		Data:	Podpis:
1.	Ewa Boguszewska / Dyrektor Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi	2017-.....-.....	
2.	Jacek Kosiński / Dyrektor Biura – Ośrodek Szkoleń Zawodowych	2017-.....-.....	
2.	Zdzisław Krzyśków / Dyrektor Biura Bezpieczeństwa	2017-.....-.....	
3.	Krzysztof Prządka / Dyrektor Biura Taboru	2017-.....-.....	
4.	Marek Kapusta / Dyrektor Biura Dyspozytury i Realizacji Przewozów	2017-.....-.....	
5.	Zbigniew Kryś / Dyrektor Zakładu Zachodniego	2017-.....-.....	
6.	Zbigniew Rączkowski / Dyrektor Zakładu Północnego	2017-.....-.....	
7.	Ewa Gruszka / Dyrektor Zakładu Centralnego	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-.....-.....	Uchwała Nr:

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

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

Strona 3 z 55

Spis treści:

Cel instrukcji	4
Terminologia, definicje, wyjaśnienia skrótów	4
Przedmiot instrukcji	6
Zakres stosowania instrukcji	6
Rozdział I – postanowienia ogólne	7
§1 Skład i podstawowe zadania drużyny konduktorskiej	7
§2 Ubiór identyfikacyjny i wyposażenie	10
Rozdział II – Obsługa pociągu	12
§3 Przyjęcie pociągu	12
§4 Postępowanie w czasie postojów i jazdy pociągu	15
§5 Zdanie pociągu	23
§6 Manewry	24
Rozdział III – Dokumenty pociągu	25
§7 Raport z jazdy	25
§8 Karta próby hamulca	28
§9 Wykaz pojazdów kolejowych w składzie	29
Rozdział IV – Zasady postępowania w razie szczególnych wydarzeń, zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i zdarzeń kolejowych	32
§10 Zasady postępowania w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu oraz po zaistnieniu zdarzenia kolejowego	32
§11 Procedura postępowania drużyny konduktorskiej w przypadku nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej	34
§12 Postępowanie w razie wydarzeń i wypadków z ludźmi	36
§13 Postępowanie w przypadku przeszkód w jeździe pociągu	36
§14 Powiadomienie o zdarzeniu	41
§15 Zasady przestrzegania bezpieczeństwa osobistego pracowników drużyn konduktorskich podczas znajdowania się na torach kolejowych	42
§16 Apteczka pierwszej pomocy	43
§17 Postępowanie przy udzielaniu pierwszej pomocy w nagłych wypadkach przed przybyciem lekarza lub lekarskiego pogotowia ratunkowego	44
§18 Postanowienia końcowe	47
Termin obowiązywania	47
Wykaz formularzy, załączników	47
Metryka zmian	48
Wzory	49

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 4 z 55**

1. Cel Instrukcji

Instrukcja obejmuje zagadnienia związane z obsługą przez pracowników drużyn konduktorskich pociągów pasażerskich uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. (z wyłączeniem odprawy osób, zwierząt, rzeczy i przesyłek oraz obsługi podróży). Instrukcja uwzględnia przede wszystkim te zagadnienia z zakresu techniczno-eksploatacyjnej obsługi pociągów oraz organizacji pracy, które nie są zawarte w innych instrukcjach właściwych dla danego rodzaju zagadnień.

Instrukcja zawiera postanowienia dotyczące obsady pociągów, ubioru identyfikacyjnego i wyposażenia pracowników. Określa obowiązki drużyny konduktorskiej podczas obsługi (przyjęcia, w czasie jazdy i postojów, zdania) pociągu i wykonywania pracy manewrowej. Zawiera postanowienia dotyczące dokumentów pociągu i zasad ich prowadzenia przez drużynę konduktorską.

W instrukcji uwzględnione zostały również postanowienia w zakresie postępowania w razie wypadków, incydentów i szczególnych wydarzeń oraz zagadnienia BHP.

Pracownicy drużyn konduktorskich zobowiązani są znać postanowienia innych instrukcji przyjętych do stosowania uchwałą Zarządu Spółki w zakresie potrzebnym do wykonywania czynności na danym stanowisku.

Każdy kierownik pociągu i konduktor zobowiązany jest posiadać na własny użytek egzemplarz niniejszej Instrukcji oraz utrzymywać go w stanie aktualnym (dopuszcza się wersję elektroniczną). Znajomość i przestrzeganie postanowień niniejszej Instrukcji należy do podstawowych obowiązków pracowniczych kierowników pociągu i konduktorów.

2. Terminologia, definicje, wyjaśnienie skrótów

Użyte w Instrukcji określenia oznaczają:

- 1) **Pojazd kolejowy** - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych.
- 2) **Wagon** - pojazd kolejowy bez napędu, przeznaczony do przewozu pasażerów i rzeczy.
- 3) **Pojazd trakcyjny** - wszystkie typy lokomotyw, zespoły trakcyjne, i inne pojazdy silnikowe.
- 4) **Tabor kolejowy** - pojazdy kolejowe przystosowane do kursowania w składzie pociągu na ogólnych zasadach, przeznaczone do przewozu osób i rzeczy. Są to wszystkie wagony, zespoły trakcyjne i inne pojazdy silnikowe.
- 5) **Pociąg** - skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym, lub pojazd trakcyjny osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze.
- 6) **Drużyna konduktorska** - zespół pracowników (kierownik pociągu i jeden lub więcej konduktorów) lub pojedynczy pracownik (kierownik pociągu), obsługujący pociąg w zakresie, m.in. czynności techniczno-ruchowych.

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 5 z 55**

- 7) **Drużyna pociągowa** - drużyna konduktorska i drużyna trakcyjna stanowiąca obsadę pociągu pasażerskiego. W razie potrzeby w skład obsady pociągu mogą wchodzić dodatkowo inni pracownicy, np. obsługi technicznej i utrzymania porządku. Drużyna pociągowa wykonuje polecenia kierownika pociągu i dyżurnego ruchu, o ile nie są sprzeczne z zapisami obowiązujących przepisów i instrukcji oraz nie stwarzają zagrożenia: bezpieczeństwa ruchu, uszkodzenia taboru, życia i zdrowia pracowników oraz podróży.
- 8) **Kierownik pociągu** - pracownik posiadający kwalifikacje i uprawnienia wymagane na tym stanowisku, który od czasu przyjęcia do czasu zdania pociągu odpowiada za drużynę pociągową, a także nadzoruje jej pracę w zakresie czynności określonych niniejszą Instrukcją.
- 9) **Konduktor** - pracownik posiadający kwalifikacje i uprawnienia wymagane na tym stanowisku, który wchodzi w skład drużyny pociągowej i wykonuje czynności przewidziane niniejszą instrukcją i innymi przepisami związanymi z obsługą pociągu oraz dodatkowe czynności zlecone przez kierownika pociągu.
- 10) **Dyspozytor IC** - dyspozytor przewoźnika „PKP Intercity” S.A. dyspozytury głównej lub dyspozytor ekspozytury dyspozytury głównej (odpowiedniej terytorialnie).
- 11) **Stacja początkowa** - pierwsza stacja wynikająca z relacji pociągu, przeznaczona do wsiadania podróżnych.
- 12) **Stacja końcowa** - ostatnia stacja wynikająca z relacji pociągu, przeznaczona do wysiadania podróżnych.
- 13) **Stacja pośrednia** - stacja postoju pociągu leżąca pomiędzy stacjami początkową, a końcową.
- 14) **Bocznic kolejowa** – droga kolejowa połączona z linią kolejową i służąca do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej. W skład bocznic kolejowej wchodzi również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które są na niej usytuowane.
- 15) **Autoryzacja** - praktyczne sprawdzenie w miejscu pracy wiadomości i umiejętności pracownika, który zdał egzamin kwalifikacyjny na dane stanowisko kolejowe.
- 16) **Regulamin techniczny stacji** – dokument opracowany przez zarządcę infrastruktury, zawierający szczegółowe postanowienia dostosowujące ogólnie obowiązujące przepisy do warunków miejscowych, w zakresie czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów i manewrów oraz obsługą punktów ekspedycyjnych i bocznic kolejowych.
- 17) **Regulamin pracy bocznic kolejowej** – dokument opracowany przez użytkownika bocznic, zawierający szczegółowe postanowienia dostosowujące ogólnie obowiązujące przepisy do warunków miejscowych, w zakresie czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów i manewrów oraz obsługą punktów ładunkowych na bocznic.

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>

 PKP INTERCITY	Nr instrukcji: BOSZ_I_307	Wydanie 2
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja dla zespołu drużyn konduktorskich w zakresie obsługi pociągów pasażerskich uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21</p>	Data wydania: 2017.....-.....	Obowiązuje od dnia: 2017.....-.....
		Strona 6 z 55

3. Przedmiot Instrukcji

Niniejsza Instrukcja opracowana została na podstawie Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 1297) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r., poz. 360) i rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015 r., poz. 46).

Niniejsza Instrukcja spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1297) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

4. Zakres stosowania Instrukcji

Niniejsza Instrukcja stosowana jest przez pracowników drużyn konduktorskich, ich zwierzchników oraz pracowników organów kontrolnych w Spółce „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 zespołu drużyn konдукtorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 7 z 55****Rozdział I
Postanowienia ogólne****§1****Skład i podstawowe zadania drużyny konдукtorskiej**

1. Pociągi pasażerskie przewożące pasażerów powinny mieć obsadę konдукorską składającą się co najmniej z kierownika pociągu, o ile jego zadania ruchowe nie są wykonywane przez innego pracownika lub urządzenia wyposażenia technicznego.
2. Skład i liczebność drużyny konдукtorskiej danego pociągu, powinna:
 - 1) być dostosowana do realizowanych przez drużynę czynności techniczno-ruchowych lub innych czynności związanych z obsługą pociągu,
 - 2) uwzględniać specyfikę (warunki miejscowe) odcinków linii, po których kursuje dany pociąg,
 - 3) być dostosowana do potrzeb wynikających z zapewnienia właściwego standardu obsługi podróżnych.
3. Skład i liczebność drużyny konдукtorskiej dla danego pociągu w całej relacji lub na określonym odcinku ustala Centrala Spółki „PKP Intercity” S.A. Skład i **minimalna** liczebność drużyny konдукtorskiej danego pociągu określone są w Wykazie obsług konдукtorskich stanowiącym integralną część dodatku A i B.
4. Jednoosobową obsadę drużyny konдукtorskiej w pociągach pasażerskich (tylko kierownik pociągu) można stosować w pociągach:
 - 1) zestawionych do czterech wagonów,
 - 2) zestawionych wyłącznie z wagonów sypialnych i z miejscami do leżenia (w tym przypadku nie uwzględnia się wagonów gastronomicznych).
5. Bez obsady konдукtorskiej mogą kursować:
 - 1) próżne składy pasażerskie z bocznic kolejowej (torów odstawczych) w perony i odwrotnie,
 - 2) pociągi pasażerskie niedostępne dla przewozu podróżnych,
 - 3) pociągi pasażerskie przewożące pasażerów, jeżeli zamykanie drzwi pojazdu kolejowego przy wymianie podróżnych jest zapewnione, a zamknięcie drzwi jest sygnalizowane kierującemu pojazdem kolejowym z napędem za pomocą urządzeń technicznych.
6. Kierownik pociągu powinien uzyskać autoryzację. Zasady i wymagania związane z wykonywaniem autoryzacji określa oddzielna procedura.
7. Kierownicy pociągu powinni posiadać udokumentowaną znajomość infrastruktury kolejowej (obsługiwanych odcinków, punktów linii kolejowych) jeżeli wykonywana praca podlega wcześniejszemu planowaniu. Znajomość odcinków linii kolejowych kierownicy pociągu nabywają na zasadach i w sposób określony oddzielną procedurą.
8. Jeżeli kierownik pociągu otrzyma polecenie jazdy na odcinku, którego nie zna, powinien powiadomić o tym pracownika, który wydał mu takie polecenie, a następnie zast osować się do

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 8 z 55**

jego dalszych poleceń. W wyjątkowych przypadkach kierownik pociągu nie znający obsługiwanych linii kolejowych może obsługiwać pociąg kursujący na tym odcinku, po wcześniejszym dokładnym zapoznaniu się z danymi zawartymi w rozkładzie jazdy pociągu i dodatkach do niego. Ponadto, o nieznanym obszarze obsługiwanych odcinków linii kolejowych kierownik pociągu informuje maszynistę.

9. Pracodawca przeprowadza okresową kontrolę znajomości odpowiednio infrastruktury kolejowej lub bocznic kolejowych przez pracowników zatrudnionych na stanowisku kierownika pociągu. Kontrolę znajomości infrastruktury (znajomości odcinków linii kolejowych – szlaków) przeprowadza się w ramach egzaminów okresowych wynikających z odrębnych przepisów.
10. Pracownicy drużyn konduktorskich podlegają szkoleniu i zobowiązani są do poddawania się egzaminom wg zasad określonych odrębnymi przepisami.
11. Pracownicy drużyn konduktorskich zobowiązani są zapoznać się z harmonogramem czasu pracy. Harmonogram ten powinien być umieszczony w miejscu dostępnym dla pracowników lub przekazany im do wiadomości w inny sposób, ustalony w danym zespole drużyn konduktorskich. Pracownicy drużyn konduktorskich zobowiązani są również na bieżąco zapoznawać się z doraźnymi zmianami w harmonogramie czasu pracy.
12. Pracownik, który z określonych przyczyn nie będzie mógł rozpocząć pracy (zmiany roboczej) zgodnie z harmonogramem czasu pracy, przed planowanym przystąpieniem do pracy, zobowiązany jest zgłosić o tym właściwemu dyspozytorowi zespołu drużyn konduktorskich w czasie określonym w regulaminie pracy danego Zakładu oraz podać przyczynę.
13. 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 kierownika pociągu, maszynista ma obowiązek doprowadzić pociąg do najbliższej stacji, a gdy pociąg zestawiony jest z taboru, w którym zamykanie drzwi pojazdu kolejowego przy wymianie podróżnych jest zapewnione, a zamknięcie drzwi sygnalizowane jest kierującemu pojazdem z napędem za pomocą urządzeń technicznych, maszynista ma obowiązek doprowadzić pociąg do stacji końcowej lub stacji wymiany drużyny konduktorskiej.
14. W każdym przypadku, gdy kierownik pociągu lub konduktor podczas zmiany roboczej, nie może pełnić swoich czynności lub występują okoliczności, które uniemożliwią dalsze planowe ich wykonywanie, należy niezwłocznie powiadomić właściwego terytorialnie do miejsca zdarzenia Dyspozytora IC oraz macierzystego dyspozytora drużyn konduktorskich.
15. Do podstawowych zadań kierownika pociągu należy:
 - 1) sprawdzenie stanu przygotowania do pracy podległych konduktorów,
 - 2) zorganizowanie pracy drużyny konduktorskiej przy obsłudze pociągu,
 - 3) przyjęcie i zdanie pociągu - w przewidzianym zakresie,
 - 4) prowadzenie na bieżąco raportu z jazdy, dokumentacji pociągu, własnej karty pracy oraz karty pracy drużyny i pojazdu trakcyjnego,
 - 5) nadzór nad pracą drużyny konduktorskiej oraz innych pracowników stanowiących obsadę pociągu, jak również pracowników odbywających szkolenie praktyczne,

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 9 z 55**

- 6) wykonywanie poleceń organów kontrolnych, o ile nie są sprzeczne z obowiązującymi przepisami i instrukcjami oraz nie stwarzają zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, uszkodzenia taboru, życia i zdrowia pracowników lub podróżnych,
 - 7) wykonywanie pracy manewrowej w zakresie dotyczącym kierownika manewrów, próby hamulca, dopilnowanie wykonania oględzin technicznych w przypadku, gdy obowiązek ten ciąży na kierowniku pociągu,
 - 8) nadzór nad bezpieczeństwem podróżnych, podległych konduktorów,
 - 9) nadzór nad stanem taboru i jego wyposażeniem, stanem higieniczno-porządkowym, w tym uzupełnianie pakietów sanitarnych w kabinach WC, w trakcie obsługi pociągu,
 - 10) dbanie o komfort termiczny podróżnych (regulacja ogrzewania i/lub klimatyzacji),
 - 11) odbieranie/przekazywanie rozkazów pisemnych,
 - 12) zapewnienie podróżnym bieżącej informacji, w szczególności poprzez wygłaszanie komunikatów, przy użyciu urządzeń nagłaśniających oraz osobiście, zgodnie z obowiązującymi w tym względzie wytycznymi Spółki,
 - 13) udzielanie pomocy podróżnym ze szczególnym uwzględnieniem osób niepełnosprawnych oraz podległym konduktorom w możliwym zakresie,
 - 14) rozstrzyganie sporów pomiędzy podróżnymi, a obsługą pociągu oraz pomiędzy podróżnymi,
 - 15) zarządzanie ewakuacji podróżnych zgodnie z obowiązującą Procedurą i nadzór nad jej realizacją,
 - 16) w razie wypadków i wydarzeń, powiadamianie Dyspozytora IC oraz służb ratunkowych i porządkowych,
 - 17) zgłaszanie usterek technicznych oraz raportowanie nieprawidłowości i wydarzeń.
16. Do podstawowych zadań konduktora należy:
- 1) wykonywanie czynności związanych z przyjęciem i zdaniem pociągu w przewidzianym zakresie oraz nadzór nad stanem taboru i jego wyposażeniem, stanem higieniczno-porządkowym, w tym uzupełnianie pakietów sanitarnych w kabinach WC,
 - 2) dbanie o komfort termiczny podróżnych (regulacja ogrzewania i/lub klimatyzacji) nadzór nad bezpieczeństwem podróżnych oraz dbałość o ich komfort,
 - 3) udzielanie podróżnym bieżącej informacji w pociągu i na peronie, w szczególności przy opóźnieniach i skomunikowaniach pociągów,
 - 4) wykonywanie poleceń kierownika pociągu i organów kontrolnych, o ile nie są sprzeczne z obowiązującymi przepisami i instrukcjami oraz nie stwarzają zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, uszkodzenia taboru, życia i zdrowia pracowników lub podróżnych,
 - 5) przekazywanie sygnałów podczas wykonywania próby hamulca,
 - 6) udzielanie pomocy podróżnym ze szczególnym uwzględnieniem osób niepełnosprawnych,
 - 7) realizacja zadań określonych przez kierującego ewakuacją zgodnie z obowiązującą Procedurą,
 - 8) niezwłoczne informowanie kierownika pociągu o wszelkich wydarzeniach zaistniałych podczas pracy, brakach w wyposażeniu i usterekach w działaniu urządzeń i mechanizmów,
 - 9) obsługa urządzeń w 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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 10 z 55**

- 10) w razie awarii umieszczanie nalepek lub kartek informujących o niesprawności drzwi lub toalet,
- 11) zgłaszanie usterek technicznych oraz raportowanie nieprawidłowości i wydarzeń
- 12) prowadzenie na bieżąco własnej karty pracy drużyny konduktorskiej.

§ 2**Ubiór identyfikacyjny i wyposażenie**

1. Pracownicy drużyn konduktorskich zgłaszają się do pracy w kompletnym ubiorze identyfikacyjnym (umundurowaniu) określonym w „Standardach obsługi Klienta dla pracowników Drużyn Konduktorskich” wraz z niezbędnym wyposażeniem przydzielonym do osobistego użytku pracownika. Pracownikom drużyn konduktorskich zabrania się noszenia jakichkolwiek części ubioru odbiegających wzorem i kolorystyką od ubioru identyfikacyjnego.
2. Kierownicy pociągu i konduktorzy zobowiązani są w czasie pracy nosić identyfikator określonego wzoru. Identyfikator powinien być przypięty do ubioru identyfikacyjnego (umundurowania) na wysokości lewej górnej kieszeni marynarki, w taki sposób, aby zdjęcie i numer identyfikacyjny były widoczne dla podróżnego.
3. Wyposażenie kierownika pociągu podczas pracy stanowią:
 - 1) Wykaz Ostrzeżeń Stałych – WOS (dopuszcza się formę elektroniczną),
 - 2) upoważnienie do wykonywania czynności na stanowisku kierownika pociągu pasażerskiego i towarowego oraz aktualna Karta znajomości infrastruktury kolejowej i bocznic kolejowych,
 - 3) urządzenia mobilne (tablet, zestaw – terminal mobilny, pin-pad),
 - 4) torba służbowa według określonego wzoru,
 - 5) aktówka na dokumenty według określonego wzoru,
 - 6) niniejsza Instrukcja i inne instrukcje, które zgodnie z rozdzielnikiem przeznaczone są do osobistego użytku pracownika oraz rozkłady jazdy. Dopuszcza się posiadanie aktualnych wersji tych wydawnictw w formie elektronicznej gwarantującej w czasie pracy dostęp oraz możliwość ich kontroli,
 - 7) druki niezbędne do prowadzenia dokumentacji pociągu (raport z jazdy, wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu, karta próby hamulca),
 - 8) przybory piśmienne,
 - 9) karta pracy z potwierdzeniem wydania przez dyspozytora/dysponenta (lub jej wersja elektroniczna),
 - 10) wyposażenie identyfikacyjne (pieczętka identyfikacyjna, znakownik biletów, identyfikator),
 - 11) przybory sygnałowe (chorągiewka sygnałowa, latarka, gwizdek),
 - 12) urządzenie do zabezpieczenia przedziału (zamek z kłódką) lub klucz do zamykania przedziału,
 - 13) klucz prostokątny,
 - 14) środki łączności (radiotelefon radiołączności pociągowej, służbowy telefon komórkowy),
 - 15) apteczka pierwszej 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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 11 z 55**

- 16) w przypadku obsługi pociągów na terenie obcych zarządów wyposażenie zgodne z porozumieniami granicznymi (PMPG) lub umowami dwustronnymi.
4. Wyposażenie konduktora podczas pracy stanowią:
- 1) urządzenia mobilne (tablet, zestaw – terminal mobilny, pin-pad),
 - 2) torba służbowa według określonego wzoru,
 - 3) torba konduktorska lub saszetka koloru czarnego według określonego wzoru,
 - 4) niniejsza Instrukcja i inne instrukcje, które zgodnie z rozdzielnikiem przeznaczone są do osobistego użytku pracownika oraz rozkłady jazdy. Dopuszcza się posiadanie aktualnych wersji tych wydawnictw w formie elektronicznej gwarantującej dostęp w czasie pracy oraz możliwość ich kontroli,
 - 5) wyposażenie identyfikacyjne (pieczętka identyfikacyjna, znakownik biletów, identyfikator),
 - 6) przybory sygnałowe (chorągiewka sygnałowa, latarka, gwizdek),
 - 7) klucz prostokątny,
 - 8) przybory piśmienne,
 - 9) środki łączności – służbowy telefon komórkowy oraz wydawany przez dyspozytora/dysponenta na czas zmiany roboczej, w szczególnie uzasadnionych przypadkach, radiotelefon radiołączności pociągowej,
 - 10) w przypadku obsługi pociągów na terenie obcych zarządów wyposażenie zgodne z porozumieniami granicznymi (PMPG) lub umowami dwustronnymi,
 - 11) karta pracy z potwierdzeniem wydania przez dyspozytora/dysponenta (lub jej wersja elektroniczna).
5. Poza wyposażeniem wskazanym powyżej, pracownicy zobowiązani są do posiadania w czasie pracy innego wyposażenia wymaganego odrębnymi instrukcjami i zarządzeniami.
6. Pracownik drużyny konduktorskiej użytkujący radiotelefon radiołączności pociągowej, telefon komórkowy oraz inne wyposażenie, za które ponosi odpowiedzialność materialną, odpowiada za ich właściwą eksploatację oraz za zabezpieczenie przed kradzieżą i uszkodzeniem. Nie dopuszcza się pozostawiania ww. wyposażenia bez nadzoru, w tym w zamkniętym przedziale służbowym.
7. Pracownik drużyny konduktorskiej podczas pracy zobowiązany jest posiadać przy sobie dokument potwierdzający tożsamość (dowód, paszport, prawo jazdy) oraz sprawny zegarek.
8. Pracownicy drużyny konduktorskiej, którzy w trakcie zmiany roboczej przekraczają granicę państwową, zobowiązani są posiadać przy sobie dokument do tego uprawniający.

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 zespołu drużyn konдукtorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 12 z 55****Rozdział II****Obsługa pociągu****§3****Przyjęcie pociągu**

1. Pracownik drużyny konдукtorskiej przed rozpoczęciem pracy (zmiany roboczej) zobowiązany jest zgłosić się osobiście do dyspozytora/dysponenta zespołu drużyn konдукtorskich. Dyspozytor/dysponent drużyn konдукtorskich sprawdza, czy pracownik jest właściwie przygotowany do pracy zarówno pod względem stanu psychofizycznego jak i wyposażenia oraz umundurowania. Takiej oceny w odniesieniu do podległych konдукtorów powinien dokonać również kierownik pociągu. Zarówno dyspozytor/dysponent drużyn konдукtorskich jak i kierownik pociągu w przypadku jakichkolwiek uchybień zagrażających właściwemu wykonywaniu obowiązków zobowiązany jest nie dopuścić takiego pracownika do rozpoczęcia zmiany roboczej. Za dopuszczenie do pracy drużyny konдукtorskiej niekompletnie wyposażonej bądź niestarannie umundurowanej dyspozytor/dysponent drużyn konдукtorskich odpowiada na równi z winnymi pracownikami na zasadzie odpowiedzialności z tytułu nadzoru.
2. Sposób postępowania przy rozpoczynaniu pracy w „PKP Intercity” S.A. określają regulaminy pracy właściwe dla danej jednostki organizacyjnej oraz zarządzenia Dyrektorów tych jednostek.
3. Kierownik pociągu pobiera od dyspozytora/dysponenta drużyn konдукtorskich niezbędne wyposażenie a w przypadku braku elektronicznej karty pracy, wersję papierową kart pracy drużyny konдукtorskiej a następnie wraz z pozostałymi pracownikami udaje się w miejsce, w którym ma dokonać przyjęcia pociągu.
4. Przyjęcie pociągu może nastąpić:
 - 1) na stacji początkowej,
 - 2) na stacji pośredniej,
 - 3) na boczniczy kolejowej,
 - 4) w czasie jazdy pociągu.
5. Kierownik pociągu zobowiązany jest zająć w składzie pociągu wyznaczone zgodnie z postanowieniami właściwego dodatku do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów miejsce lub przedział konдукtorski.
6. Zakres czynności kierownika pociągu na stacji początkowej, podczas przyjęcia pociągu, z zastrzeżeniem ust. 7, jest następujący:
 - 1) odebranie od maszynisty dokumentacji pociągu, tj.:
 - a) wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu (wzór nr 1) lub międzynarodowego wykazu pojazdów w pociągu (wzór nr 2),

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 13 z 55**

- b) rozkazów pisemnych lub innych dokumentów (np. papierowej wersji raportu z jazdy).
- 2) założenie elektronicznego raportu z jazdy albo wersji papierowej w przypadku wystąpienia awarii systemu lub sprzętu (wzór nr 3),
 - 3) uzupełnienie dokumentacji pociągu,
 - 4) sprawdzenie stanu radiołączności pociągowej przez nawiązanie łączności z maszynistą.
7. Jeżeli przygotowanie pociągu do drogi pod względem ruchowym na bocznicach kolejowych, torach odstawczych lub stacji początkowej zgodnie z przyjętą organizacją pracy dokonywane jest przez kierownika pociągu, to zakres wykonywanych przez niego czynności, obejmuje:
- 1) sprawdzenie zgodności zestawienia składu pociągu z właściwym dodatkiem do rozkładu jazdy pociągów (lub zarządzeniem),
 - 2) sporządzenie wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu lub międzynarodowego wykazu pojazdów w pociągu,
 - 3) obliczenie masy ogólnej pociągu (składu pociągu) oraz masy hamującej rzeczywistej i wymaganej oraz wypełnienie i przekazanie maszyniście karty próby hamulca na zasadach określonych w Instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego Bw-56,
 - 4) sprawdzenie stanu radiołączności pociągowej przez nawiązanie łączności z maszynistą,
 - 5) złożenie elektronicznego raportu z jazdy (lub wersji papierowej w przypadku awarii),
 - 6) dopilnowanie lub dokonanie przepisowego osygnalizowania pociągu oraz zabezpieczenia drzwi czołowych na czole pierwszego wagonu i końcu ostatniego wagonu w składzie pociągu,
 - 7) wykonanie innych czynności przewidzianych w odrębnych instrukcjach i zarządzeniach lub wynikających z przyjętej organizacji pracy (np. dopilnowanie dokonania oględzin technicznych pociągu, wykonanie wymaganej próby hamulca),
 - 8) przekazanie maszyniście dokumentacji pociągu, tj. wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu lub międzynarodowego wykazu pojazdów w pociągu, rozkazów pisemnych i innych dokumentów (np. papierowej wersji raportu z jazdy), jeżeli wyjazd pociągu z bocznic kolejowych lub torów odstawczych odbywa się bez obsady konduktorskiej.
8. Po dokonaniu wszystkich czynności związanych z przygotowaniem pociągu do wyjazdu na stację początkową kierownik pociągu przed odjazdem powinien:
- 1) doręczyć maszyniście niezbędną dokumentację pociągową,
 - 2) stwierdzić, czy dano zezwolenie na wyjazd pociągu ze stacji,
 - 3) stwierdzić gotowość pociągu do odjazdu,
 - 4) dać sygnał Rp 14 „Odjazd pociągów pasażerskich” lub Rp 13 „Pociąg nr ... gotów do odjazdu”,
 - 5) przestrzegać postanowień regulaminu pracy bocznic kolejowych/torów odstawczych, w zakresie dotyczącym drużyn konduktorskich.

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 14 z 55**

9. Przy pociągach bez obsady konduktorskiej, odjazd pociągu następuje po otrzymaniu zezwolenia na wyjazd pociągu.
10. W przypadku przyjmowania składu pociągu w obecności rewidenta taboru, w razie stwierdzenia usterek, kierownik pociągu żąda ich niezwłocznego usunięcia. W sytuacji, gdy usunięcie nie jest możliwe, a usterki nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu lub podróży – kierownik odnotowuje ten fakt w raporcie z jazdy, książce pokładowej wagonu, a w przypadku zespołów trakcyjnych przekazuje maszyniście. Jednocześnie usterki zgłasza służbom technicznym przez Teczkę Konduktora albo sporządza papierową wersję raportu służbowego w przypadku awarii systemu lub sprzętu.
11. W przypadku przyjmowania składu pociągu przez drużynę konduktorską bez udziału rewidenta taboru, w razie stwierdzenia jakichkolwiek usterek, kierownik pociągu niezwłocznie podejmuje możliwe czynności w celu ich usunięcia. Jeżeli usunięcie usterek nie jest możliwe, a usterki nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu lub podróży – kierownik odnotowuje ten fakt w raporcie z jazdy, książce pokładowej wagonu, a w przypadku zespołów trakcyjnych przekazuje maszyniście. Jednocześnie usterki zgłasza służbom technicznym przez Teczkę Konduktora albo sporządza papierową wersję raportu służbowego w przypadku awarii systemu lub sprzętu.
12. Jeżeli usunięcie usterek i nieprawidłowości stwarza możliwość opóźnienia pociągu, drużyna konduktorska niezwłocznie informuje o tym dyżurnego ruchu stacji wyprawiającej pociąg (poprzez maszynistę) i właściwego Dyspozytora IC żądając decyzji, co do dalszego postępowania.
13. Kierownik pociągu ma obowiązek odmówić przyjęcia składu pociągu gdy stwierdzi, że znajdujący się w nim tabor zagraża bezpieczeństwu ruchu lub podróży. Odmowę przyjęcia składu wraz z podaniem przyczyny, kierownik pociągu niezwłocznie zgłasza dyżurnemu ruchu stacji wyprawiającej pociąg (poprzez maszynistę) i właściwemu Dyspozytorowi IC, a następnie odnotowuje ten fakt w raporcie z jazdy.
14. Na stacji początkowej kierownik pociągu sprawdza, czy skład drużyny trakcyjnej jest zgodny z zapisami w karcie pracy pojazdów i drużyn trakcyjnych.
15. Na stacji początkowej, bocznicach kolejowej lub torach odstawkowych po przygotowaniu pociągu do drogi pod względem ruchowym, o którym mowa w ust. 7, kierownik pociągu przekazuje stosowne egzemplarze dokumentów pociągu pracownikowi wyznaczonemu przez „PKP Intercity” S.A.
16. Dla pociągów, w których kierownik pociągu nie znajduje się w przylegającym do kabiny maszynisty przedziale połączonym przejściem z kabiną, rozkazy pisemne, w tym wydawane w formie wydruku komputerowego przyjmuje kierownik pociągu w dwóch egzemplarzach – za pokwitowaniem (godzina odbioru i podpis). Pierwopis rozkazu pisemnego kierownik pociągu przekazuje maszyniście za pokwitowaniem (godzina odbioru i podpis) na wtórniku, informując go o jego treści. W przypadku rozkazów pisemnych wydawanych w formie wydruku komputerowego, jeden egzemplarz kierownik pociągu przekazuje maszyniście za pokwitowaniem na drugim egzemplarzu wydruku komputerowego. Wtórnik rozkazu lub

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 15 z 55**

drugi egzemplarz wydruku komputerowego kierownik pociągu przekazuje na stacji końcowej wraz z pozostałą prowadzoną dokumentacją pociągu maszyniście lub innemu wyznaczonemu przez „PKP Intercity” S.A. pracownikowi.

17. Jeżeli wymagają tego postanowienia regulaminu technicznego, gotowość do odjazdu pociągu ze stacji, kierownik pociągu zgłasza maszyniście.
18. Przy wieloosobowej drużynie konduktorskiej, kierownik pociągu wyznacza dla poszczególnych konduktorów oraz dla siebie rejon do obsługi i nadzorowania, wpisując do raportu z jazdy (działka I), numery identyfikacyjne pracowników i przydzielone im do obsługi pojazdy.
19. Przyjęcie pociągu przez drużynę konduktorską na stacji pośredniej oraz w czasie jazdy pociągu polega na przyjęciu:
 - 1) przez kierownika pociągu dokumentacji pociągowej, od kierownika zdającego pociąg,
 - 2) od drużyny konduktorskiej zdającej pociąg, wszelkich informacji związanych z obsługą podróży, stanem taboru, itp.
20. Do czasu zakończenia procedury związanej z przyjmowaniem pociągu przez drużynę konduktorską, która pociąg obejmuje, czynności w pociągu pełni drużyna, która pociąg przekazuje.
21. Wszelkie stwierdzone usterki, braki w wyposażeniu i stanie technicznym taboru, w trakcie obsługi, kierownik pociągu odnotowuje w książce pokładowej wagonu oraz zgłasza służbom technicznym przez Teczkę Konduktora albo sporządza papierową wersję raportu służbowego w przypadku awarii systemu lub sprzętu.
22. Przyjęcie i obsługa pociągu poza granicą RP odbywa się zgodnie z właściwym dla danego przejścia granicznego regulaminem prowadzenia ruchu lub Pasażerskim Miejscowym Porozumieniem Granicznym (PMPG), z którego treścią pracownicy drużyn konduktorskich zobowiązani są zapoznać się w niezbędnym zakresie.

§ 4**Postępowanie w czasie postojów i jazdy pociągu**

1. W czasie rozkładowego postoju pociągu na stacji pośredniej lub przystanku, kierownik pociągu, poza uzasadnionymi przypadkami, zobowiązany jest przebywać na peronie w bezpośrednim sąsiedztwie pociągu i obserwować skład pociągu, podróży i pracę konduktorów oraz podawane sygnały.
2. W czasie postoju pociągu na stacji pośredniej lub przystanku, konduktorzy zobowiązani są przebywać na peronie przy przydzielonej im do obsługi części pociągu (wagonach) i obserwować skład pociągu, podróży oraz podawane sygnały. W uzasadnionych przypadkach lub na polecenie kierownika pociągu, konduktorzy mogą znajdować się w tym czasie przy innej części składu 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 zespołu drużyn konдукtorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

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

Strona 16 z 55

3. Pracownik drużyny konдукtorskiej obsługujący końcową część pociągu, w czasie postoju pociągu na stacjach i przystankach, powinien możliwe jak najczęściej, sprawdzać osygnalizowanie końca pociągu.
4. Kierownik pociągu odpowiedzialny jest za planowy odjazd ze stacji i przystanków, na których pociąg ma wyznaczony postój. W przypadku opóźnienia pociągu, czas postoju należy skracać do niezbędnego minimum, zapewniającego bezpieczną wymianę podróżnych i wykonanie innych czynności, dla których przewidziany został postój.
5. Przed odjazdem pociągu z toru przyperonowego (także w przypadku postoju na stacji, na której pociąg nie ma wyznaczonego postoju) drużyna konдукtorska po upewnieniu się, że nie ma przeszkód do odjazdu podaje sygnały:
 - 1) **Rp 11 „Wsiadać”**,
 - 2) **Rp 12 „Gotów do odjazdu”**,
 - 3) **Rp 14 „Odjazd pociągu pasażerskiego”**.Kolejność podawania sygnałów reguluje ust. 6, 7 i 8.
6. Wymienione w ust. 5 sygnały drużyna konдукtorska podaje:
 - 1) na stacjach, na których nie jest wymagane podanie sygnału Rd 1 „Nakaz jazdy” - po udzieleniu zezwolenia na wyjazd przez dyżurnego ruchu na semaforze wyjazdowym (drogowskazowym), o godzinie wskazanej w zeszycie w.r.j.,
 - 2) na stacjach, na których jest wymagane podanie sygnału Rd 1 „Nakaz jazdy” - po udzieleniu zezwolenia na wyjazd przez dyżurnego ruchu i podaniu sygnału Rd 1 przez dyżurnego ruchu, o godzinie wskazanej w zeszycie w.r.j.,
 - 3) na stacjach, przy wyjeździe z toru nie posiadającego semafora wyjazdowego - udzieleniu zezwolenia na wyjazd przez dyżurnego ruchu, po doręczeniu rozkazu pisemnego „S”, o godzinie wskazanej w zeszycie w.r.j.,
 - 4) na przystankach osobowych - o godzinie wskazanej w zeszycie w.r.j.
7. Dla przypadków określonych w ust. 6 pkt. 2 i 3 sygnały podaje się w następującej kolejności:
 - 1) konдукtorzy podają sygnały Rp 11 „Wsiadać”,
 - 2) po upewnieniu się, że nie ma przeszkód do odjazdu pociągu, konдукtorzy podają kolejno od najdalszego konдукtora w kierunku kierownika pociągu sygnał Rp 12 „Gotów do odjazdu”,
 - 3) po otrzymaniu sygnału Rp 12 „Gotów do odjazdu” od najbliższego konдукtora, kierownik pociągu podaje w kierunku maszynisty sygnał Rp 14 „Odjazd pociągu pasażerskiego”.
Jeżeli kierownik pociągu znajduje się w końcu lub środku pociągu, sygnał Rp 14 „Odjazd pociągu pasażerskiego” podany przez kierownika pociągu konдукtorzy powtarzają kolejno w kierunku maszynisty.
8. Dla przypadków określonych w ust. 6 pkt. 1 i 4 sygnały podaje się w następującej kolejności:
 - 1) kierownik pociągu podaje w kierunku konдукtorów sygnał Rp 12 „Gotów do odjazdu”,
 - 2) konдукtorzy podają sygnał Rp 11 „Wsiadać”,

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 17 z 55**

- 3) po upewnieniu się, że nie ma przeszkód do odjazdu pociągu, konduktorzy podają kolejno od najdalszego konduktora w kierunku kierownika pociągu sygnał Rp 12 „Gotów do odjazdu”,
 - 4) po otrzymaniu sygnału Rp 12 „Gotów do odjazdu” od najbliższego konduktora, kierownik pociągu podaje w kierunku maszynisty sygnał Rp 14 „Odjazd pociągu pasażerskiego”.
9. Jeżeli na stacji, z miejsca odjazdu pociągu nie widać wskazań semafora wyjazdowego (drogowskazowego) i dyżurny ruchu nie poinformował drużyny pociągowej środkami łączności o udzieleniu zezwolenia (na stacjach gdzie takie postępowanie wskazano w w.r.j.) kierownik pociągu po stwierdzeniu gotowości pociągu do odjazdu, zamiast sygnału Rp 14 „Odjazd pociągu pasażerskiego”, informuje maszynistę, że jazda pociągu dozwolona jest do miejsca ustawienia semafora z zachowaniem szczególnej ostrożności z zastrzeżeniem ust. 10. Maszynista po otrzymaniu od kierownika pociągu tej informacji, uruchamia pociąg i reguluje prędkość jazdy pociągu tak, aby w każdej chwili mógł go zatrzymać, przy czym prędkość nie może przekroczyć 20 km/h. Po ustaleniu, jaki sygnał wskazuje semafor dalsza jazda pociągu odbywa się według wskazań semafora.
10. W przypadku odjazdu pociągu z miejsca, gdzie nie widać wskazań semafora wyjazdowego, maszynista pociągu wyposażonego w ETCS poziomu 1, może uruchomić pociąg z prędkością wskazywaną przez urządzenia pokładowe bez konieczności ograniczania prędkości.
11. W pociągach składających się z zespołów trakcyjnych, pojazdów silnikowych przewożących podróżnych, w których urządzenia do sterowania drzwiami znajdują się na pulpicie w kabinie maszynisty, procedura postępowania drużyny konduktorskiej przed odjazdem z miejsca planowego postoju pociągu jest następująca:
- 1) przy jednoosobowej obsadzie konduktorskiej:
 - a) w miejscach, gdzie wymagany jest sygnał Rd 1 - po podaniu sygnału Rd 1 przez dyżurnego ruchu i stwierdzeniu przez kierownika pociągu, że nie ma przeszkód do odjazdu, kierownik pociągu podaje sygnał Rp 11, a następnie powiadamia maszynistę o gotowości do odjazdu słownie lub za pomocą urządzeń łączności (radiotelefonem łączności pociągowej) podając sygnał Rp 13 „Pociąg nr ... gotów do odjazdu”,
 - b) w miejscach, gdzie nie jest wymagany sygnał Rd 1 - kierownik pociągu o godzinie wskazanej w zeszycie w.r.j. i stwierdzeniu, że nie ma przeszkód do odjazdu, podaje sygnał Rp 11, a następnie powiadamia maszynistę o gotowości do odjazdu słownie lub za pomocą urządzeń łączności (radiotelefonem łączności pociągowej) podając sygnał Rp 13 „Pociąg nr ... gotów do odjazdu”.
 - 2) przy wieloosobowej obsadzie konduktorskiej:
 - a) w miejscach, gdzie wymagany jest sygnał Rd 1 - po podaniu sygnału Rd 1 przez dyżurnego ruchu drużyna konduktorska podaje sygnał Rp 11, a następnie po upewnieniu się, że nie ma przeszkód do odjazdu konduktorzy od najdalszego w kierunku kierownika pociągu podają sygnał Rp 12. Kierownik pociągu powiadamia maszynistę o gotowości do odjazdu słownie lub za pomocą urządzeń

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 18 z 55**

- łącności (radiotelefonem łączności pociągowej) podając sygnał Rp 13 „Pociąg nr ... gotów do odjazdu”,
- b) w miejscach, gdzie nie jest wymagany sygnał Rd 1 - kierownik pociągu o godzinie wskazanej w zeszycie w.r.j. podaje w kierunku konduktorów sygnał Rp 12 po otrzymaniu którego drużyna konduktorska podaje sygnał Rp 11, a następnie po upewnieniu się, że nie ma przeszkód do odjazdu konduktorzy od najdalszego w kierunku kierownika pociągu podają sygnał Rp 12. Kierownik pociągu powiadamia maszynistę o gotowości do odjazdu słownie lub za pomocą urządzeń łączności (radiotelefonem łączności pociągowej) podając sygnał Rp 13 „Pociąg nr ... gotów do odjazdu”.
12. Maszynista, po otrzymaniu sygnału Rp 13 od kierownika pociągu i podaniu sygnału dźwiękowego ostrzegającego podróżnych, zamyka drzwi w wagonach z kabiny sterowniczej i uruchamia pociąg po otrzymaniu zezwolenia na wyjazd wg zasad określonych w instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów.
13. Upewnienie się czy nie ma przeszkód do odjazdu polega na sprawdzeniu czy:
- 1) podróżni zakończyli wsiadanie i wysiadanie,
 - 2) osoby na peronie znajdują się w bezpiecznej odległości od pociągu, (gdy nie ma wymaganej widoczności należy powtórzyć sygnał Rp 11),
 - 3) zamknięte są drzwi wejściowe do pojazdów, jeżeli są otwarte należy je zamknąć (wyjątek stanowią drzwi, którymi będzie wsiadała drużyna konduktorska po podaniu odpowiednich sygnałów do odjazdu) . Drzwi wejściowe w składzie pociągu mogą być zamykane każde indywidualnie przez pracowników drużyny konduktorskiej, bądź za pomocą urządzenia do centralnego zamykania drzwi wejściowych, uruchamianego tylko przez kierownika pociągu, po podaniu sygnału Rp 11,
 - 4) nie ma innych zagrożeń.
14. Podczas odjazdu (ruszania) pociągu z toru przyperonowego, w celu sprawdzenia czy zachowane jest bezpieczeństwo podróżnych oraz osób będących na peronie, drużyna konduktorska po wykonaniu wymaganej procedury przed odjazdem pociągu:
- 1) w pociągu zestawionym z wagonów klasycznych - obserwuje peron w otwartych drzwiach wejściowych do wagonu, które zamyka niezwłocznie po ruszeniu pociągu. Następnie kontynuuje obserwację przez szybę w drzwiach wejściowych – do momentu utraty widoczności peronu,
 - 2) w pociągu zestawionym z elektrycznych zespołów trakcyjnych - wchodzi do wnętrza pociągu, a po zamknięciu drzwi i zablokowaniu ich przez maszynistę, obserwuje peron przez szybę w drzwiach wejściowych – do momentu utraty jego widoczności,
 - 3) w przypadku zauważenia (stwierdzenia) jakiegokolwiek niebezpieczeństwa, należy niezwłocznie pociąg zatrzymać (spowodować zatrzymanie).
15. Po zakończeniu obserwacji, o której mowa w ust. 14, drużyna konduktorska dokonuje sprawdzenia działania blokad drzwi wejściowych wagonów wyposażonych w urządzenia do

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 19 z 55**

blokady drzwi. Drużyna konduktorska dokonuje sprawdzenia działania zabezpieczenia drzwi wejściowych przed otwarciem w trakcie jazdy powyżej 5km/h, w następujący sposób:

- 1) drzwi skrzydłowo-łamane (konstrukcja polska – blokada klamek drzwi wejściowych) - przesuwając klamkę drzwi w kierunku otwarcia; w przypadku stwierdzenia luźnego przesuwu klamki, bez wyczuwalnego oporu (ok. 1/4 pełnego przesuwu), uznaje się, że blokada drzwi w wagonie jest niesprawna;
- 2) drzwi skrzydłowo-łamane (blokada rygli drzwi wejściowych – konstrukcja stosowana w taborze Kolei DB) - przesuwając klamkę drzwi w kierunku otwarcia (pełny przesuw klamki w kierunku otwarcia); drzwi nie powinny się otworzyć;
- 3) drzwi odskokowo-przesuwne – pracownik dokonuje wzrokowych oględzin, czy nie świeci się sygnalizacja sterowania drzwi, następnie lekko pociąga dźwignię awaryjnego otwierania drzwi (jej ruch powinien być luźny); w przypadku wyczuwalnego oporu przed skrajnym położeniem, uznaje się, że drzwi są pozbawione sterowania i należy je jak najszybciej zabezpieczyć przed otwarciem.

W przypadku ujawnienia nieprawidłowego działania blokady, drzwi należy zamknąć na klucz prostokątny i umieścić na nich obustronny druk Mw-517 (nalepka wzoru S wg RIC) „drzwi nieczynne - prosimy korzystać z innych drzwi”. Następnie drużyna konduktorska przystępuje do czynności związanych z obsługą i odprawą podróżnych:

- 1) konduktor - niezwłocznie,
 - 2) kierownik pociągu - po uzupełnieniu prowadzonej dokumentacji pociągowej.
16. W czasie jazdy pociągu, drużyna konduktorska powinna w miarę możliwości zwracać uwagę na sygnały podawane z pociągu przez maszynistę, sygnały na stacjach i na szlaku, sygnały podawane z posterunków ruchu, a kierownik pociągu dodatkowo na komunikaty wyświetlane na panelu diagnostycznym, w pociągu w którym takowy występuje. Wszelkie stwierdzone lub zauważone nieprawidłowości (zdarzenia) wymagające interwencji, konduktor niezwłocznie przekazuje kierownikowi pociągu. Jeżeli jest taka konieczność informacje uzyskane od konduktora i stwierdzone lub zauważone przez siebie, kierownik niezwłocznie przekazuje maszyniście. Sposób przekazywania informacji przez kierownika do odpowiednich służb odbywa się na zasadach ustalonych w Spółce.
17. Każdy pracownik wchodzący w skład drużyny pociągowej powinien zatrzymać pociąg, jeżeli zauważy, że:
- 1) z pociągu, z posterunku ruchu lub ze szlaku podawane są sygnały „Stój”,
 - 2) w pociągu lub na torze jest przeszkoda do dalszej jazdy,
 - 3) na sąsiednim torze jest nieosygnalizowana przeszkoda do jazdy.
18. Kierownik pociągu powinien:
- 1) zatrzymać pociąg, jeżeli zauważy, że:
 - a) prowadzący pojazd kolejowy nie zatrzymuje pociągu przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, gdzie pociąg miał się zatrzymać,
 - b) pociąg skierowano w innym kierunku, niż przewiduje rozkład jazdy, a kierownika pociągu o tym nie powiadomiono,

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 20 z 55**

- c) prowadzący pojazd kolejowy przekracza dozwoloną prędkość jazdy lub nie przestrzega obowiązujących ostrzeżeń,
 - d) pociąg jest cofany bez wcześniejszego powiadomienia kierownika pociągu,
 - 2) zawiadomić dyżurnego ruchu najbliższej stacji (poprzez maszynistę), jeżeli zauważy na obsługiwanych przejeździe kolejowo-drogowym otwarte rogatki (półrogatki) i brak dróżnika przejazdowego,
 - 3) w razie potrzeby, a także w razie zatrzymania pociągu na torze szlakowym, obserwować tor szlakowy znajdujący się przed pociągiem i gdyby po tym torze zbliżał się inny pociąg, biec naprzeciw niego i podawać sygnały „Stój”,
 - 4) zawiadomić dyżurnego ruchu (poprzez maszynistę) o nieplanowanym zatrzymaniu pociągu na szlaku oraz przyczynie jego zatrzymania.
19. W przypadkach szczególnych takich jak uszkodzenie urządzeń kontrolujących czujność prowadzącego pojazd kolejowy albo urządzeń radiołączności, przy jednoosobowej obsłudze trakcyjnej, kierownik pociągu na wezwanie prowadzącego pojazd kolejowy powinien zająć miejsce w kabinie sterowniczej.
20. Maszynista może również wezwać kierownika pociągu do czynnej kabiny sterowniczej jeżeli będzie to podyktowane względami bezpieczeństwa (np. prowadzenie pociągu w trudnych warunkach atmosferycznych - silna mgła, ulewny deszcz, śnieżyca, itp.).
21. Zajęcie miejsca w czynnej kabinie lub opuszczanie czynnej kabiny maszynisty przez kierownika pociągu może nastąpić w miejscach planowego postoju, na stacjach przyległych do odcinków, na których ma odbywać się jazda w kabinie lub w czasie jazdy, jeżeli między kabiną maszynisty, a przedziałem pasażerskim znajduje się bezpieczne przejście (np. w EZT). Kierownik pociągu winien być pouczony przez maszynistę o sposobie zatrzymania pociągu ze stanowiska maszynisty oraz o sposobie wyłączenia pojazdu trakcyjnego z pracy. Fakt przeprowadzenia ww. pouczenia kierownik pociągu potwierdza swoim podpisem w książce pokładowej pojazdu trakcyjnego. Ponadto w przypadku obsługi pojazdu trakcyjnego przez jednoosobową drużynę trakcyjną, kierownik pociągu na wezwanie maszynisty powinien być zawsze obecny przy wykonywaniu przez maszynistę czynności przy urządzeniach elektrycznych wysokiego napięcia.
22. Podczas jazdy w kabinie maszynisty kierownik pociągu wykonuje polecenia maszynisty w części dotyczącej bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz zobowiązany jest do obserwacji:
- 1) sygnałów i wskaźników, informowania się wzajemnie z maszynistą o ich wskazaniach, powtarzania każdej otrzymanej informacji oraz kontrolowanie, czy maszynista stosuje się do tych wskazań i nie przekracza prędkości,
 - 2) czy na torze, po którym pociąg ma przejechać, nie ma przeszkód do jazdy,
 - 3) czy na przejazdach z rogatekami lub półrogatkami są one zamknięte lub czy przejazd taki jest strzeżony przez pracownika,
 - 4) czy sieć trakcyjna nie ma uszkodzenia zagrażającego bezpieczeństwu ruchu,
 - 5) czy na mijanych pociągach nie ma niebezpiecznych usterek, jak np. przesunięcie się ładunku, grzania się czopa osi, itp.

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 21 z 55**

23. Przed przybyciem pociągu na stację, na której zgodnie z rozkładem jazdy lub posiadaną dyspozycją, do/ze składu pociągu będą doczepiane/odczepiane wagony, kierownik pociągu powinien sporządzić wykaz pojazdów doczepionych/odczepionych (wzór nr 4) oraz dokonać stosownej korekty w prowadzonej dokumentacji pociągu. Z odpowiednim wyprzedzeniem drużyna konduktorska powinna poinformować o tym podróżnych znajdujących się w wagonach, które zostaną odczepione od składu pociągu.
24. Kierownik pociągu ma obowiązek udostępnić osobom upoważnionym kartę pracy drużyny konduktorskiej (lub umożliwić wgląd do elektronicznej wersji karty pracy), dokumenty stanowiące załączniki do raportu z jazdy oraz umożliwić wgląd do elektronicznego raportu z jazdy. W razie nie dokonania przez osobę upoważnioną zapisu o dokonanej kontroli, do raportu z jazdy lub papierowej wersji kart pracy drużyny konduktorskiej kierownik pociągu odpowiednio wpisuje:
- 1) rodzaj kontroli,
 - 2) odcinek kontroli,
 - 3) dane identyfikujące osobę kontrolującą.
25. W przypadku, gdy uzasadnione jest dodanie wagonu do składu, wymiana lub wyłączenie wagonu ze składu pociągu, kierownik pociągu niezwłocznie zgłasza to Dyspozytorowi IC celem wyznaczenia stacji, na której jest możliwość przeprowadzenia takiej czynności.
26. Podczas jazdy pociągu, konduktor ma obowiązek stale przebywać w wagonach przydzielonych mu do obsługi, cyklicznie przemieszczać się przez te wagony w celu nadzorowania ich stanu technicznego, bezpieczeństwa podróżnych oraz informowania podróżnych i udzielania im wszelkiej możliwej pomocy. Opuszczanie tych wagonów może nastąpić tylko w uzasadnionym przypadku lub na polecenie kierownika pociągu.
27. W trakcie wykonywania obowiązków konduktor może przebywać w przedziale konduktorskim wyłącznie na polecenie lub za zgodą kierownika pociągu. Pracownikom drużyny konduktorskiej, podczas pobytu w przedziale konduktorskim lub innym zabrania się leżeć, spać, głośno zachowywać się, zdejmować części umundurowania i naruszać przepisy porządkowe obowiązujące w pociągu. Kierownik pociągu ponosi odpowiedzialność za zachowanie osób przebywających w przedziale konduktorskim.
28. Kierownik pociągu zobowiązany jest do:
- 1) sprawdzania stanu radiołączności pociągowej przez nawiązanie łączności z maszynistą podczas każdorazowej zmiany kanału radiołączności pociągowej,
 - 2) powiadomienia maszynisty o uszkodzeniu radiotelefonu podczas najbliższego planowego postoju pociągu,
 - 3) natychmiastowego powiadomienia właściwej miejscowo jednostki Policji, Straży Ochrony Kolei i Dyspozytora IC o wszelkich zjawiskach mogących mieć negatywny wpływ na stan bezpieczeństwa na obszarze kolejowym, w tym o:
 - a) osobach przebywających bez uzasadnienia na obszarze kolejowym lub wzbudzających podejrzenia (zachowujących się odmiennie od przyjętych zasad),
 - b) powstałym zagrożeniu dla życia lub zdrowia osób,

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 22 z 55**

- c) kradzieży mienia klientów lub mienia kolejowego,
- d) obrzuceniu pociągu,
- e) wybryków chuligańskich,
- f) dewastacji taboru, itp.,

a w przypadku prowadzenia działań operacyjnych przez SOK lub Policję w pociągu, na wezwanie dowódcy patrolu, uczestniczyć w podjętych działaniach interwencyjnych lub delegować do tego konduktora.

29. Drużyna konduktorska zobowiązana jest również do:

- 1) włączania oświetlenia w pociągu z chwilą zapadnięcia zmroku, przed wjazdem do tunelu itp. przypadkach oraz wyłączenia oświetlenia, jeżeli jest już niepotrzebne,
- 2) wyłączenia oświetlenia w przedziałach nie zajętych przez podróżnych,
- 3) włączenia ogrzewania w pociągu/wagonie, po stwierdzeniu przez kierownika pociągu iż jest to konieczne w celu zapewnienia odpowiednich warunków podróży, na żądanie podróżnych i w innych uzasadnionych przypadkach,
- 4) zamykania i otwierania wszystkich toalet z otwartym układem sanitarnym w pociągu na odcinkach wymaganych przez zarządcę infrastruktury,
- 5) informowania podróżnych o opóźnieniu pociągu i skomunikowaniu z innymi opóźnionym pociągami zdążającymi na skomunikowanie,
- 6) przyjmowania od podróżnych informacji dotyczących potrzeby dokonania skomunikowania w przypadku opóźnienia pociągu. Dane o liczbie podróżnych na skomunikowanie w postaci: „od stacji Katowice na pociąg nr 421 do stacji Żywiec - 5 podróżnych, na pociąg nr 315 do stacji Wisła Uzdrowisko - 18 podróżnych”, należy zgłaszać za pomocą dostępnych środków łączności. Potrzebę dokonania skomunikowania w przypadku opóźnienia pociągu, kierownik pociągu zobowiązany jest zgłaszać do właściwej terytorialnie Dyspozytury IC w czasie od 30 do 20 minut przed planowanym odjazdem pociągu komunikowanego, ze stacji na której ma nastąpić przesiadka podróżnych,
- 7) przekazania decyzji właściwego kompetencyjnie Dyspozytora IC o skomunikowaniu podróżnym, a w razie odmowy skomunikowania - poinformowania o sposobie dalszej podróży.

30. Służbowych telefonów komórkowych nie wolno używać:

- 1) do rozmów prywatnych,
- 2) w czasie obsługi pociągu,

chyba że występuje sytuacja konieczności wykonania połączenia alarmowego tj. do służb ratowniczych, policji, dyspozytury w kwestiach zaistniałej sytuacji ruchowej.

31. Zabronione jest korzystanie z prywatnego telefonu, w trakcie wykonywania obowiązków służbowych. Zakaz nie dotyczy sytuacji wyższej konieczności, tj. połączeń alarmowych, do służb ratowniczych, policji. Używanie prywatnych telefonów do celów służbowych jest dozwolone wyłącznie w przypadku niesprawności służbowych środków łączności.

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 zespołu drużyn konдукtorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 23 z 55****§ 5****Zdanie pociągu**

1. Czynności związane ze zdaniem pociągu mogą mieć miejsce:
 - 1) na stacji końcowej,
 - 2) na stacji pośredniej,
 - 3) w czasie jazdy pociągu.
2. Zdanie pociągu na stacji pośredniej oraz w czasie jazdy pociągu polega na:
 - 1) przekazaniu przez kierownika pociągu kompletu prowadzonych dokumentów pociągu kierownikowi pociągu przyjmującemu pociąg,
 - 2) przekazaniu drużynie konдукtorskiej przyjmującej pociąg wszelkich informacji związanych z obsługą podróży, stanem taboru itp.,
3. Kierownik pociągu zobowiązany jest przekazać pociąg, wyłącznie drużynie konдукtorskiej w pełni przygotowanej do podjęcia pracy. W innym przypadku niezwłocznie powiadamia maszynistę pociągu oraz Dyspozytora IC z podaniem przyczyn i żądaniem decyzji.
4. Na stacji zwrotnej, na której znajduje się dyspozytor/dysponent drużyn konдукtorskich drużyna konдукtorska ma obowiązek osobistego zgłoszenia się do dyspozytora/dysponenta oraz pozostawania w jego dyspozycji. W trakcie pobytu na stacji zwrotnej drużyna konдукtorska nie może bez zgody dyspozytora/dysponenta drużyn konдукtorskich oddalać się z miejsca wyznaczonego do przebywania.
5. Na stacji końcowej drużyna konдукtorska zobowiązana jest:
 - 1) dopilnować, aby wszyscy podróżni opuścili pociąg i sprawdzić czy nie pozostawili rzeczy,
 - 2) wyłączyć oświetlenie w wagonach i jeżeli postanowienia regulaminu technicznego nie stanowią inaczej wygasić sygnaty końca pociągu,
 - 3) zamknąć wszystkie okna i drzwi wejściowe do pojazdów,
 - 4) przekazać dokumenty pociągowe:
 - a) maszyniście – w przypadku pociągów odstawianych na bocznicy kolejowej lub toru odstawcze,
 - b) wyznaczonemu pracownikowi – w przypadku pociągu, którego zdanie po względem ruchowym (zgodnie z regulaminem technicznym stacji), następuje w peronach stacji,
 - 5) przed odprężeniem pojazdu trakcyjnego, zabezpieczyć skład pociągu przed zbiegnięciem w sposób wskazany w regulaminie technicznym,
 - 6) podać maszyniście sygnał „odjazd” – dla pociągów odstawianych na bocznicy kolejowej lub stacje techniczną,
 - 7) dla pociągów odstawianych na bocznicy kolejowej lub stacje techniczną po podaniu sygnału do odjazdu pociągu – do pozostania na peronie i obserwowania składu do momentu opuszczenia toru przyperonowego stacji końcowej a w przypadku wystąpienia zagrożenia podawania sygnał „Stój” do czasu zatrzymania 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 zespołu drużyn konдукtorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 24 z 55**

6. Jeżeli dyspozytor zespołu drużyn konдукtorskich nie wyznaczy dodatkowej pracy (z zachowaniem przepisów o czasie pracy), pracę przy obsłudze pociągu uznaje się za zakończoną.
7. Zdanie pociągu poza granicą RP odbywa się zgodnie z właściwym dla danego przejścia granicznego regulaminem prowadzenia ruchu lub Pasażerskim Miejscowym Porozumieniem Granicznym (PMPG), z którego treścią pracownicy drużyn konдукtorskich zobowiązani są zapoznać się w niezbędnym zakresie.

§6**Manewry**

1. Manewry są to wszelkie zamierzone ruchy taboru kolejowego oraz związane z nimi czynności wykonywane na torach kolejowych z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu. Przystawienie pociągu na stacji z toru na tor, wprowadzenie go na właściwe miejsce (cofanie, podciągnięcie) po uprzednim zatrzymaniu się na torze, na który został przyjęty, należy uważać za manewry.
2. Szczegółowe postanowienia w zakresie wykonywania pracy manewrowej zawarte są w instrukcjach o technice pracy manewrowej.

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 25 z 55****Rozdział III
Dokumenty pociągu****§ 7****Raport z jazdy**

1. Raport z jazdy (wzór nr 3) jest dokumentem, który powinien szczegółowo przedstawiać rzeczywisty obraz pracy pociągu oraz istotne okoliczności towarzyszące jeździe pociągu.
2. Raport z jazdy jest prowadzony w formie elektronicznej, a w przypadku awarii systemu powinien być prowadzony w formie papierowej. W wyjątkowej sytuacji, gdy raport z jazdy jest prowadzony w formie elektronicznej i nastąpi awaria systemu, pracownik winien rozpocząć sporządzanie raportu z jazdy w formie papierowej.
3. Raport z jazdy stanowi podstawę do rejestrowania rzeczywistego czasu jazdy i odchyień od rozkładowego czasu jazdy.
4. Raport z jazdy służy do ustaleń wszelkich zmian w składzie pociągu, wypadków i wydarzeń podczas jazdy, postojów oraz kontroli przebiegu pociągu i lokomotywy.
5. Raport z jazdy może być dowodem w dochodzeniach lub w postępowaniach wyjaśniających.
6. Raport z jazdy należy prowadzić oddzielnie na jednym formularzu dla każdego pociągu z obsadą kierownika pociągu.
7. Zmiana drużyny konduktorskiej, trakcyjnej lub któregośkolwiek z jej członków w stacji pośredniej biegu pociągu nie powoduje konieczności prowadzenia nowego raportu z jazdy.
8. Elektroniczną wersję raportu z jazdy wypełnia się dokładnie i starannie zgodnie ze stanem faktycznym uzupełniając wszystkie rubryki. Raport z jazdy winien być uzupełniany na tablicie służbowym, w aplikacji „Teczka Konduktora”. W raporcie elektronicznym należy uwzględnić wszelkiego rodzaju zdarzenia mające wpływ na prawidłowy przejazd pociągu na danej trasie. W przypadku wprowadzenia błędnych danych, należy dokonać edycji wpisu, a w przypadku braku możliwości edycji należy niezwłocznie skontaktować się z wydziałem Service Desk.
9. W papierowej wersji raportu z jazdy wszystkie rubryki należy wypełniać długopisem, dokładnie i starannie zgodnie ze stanem faktycznym. W razie pomyłki, błędny zapis należy przekreślić tak, aby go można było odczytać i obok albo pod nim zamieścić nowy zapis właściwy, potwierdzając dokonanie zmiany własnoręcznym podpisem. Raport z jazdy wypełnia się wpisując:
 - 1) w działce A:
 - a) rodzaj pociągu według oznaczenia podanego w wewnętrznym rozkładzie jazdy,
 - b) numer pociągu,
 - c) dzień, miesiąc i rok wyjazdu pociągu,
 - d) nazwę stacji, od której rozpoczyna się i kończy prowadzenie raportu z jazdy.

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 26 z 55**

następne wiersze działki A wypełnia się wówczas, gdy ten sam skład pociągu otrzymuje inny numer lub inny rodzaj pociągu,

- 2) w działce B zawierającej dane o pojazdach trakcyjnych i drużynie trakcyjnej:
 - a) serie i numery pojazdów trakcyjnych,
 - b) nazwiska i imiona maszynistów, pomocników maszynistów, ich macierzysty zakład taboru oraz nazwy stacji między którymi pracownicy obsługują pociąg,
- 3) w działce C zawierającej dane o składzie drużyny konduktorskiej:
 - a) nazwisko i imię każdego pracownika drużyny konduktorskiej,
 - b) rodzaj czynności wykonywanych w pociągu i numer identyfikacyjny pracownika,
 - c) nazwę jednostki macierzystej każdego pracownika,
 - d) nazwy stacji, pomiędzy którymi każdy z pracowników obsługuje pociąg,
- 4) w działce D wpisuje się dyspozycje wagonowe oraz informacje o rezerwacji, itp.,
- 5) działkę E zawierającą dane o czasie jazdy, zmianie składu i okolicznościach towarzyszących jeździe pociągu prowadzi kierownik pociągu wpisując:
 - a) w rubryce 1 - nazwę stacji początkowej i końcowej, od której rozpoczyna się i w której kończy się prowadzenie raportu z jazdy. Nazwy pośrednich posterunków ruchu i punktów eksploatacyjnych wpisuje się wówczas, gdy powstały na nich odchylenia od rozkładowych czasów jazdy lub postojów, albo gdy nastąpiła zmiana obciążenia pociągu, względnie, gdy dokonano na posterunku ruchu krzyżowań pociągów, zmiany masy brutto, zmiany drużyny pociągowej, wręczono rozkazy pisemne, miejsc nieplanowanego postoju itp.,
 - b) w rubrykach 2 – 8 odpowiednio:
 - czas jazdy wg zegarka od miejsca wymienionego w rubryce 1,
 - czas przyjazdu pociągu do miejsca zatrzymania, czas postoju w tym miejscu,
 - czas odjazdu w dalszą drogę,
 - ilość minut, o jaką w porównaniu z rozkładem jazdy został skrócony lub zwiększony czas jazdy na danym szlaku,
 - czas postoju w miejscu zatrzymania w przypadku, gdy nastąpiło odchylenie od obowiązującego rozkładu jazdy,
 - gdy pociąg przybył na końcową stację prowadzenia raportu z jazdy itp.,
 - c) w rubryce 9 - w postaci ułamka:

liczbę wagonów w składzie pociągu
długość składu pociągu w metrach (z dokładnością do 1/10 metra)
 - d) w rubryce 10 - na podstawie wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu masę składu pociągu w tonach, z dokładnością do jednej tony,
 - e) w rubryce 11 - masę hamującą w tonach w postaci ułamka:

masa hamująca

wymagana**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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 27 z 55**

masa hamująca
rzeczywista

- f) w rubryce 12 - wręczone rozkazy pisemne i/lub zawiadomienia,
 - g) w rubryce 13 - przyczyny opóźnień pociągu w stacji początkowej i końcowej prowadzenia raportu z jazdy, w stacjach pośrednich oraz inne uwagi, dotyczące przyczyny powstałego opóźnienia,
 - h) w rubryce 14 wpisuje się uwagi.
dokonane przez kierownika pociągu zapisy w działce E raportu z jazdy powinny być zgodne z analogicznymi zapisami w kartach pracy drużyny i pojazdu trakcyjnego oraz kartach pracy drużyny konduktorskiej.
- 6) działkę F wypełnia rewident taboru (uprawniony pracownik), który dokonuje próby hamulca oraz oględzin technicznych (tylko w wersji papierowej raportu z jazdy), odnotowując w niej fakt przeprowadzenia:
- a) próby działania hamulca zespolonego. W przypadku wykonania próby na bocznicę kolejowej rewident taboru (uprawniony pracownik) przekazuje maszyniście kartę próby hamulca zespolonego, a po rozwiązaniu pociągu dołącza się ją do raportu z jazdy,
 - b) oględzin technicznych wagonów. W przypadku wykonania próby hamulca zespolonego na bocznicę kolejowej, potwierdzenie przeprowadzenia oględzin technicznych wagonów stanowi karta próby hamulca zespolonego, o której mowa w lit. a.
adnotacje muszą być potwierdzone własnoręcznym podpisem i pieczętką identyfikacyjną.
- 7) działka G służy do wpisywania uwag osób upoważnionych do przeprowadzania kontroli w pociągu,
- 8) w działce H kierownik pociągu wpisuje nazwiska, imiona, stanowiska i jednostki macierzyste pracowników kolejowych odbywających przejazdy służbowe,
- 9) w działce I kierownik pociągu wpisuje adnotacje o zauważonych podczas jazdy nieprawidłowościach, jak np. podanie, odebranie oraz odwołanie sygnału „Alarm”, defekcie pojazdu trakcyjnego, uszkodzeniu wagonów itp. W działce tej kierownik pociągu wymienia wszystkie załączniki dołączone do niniejszego raportu z jazdy, oraz dokonuje zapisów dotyczących skomunikowań pociągu na stacjach,
- 10) w działce J kierownik pociągu czytelnym podpisem i odciskiem pieczętki identyfikacyjnej potwierdza wiarygodność zapisów (nie dotyczy wersji elektronicznej raportu z jazdy).
10. Załączniki do raportu z jazdy prowadzonego w wersji elektronicznej jak i papierowej stanowią:
- 1) wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu,
 - 2) wykaz pojazdów doczepionych/odczepionych do/z 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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 28 z 55**

- 3) pisemne powiadomienia i polecenia otrzymane przez kierownika pociągu (np. rozkazy pisemne),
 - 4) inne załączniki wynikające z odrębnych instrukcji,
 - 5) karta próby hamulca (po rozwiązaniu pociągu).
11. Wszystkie załączniki do raportu z jazdy kierownik pociągu powinien uporządkować i trwale połączyć z raportem z jazdy w miejscu na to przeznaczonym (nie dotyczy raportu z jazdy prowadzonego w formie elektronicznej) i oddać wyznaczonemu pracownikowi lub maszyniście na stacji końcowej.
 12. Za prawidłowe prowadzenie raportu z jazdy oraz kompletność wszystkich załączników odpowiadają kierownicy pociągu prowadzący raport z jazdy.
 13. Prawo wglądu do raportów z jazdy przysługuje:
 - 1) naczelnikom sekcji drużyn konduktorskich, przez które przejeżdża pociąg,
 - 2) kolejowym organom kontrolnym, tj. pracownikom upoważnionym do wykonywania czynności kontrolnych na mocy specjalnych upoważnień,
 - 3) przedstawicielom stosownych organów państwowych z zastrzeżeniem prawa wglądu do raportu z jazdy w obecności przedstawiciela przewoźnika,
 - 4) zwierzchnikom drużyn konduktorskich,
 - 5) innym osobom upoważnionym na mocy odrębnych przepisów.
 14. Raporty z jazdy wraz z załącznikami do nich (w tym doręczone rozkazy pisemne) są zdawane i przechowywane zgodnie z regulaminem pracy.

§ 8**Karta próby hamulca**

1. Kartę próby hamulca sporządza się zgodnie z postanowieniami „Instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego Bw-56”, a dla pociągów międzynarodowych zgodnie z postanowieniami porozumień międzynarodowych.
2. Kartę prób hamulca wypełnia kierownik pociągu, a przy pociągach bez drużyny konduktorskiej inny pracownik wyznaczony do pełnienia tych czynności podczas przygotowania pociągu „do drogi”. Oryginał karty próby hamulca otrzymuje maszynista prowadzący pociąg.
3. Karta próby hamulca znajduje się na całej drodze przebiegu pociągu zawsze w kabinie maszynisty, z której prowadzony jest pociąg. Po rozwiązaniu pociągu kartę próby hamulca dołącza się jako załącznik do dokumentacji pociągowej.

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 29 z 55****§ 9****Wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu**

1. Wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu (wzór nr 1) sporządza się dla każdego zestawionego pociągu zarówno w wersji elektronicznej i papierowej, przy czym dla pociągów kursujących w ruchu międzynarodowym w wersji papierowej sporządza się międzynarodowy wykaz pojazdów w pociągu (wzór nr 2) chyba, że odrębne regulacje stanowią inaczej. Wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu stanowi dokument stwierdzający wyprawienie pojazdów ze stacji początkowej do stacji docelowej (przeznaczenia).
2. Na pojazdy doczepione/odczepione do/z pociągu na stacjach pośrednich, sporządza się wykaz pojazdów doczepionych/odczepionych do/z pociągu (wzór nr 4).
3. Pojazdy, znajdujące się w pociągu, należy spisać w miejscu ich postoju w kolejności ustawienia.
4. Rzeczywista masa hamująca jest sumą mas hamujących wszystkich jednostek taboru kolejowego z czynnymi hamulcami:
 - 1) znajdujących się w składzie pociągu – dla pociągów jadących z prędkością nie większą niż 120 km/h,
 - 2) znajdujących się w pociągu – dla pociągów jadących z prędkością większą niż 120 km/h, dla pociągów o masie składu pociągu mniejszej od 200 ton oraz dla pociągów wykonujących międzynarodowe przewozy kolejowe.
5. Masa ogólna pociągu jest sumą mas pojazdów kolejowych wraz z ładunkiem przy czym:
 - 1) dla pociągu kursującego z prędkością do 120 km/h jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych bez czynnego pojazdu z napędem,
 - 2) dla pociągu kursującego z prędkością większą niż 120 km/h, dla pociągu o masie składu pociągu mniejszej od 200 t oraz dla pociągu wykonującego międzynarodowe przewozy kolejowe - jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych wraz z czynnym pojazdem kolejowym z napędem.
6. Wersję papierową wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu sporządza się w dwóch egzemplarzach. Wykaz należy prowadzić czytelnie i starannie. Wszelkie pomyłkowe lub błędne zapisy powinny być przekreślone, a obok wpisane dane prawidłowe, potwierdzone własnoręcznym podpisem sporządzającego wykaz. Jakakolwiek inna forma poprawek błędnych lub pomyłkowych danych jest zabroniona. Pierwsza kopia pozostaje na stacji zestawienia pociągu. Oryginał pozostaje jako załącznik do raportu z jazdy. Zasada ta nie obowiązuje w przypadku sporządzania międzynarodowego wykazu pojazdów w pociągu. W tym zakresie obowiązują zasady ustalone w ramach umów i porozumień pomiędzy zainteresowanymi zarządami kolejowymi.
7. Wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu sporządza odprawiający. Odprawiający to osoba odpowiedzialna za wystawienie lub prowadzenie wykazu, przekazanie

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 30 z 55**

i przyjęcie pociągu na stacji początkowej, pośredniej i końcowej. Kierownik pociągu jest odpowiadającym w przypadku pociągów których przygotowanie do drogi pod względem ruchowym (zgodnie z regulaminem technicznym stacji) następuje w peronach stacji.

8. W wykazie zamieszcza się następujące dane:
 - 1) identyfikatory pojazdów kolejowych włączonych do składu pociągu,
 - 2) długość poszczególnych pojazdów kolejowych i ich długość łączną (długość łączną zaokrąglamy do pełnego metra w górę),
 - 3) masy poszczególnych pojazdów kolejowych (masę ładunku, własną i ogólną pojazdu) i ich masy łączne,
 - 4) rzeczywistą masę hamującą poszczególnych pojazdów kolejowych i ich łączną rzeczywistą masę hamującą,
 - 5) stację nadania i przeznaczenia,
 - 6) uwagi w tym ewentualne informacje o przewożonych towarach niebezpiecznych wraz z numerem klasyfikacyjnym wynikającym z regulaminu RID.
9. Na stacji początkowej, w przypadku pociągów których przygotowanie do drogi pod względem ruchowym następuje w peronach stacji, odpowiadający o którym mowa w ust. 7, w Tabeli 1 dokonuje zapisów w kolumnie 1 - odpowiednio dla kolejnych wierszy:
 - 1) numer pociągu,
 - 2) datę wyprawienia,
 - 3) nazwę stacji wyprawienia pociągu,
 - 4) nazwę stacji docelowej pociągu,
 - 5) imię i nazwisko kierownika pociągu (w przypadku pociągów bez obsady konduktorskiej należy wpisać „XX”, a w trzech rubrykach poniżej wstawić znak „-” (minus),
 - 6) jednostkę macierzystą kierownika pociągu,
 - 7) nazwę stacji początkowej obsługi dla kierownika pociągu,
 - 8) nazwę przewidzianej stacji docelowej obsługi dla kierownika pociągu,
 - 9) imię i nazwisko maszynisty,
 - 10) jednostkę macierzystą maszynisty,
 - 11) nazwę stacji początkowej dla maszynisty,
 - 12) nazwę przewidzianej stacji docelowej obsługi dla maszynisty,
 - 13) wpisuje swoje imię i nazwisko oraz składa podpis.
10. Przy pociągach podstawianych z bocznic kolejowej lub torów odstawczych kierownik pociągu na stacji początkowej uzupełnia brakujące wpisy w Tabeli 1.
11. W przypadku zmiany kierownika pociągu (maszynisty) należy wypełniać odpowiednio kolejne kolumny dla stacji pośrednich. Dokonujący zapisów w kolejnych kolumnach potwierdza prawdziwość zapisów wpisując w rubryce „odpowiadający” swoje imię i nazwisko oraz składając podpis. W wersji elektronicznej należy wypełnić kolejne pola uzupełniając dane kolejnego kierownika pociągu w polu „Kierownik pociągu”.
12. Tabelę 2 wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu wypełnia się poprzez wpisanie:
 - 1) Kolumna 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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 31 z 55**

- a) rubryki L 1 do L 6 – kolejnych pojazdów kolejowych biorących udział w prowadzeniu pociągu - lokomotywa (lokomotywy w podwójnej trakcji). W wersji papierowej w przypadku odłączenia lub zmiany pojazdu trakcyjnego na trasie jazdy należy w tej kolumnie wyłączony pojazd zaznaczyć znakiem „x”. Pojazdy trakcyjne przesyłane w pociągu, lecz nie mające wpływu na jego prowadzenie wpisuje się do wykazu jako pojazdy kolejowe w składzie pociągu i odpowiednio ujmuje w obliczeniach masy hamującej pociągu. W wersji elektronicznej w zakładce „Lista pojazdów” należy otworzyć zakładkę „Lokomotywy” oraz wybrać pole o nazwie „+Lokomotywa”. Znajdujące się tam rubryki L są to informacje
 - b) o kolejnych pojazdach kolejowych biorących udział w prowadzeniu pociągu – lokomotywa (lokomotywy w podwójnej trakcji),
 - c) rubryki 1 do 20 – kolejnych pojazdów kolejowych w składzie pociągu, w tym pojazdów trakcyjnych przesyłanych w pociągu, lecz nie mających wpływu na jego prowadzenie. W przypadku odłączenia pojazdu kolejowego na trasie jazdy należy w tej kolumnie wyłączony pojazd zaznaczyć znakiem „x”. Pojazdy kolejowe doczepiane do składu pociągu należy wpisywać odpowiednio w kolejne rubryki. W wersji elektronicznej w zakładce „Lista pojazdów” należy otworzyć zakładkę „Lokomotywy” oraz wybrać pole o nazwie „+Lokomotywa”. Znajdujące się tam rubryki L są to informacje o kolejnych pojazdach kolejowych biorących udział w prowadzeniu pociągu – lokomotywa (lokomotywy w podwójnej trakcji),
 - d) rubryki H 1 do H 6 – sumarycznych danych dla kolumn 7, 10 i 11 dotyczących aktualnego zestawienia pojazdów kolejowych w pociągu. W przypadku zmian w zestawieniu należy wypisywać kolejne rubryki. Dane te służą do wypisania karty próby hamulca.
- 2) Kolumna 2 – numeru inwentarzowego pojazdu kolejowego. W przypadku pojazdów trakcyjnych, którym nie nadano jeszcze numeru inwentarzowego należy wpisać serię i numer pojazdu.
 - 3) Kolumna 3 – identyfikatora literowego państwa rejestracji.
 - 4) Kolumna 4 – identyfikatora literowego eksploatującego pojazd.
 - 5) Kolumna 5 – typu (serii) pojazdu.
 - 6) Kolumna 6 – identyfikatora literowego posiadacza pojazdu.
 - 7) Kolumna 7 – długości pojazdu kolejowego (łącznie z liczbami po przecinku) zgodnie z oznaczeniami podanymi na pudle pojazdu kolejowego. Długość pociągu określa się przez zsumowanie długości wszystkich pojazdów zapisanych w kolumnie 7. Wynik sumowania wpisuje się w odpowiednich rubrykach H 1 do H 6.
 - 8) Kolumna 8 – masy ładunku (łącznie z liczbami po przecinku), a dla pojazdów bez ładunku należy wpisać znak „-” (minus).
 - 9) Kolumna 9 – masy własnej pojazdu kolejowego (łącznie z liczbami po przecinku) zgodnie z oznaczeniami podanymi na pudle pojazdu 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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 32 z 55**

- 10) Kolumna 10 – masy ogólnej pojazdu kolejowego sumując masę ładunku i masę własną pojazdu, a dla pojazdów bez ładunku należy powtórzyć zapis z kolumny 9. Masę ogólną pociągu określa się przez zsumowanie mas ogólnych pojazdów zapisanych w kolumnie 10 (zgodnie z zapisami ust. 5). Wynik sumowania wpisuje się w odpowiednich rubrykach H 1 do H 6.
 - 11) Kolumna 11 – masy hamującej pojazdu. Jeżeli pojazd kolejowy w składzie pociągu ma wyłączony hamulec, to w kolumnie 11 należy wpisać „0” (zero). Rzeczywistą masę hamującą pociągu określa się przez zsumowanie mas hamujących pojazdów zapisanych w kolumnie 11 (zgodnie z zapisami ust. 4). Wynik sumowania wpisuje się w odpowiednich rubrykach H 1 do H 6.
 - 12) Kolumna 12 – nastawienia hamulca (R+Mg; R;  ; P).
 - 13) Kolumna 13 – stacji nadania pojazdu.
 - 14) Kolumna 14 – stacji przeznaczenia pojazdu.
 - 15) Kolumna 15 – ewentualnych uwag.
- Jeżeli na druku brakuje miejsca na wpis, należy wypełniać dodatkowy formularz wykazu oraz wypełnić wszystkie rubryki, jakie są w Tabeli 1 dodatkowego formularza. Jeżeli wypełniono dodatkowy formularz, to na pierwszym formularzu w Tabeli 2 przekreśla się rubryki H 1 do H 6. Dane właściwych kolumn obu formularzy sumuje się w odpowiedniej rubryce H 1 do H 6 na dodatkowym formularzu. Na dodatkowym formularzu wykreśla się rubryki L 1 do L 6.
13. Wykaz może być wykonany w postaci druku gotowego do wypełnienia lub wydrukowany za pomocą drukarki komputerowej. Jeżeli wykaz został sporządzony za pomocą drukarki komputerowej, to pierwszy z wydrukowanych egzemplarzy wykazu należy opatrzyć nadrukiem „ORYGINAŁ”, drugi zaś i następne – nadrukiem „KOPIA”.

Rozdział IV**Zasady postępowania w razie szczególnych wydarzeń,
zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i zdarzeń kolejowych****§ 10****Zasady postępowania w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu
oraz po zaistnieniu zdarzenia kolejowego**

1. Pracownik drużyny konduktorskiej, który zauważył, że może dojść do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, powinien użyć wszelkich możliwych środków, aby temu zapobiec, a gdy jest to niemożliwe dążyć do ograniczenia jego skutków.
2. W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej, pracownik drużyny konduktorskiej, który dowiedział się lub posiada uzasadnione przypuszczenie wystąpienia tego zagrożenia i posiada dostęp do radiotelefonu w sieci radiołączności pociągowej, zobowiązany jest natychmiast nadać

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 33 z 55**

sygnał „ALARM” za pomocą radiotelefonu wg zasad określonych w §11. Nadanie sygnału „ALARM” nie zwalnia z obowiązku podjęcia działań zapobiegających wypadkowi lub zmniejszających jego skutki.

3. Pracownik drużyny konduktorskiej zobowiązany jest zgłosić wypadek niezwłocznie, używając wszelkich dostępnych środków, dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu oraz Dyspozytorowi IC, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób.
4. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy, pojazd ten należy zatrzymać i zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu oraz udzielić rannemu pomocy.
5. Zgłaszając wypadek należy podać: miejsce, czas, opis wypadku i jego skutki; brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.
6. Do czasu przybycia na miejsce wypadku kierownika komórki organizacyjnej właściwej dla zaistniałego wypadku, kierownik pociągu przy współudziale drużyny pociągowej obowiązany jest:
 - 1) przekonać się, czy na sąsiednich torach może odbywać się ruch pociągów (manewry), a jeżeli nie to należy podawać sygnał „Alarm” oraz podawać sygnał „Stój” w przypadku zbliżania się pojazdów kolejowych,
 - 2) sprawdzić, czy są ofiary w ludziach,
 - 3) udzielić pierwszej pomocy rannym i unieruchomionym w wagonach,
 - 4) zapobiec powstaniu lub szerzeniu się pożaru,
 - 5) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyny wypadku i nie dopuścić do ich zatarcia,
 - 6) zabezpieczyć mienie kolejowe i przesyłki.
7. Po zaistnieniu zdarzenia do czasu przybycia na miejsce wypadku kierującego akcją ratunkową drużyna konduktorska podporządkowuje się poleceniom dyżurnego ruchu.
8. W razie zaistnienia zdarzenia lub zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, pracownik drużyny konduktorskiej zobowiązany jest zachowywać się w sposób spokojny i opanowany oraz postępować zgodnie z posiadaną wiedzą i umiejętnościami, nabytymi w czasie kursów, szkoleń i pouczeń (m.in. w zakresie udzielania pomocy przedlekarskiej, postępowania w razie aktów terroru). Drużyna konduktorska powinna przeciwdziałać powstawaniu wśród podróżnych napięć i paniki.
9. W razie zagrożenia - według oceny kierownika pociągu, drużyna konduktorska może ewakuować podróżnych do sąsiedniego wagonu/wagonów lub w porozumieniu z maszynistą i/lub dyżurnym ruchu z pociągu na szlaku lub na stacji poza perony. Ewakuacja powinna odbywać się zgodnie z postanowieniami obowiązującej Procedury. Ewakuacja musi być nadzorowana przez drużynę konduktorską, której pracownicy w miarę możliwości powinni udzielać podróżnym pomocy, informować ich o zagrożeniach oraz o bezpiecznym miejscu, w które mają udać się po opuszczeniu pociągu, a także sprawdzić czy wszyscy opuścili skład 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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 34 z 55**

10. Podróżni ewakuowani z pociągu na szlaku lub na stacji poza perony mogą powrócić do pociągu po dokonaniu oceny przez kierownika pociągu i maszynistę oraz uzgodnieniu z dyżurnym ruchu. Powrót powinien być nadzorowany przez drużynę konduktorską, której pracownicy w miarę możliwości powinni udzielać podróżnym pomocy. Przed ruszeniem pociągu, kierownik powinien upewnić się czy wszyscy podróżni powrócili do pociągu. Odjazd pociągu następuje po wykonaniu procedury przewidzianej dla odjazdu z miejsc nieprzewidzianego postoju.

§11**Procedura postępowania drużyny konduktorskiej w przypadku nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej**

1. W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej, pracownik drużyny konduktorskiej, 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.
2. Sygnał „ALARM” może być nadany:
 - 1) automatycznie,
 - 2) słownie – gdy radiotelefon nie jest przystosowany do nadawania sygnału „ALARM” automatycznie.
3. Automatyczne nadanie sygnału „ALARM” następuje po wykonaniu przez obsługującego czynności, ustalonych w instrukcji obsługi danego typu radiotelefonu. Powoduje to natychmiastowe samoczynne zahamowanie wszystkich pojazdów kolejowych z napędem wyposażonych w urządzenia systemu „Radio-stop”, których radiotelefony odebrały sygnał „ALARM”. Automatyczne nadawanie sygnału „ALARM” trwa do chwili skasowania nadawania. Czynność tę należy wykonać w sposób ustalony w instrukcji obsługi radiotelefonu, z którego nadany został sygnał „ALARM”.
4. W celu nadania sygnału „ALARM” słownie należy:
 - 1) zdjąć mikrofon z zaczepu (o ile wynika to z instrukcji obsługi),
 - 2) przycisnąć kolejno dwa przyciski selektywnego wywołania; każdy przycisk należy przytrzymać w pozycji wciśniętej około 2 sek.,
 - 3) wypowiedzieć do mikrofonu, co najmniej pięć razy słowo „ALARM”.
5. Pracownicy, którzy usłyszeli w swoich radiotelefonach sygnał „ALARM” nadany słownie powinni natychmiast przerwać prowadzone rozmowy. Wyjaśnienie przyczyn jego nadania dokonuje się na kanale, na którym nadany został ten sygnał.

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 35 z 55**

6. Prowadzący pojazdy kolejowe z napędem i pracownicy drużyny konduktorskiej wyposażeni w radiotelefony przenośne, po usłyszeniu sygnału „ALARM” zobowiązani są natychmiast zatrzymać pojazd kolejowy, o ile nie nastąpiło to już samoczynnie.
7. Odebranie sygnału „ALARM” nadanego automatycznie zobowiązuje wszystkich użytkowników, którzy go odebrali do przełączenia radiotelefonu na kanał ratunkowy (kanał nr 8 w radiotelefonach przewoźnych, kanał nr 2 w radiotelefonach stacjonarnych) w celu wyjaśnienia przyczyny nadania tego sygnału z najbliższym dyżurnym ruchu. Kierownik pociągu, którego radiotelefon nie posiada kanału ratunkowego w trybie pilnym udaje się do maszynisty pociągu celem wyjaśnienia przyczyny nadania sygnału „ALARM”.
8. Pracownik, który nadał sygnał „ALARM” w sposób automatyczny powinien niezwłocznie poinformować przez radiotelefon na kanale ratunkowym najbliższego dyżurnego ruchu o przyczynie nadania sygnału „ALARM”. Nie dotyczy to pracowników, którzy muszą opuścić kabinę sterowniczą w trybie nagłym. Dyżurny ruchu o zaistniałym fakcie powinien natychmiast powiadomić dyspozytora zarządcy infrastruktury.
9. Dyspozytor zarządcy infrastruktury na podstawie odebranych od dyżurnych ruchu zawiadomień, określa obszar zagrożenia i do czasu wyjaśnienia sytuacji, za pośrednictwem dyżurnych ruchu, wstrzymuje ruch pociągów jadących w kierunku zagrożonego obszaru.
10. Po ustaleniu miejsca i przyczyny nadania sygnału „ALARM”, dyspozytor zarządcy infrastruktury w zależności od powstałej sytuacji, wydaje dyspozycje dotyczące dalszego prowadzenia ruchu pociągów.
11. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem, po wyjaśnieniu przyczyn nadania sygnału „ALARM” postępuje stosownie do otrzymanych poleceń. W przypadku braku określenia przyczyn i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, uruchamia jazdę na widoczność do najbliższego posterunku ruchu.
12. Wszystkie rozmowy prowadzone między dyspozytorem zarządcy infrastruktury, a dyżurnymi ruchu oraz między dyżurnymi ruchu, a prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem i drużyną konduktorską, dyżurni ruchu odnotowują w dzienniku telefonicznym - jeżeli nie są rejestrowane samoczynnie.
13. Fakt nadania lub usłyszenia sygnału „ALARM” jak również wszystkie otrzymane w związku z tym dyspozycje dyżurnego ruchu podlegają odnotowaniu przez kierownika pociągu w raporcie z jazdy – w działce „I”.
14. Fakt nadania, usłyszenia oraz odwołania sygnału „ALARM” kierownik pociągu odnotowuje w następujący sposób:
„O godz. min..... nadano (odebrano), (odwołano), sygnał „ALARM”.
15. Użytkownicy radiotelefonów, którzy wysyłając sygnał „ALARM” musieli zniszczyć zabezpieczenie przycisku (osłonkę, plombę) „ALARM”, powinni niezwłocznie zgłosić konieczność jej wymiany i zaplombowania uprawnionym pracownikom.

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 36 z 55****§ 12****Postępowanie w razie wydarzeń i wypadków z ludźmi**

1. W każdym przypadku zagrożenia bezpieczeństwa życia lub zdrowia podróżnych lub obsługi pociągu, kierownik pociągu niezwłocznie powiadamia dyżurnego ruchu (poprzez maszynistę) oraz w zależności od potrzeb powiadamia: pogotowie ratunkowe, Policję, Straż Ochrony Kolei, Straż Pożarną.
2. W razie zasłabnięcia lub uszkodzenia ciała osoby znajdującej się w pociągu, pracownik drużyny konduktorskiej, który to spostrzegł lub o tym się dowiedział, zobowiązany jest udzielić pierwszej pomocy przedlekarskiej lub zapewnić udzielenie tej pomocy przez innego pracownika, a w razie potrzeby spowodować wezwanie lekarza.
3. W razie zgonu człowieka w wagonie, należy dopilnować, aby pozostali podróżni opuścili przedział lub wagon i udali się do miejsca wskazanego przez drużynę konduktorską (inny przedział lub wagon), gdzie w miarę możliwości powinni pozostawać do czasu przybycia Policji, po czym należy zamknąć przedział lub wagon ze zwłokami. Następnie należy powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu (poprzez maszynistę), pogotowie ratunkowe i Policję. Po zabraniu zwłok, wagon (przedział) w stanie zamkniętym należy doprowadzić do stacji końcowej biegu pociągu, albo postąpić stosownie do wskazań prokuratora i Policji.
4. Po zauważeniu na torze zwłok ludzkich należy pociąg zatrzymać, a następnie powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu (poprzez maszynistę) oraz wezwać Policję. Drużyna konduktorska zobowiązana jest dopilnować, aby w pobliżu zwłok nie znajdowały się osoby postronne.
5. W przypadku, gdy drużyna konduktorska stwierdzi, że w pociągu nastąpiło zdarzenie przestępcze (np. pobicie, kradzież na szkodę podróżnego) lub zakłócenie ładu i porządku publicznego (w szczególności zbiorowe, spowodowane np. przez grupę kibiców, poborowych, rezerwistów, innych podróżnych) kierownik pociągu zobowiązany jest zawiadomić organa porządkowe (SOK, Policję), w razie potrzeby również pogotowie ratunkowe, przy użyciu dostępnych środków łączności. Dalszy tok postępowania uzależnia się od decyzji organów ścigania.

§13**Postępowanie w przypadku przeszkód w jeździe pociągu**

1. W przypadku nieprzewidzianego zatrzymania się pociągu na szlaku, po bezzwłocznym zgłoszeniu faktu postoju i jego miejsca przez maszynistę do dyżurnego ruchu, kierownik pociągu, względnie maszynista, za pomocą urządzeń łączności zawiadamia Dyspozytora IC oraz dyżurnego ruchu o szczegółach zaistniałej sytuacji oraz ustala tryb postępowania

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 37 z 55**

w sprawie nadesłania pomocy, cofania pociągu, jazdy z częścią pociągu, usuwania przeszkody na torze, itp.

2. W przypadku wystąpienia okoliczności, w których zachodzi konieczność cofania pociągu, dzielenia pociągu i zabierania częściami składu pociągu ze szlaku obowiązują następujące zasady postępowania:
 - 1) cofanie pociągu bez pozwolenia dyżurnego ruchu możliwe jest wyłącznie w sytuacji nagle grożącego niebezpieczeństwa i może odbywać się z prędkością do 5 km/h, pod warunkiem, że w odległości drogi hamowania pociąg będzie poprzedzał pracownik wyposażony w chorągiewkę, gwizdek, latarkę i względnie radiotelefon łączności pociągowej, a widoczność jest nie mniejsza niż 100 m,
 - 2) postępowanie określone w punkcie 1 nie ma zastosowania, gdy w czasie przerwy w łączności przewodowej za tym pociągiem miał być wyprawiony na szlak następny pociąg, zawsze na szlaku z blokadą samoczynną, a także gdy widoczność jest mniejsza niż 100 m oraz jeżeli pociąg jedzie na jednotorowym odcinku linii kolejowej bez obsady stacji oraz mijanek i bez urządzeń sterowania zdalnego, jeśli nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu odcinkowego.
3. Pociąg stojący na szlaku może być cofnięty, jeżeli cofanie uzgodniono z dyżurnym ruchu tylnego posterunku zapowiadawczego i gdy na pomoście pierwszego wagonu w kierunku cofania, wyposażonego w kurek nagłego hamowania, znajduje się pracownik, który obserwuje tor szlakowy i w razie potrzeby jest w stanie zahamować pociąg lub posiada radiotelefon łączności pociągowej umożliwiający kontakt z maszynistą.
4. W przypadku rozerwania pociągu na szlaku i zbiegnięcia wagonów należy przestrzegać następujących zasad:
 - 1) jeżeli oderwana część pociągu zatrzymała się lub toczy się w odwrotnym kierunku, wówczas przednią część pociągu należy niezwłocznie zatrzymać oraz, jeśli to możliwe, powiadomić o rozerwaniu pociągu dyżurnego ruchu najbliższego posterunku,
 - 2) po zatrzymaniu rozerwanego pociągu należy w oderwanej części zahamować wagony mające hamulec ręczny, stosownie do postanowień wewnętrznej instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego, następnie do tej części pociągu dojechać przednią częścią, obie części połączyć, stosując w razie potrzeby zastępcze łączniki lub pomocnicze sprzęgnięcie wagonów oraz zapasowy sprzęg hamulcowy, wykonać uproszczoną próbę hamulca, wagony odhamować i jechać dalej,
 - 3) przy pociągu z jednoosobową obsadą konduktorską w końcu pociągu pomocnik maszynisty może powrócić na lokomotywę dopiero po upewnieniu się, że zahamowane ręcznie wagony zostały odhamowane i że kierownik pociągu powrócił do pojazdu kolejowego, w którym jedzie - o czym powinien on zawiadomić pomocnika maszynisty sygnałem Rp 13 „Gotów do odjazdu”,
 - 4) gdy połączenia obu części pociągu nie można wykonać, należy o rozerwaniu pociągu zawiadomić dyżurnego ruchu, o ile jest to możliwe, najbliższego tylnego posterunku ruchu i porozumieć się z nim co do sposobu zwolnienia toru szlakowego,

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 38 z 55**

- 5) wagon z uszkodzonymi urządzeniami sprzęgowymi należy, o ile to jest możliwe, zabrać z pierwszą częścią pociągu, łącząc go z tą częścią nawet w sposób prowizoryczny,
- 6) jeżeli okoliczności będą tego wymagały, dyżurny ruchu może zarządzić wystanie lokomotywy z tylnej stacji i pchanie tylnej części pociągu, skoro przednia część pociągu wjechała już na przednią stację albo ściągnięcie tylnej części pociągu na tylną stację. Przed odjazdem części pociągu ze szlaku należy dokonać wymaganej próby hamulców i odhamować wagony w tej części pociągu. Na odjeżdżającej części pociągu nie wolno umieszczać sygnału końcowego; kierownik pociągu powinien natomiast zanotować numer ostatniego wagonu tej części pociągu,
- 7) jeżeli nie dokonano zawiadomienia dyżurnego ruchu o rozerwaniu pociągu i zabieraniu pociągu ze szlaku częściami, jadącą część pociągu - z wyjątkiem ostatniej części - należy zatrzymać przed semaforem najbliższego posterunku ruchu, nawet jeżeli semafor ten wskazuje sygnał zezwalający na jazdę i należy zawiadomić dyżurnego ruchu względnie nastawniczego o pozostawieniu części pociągu na szlaku i o miejscu (według kilometrażu linii) jej znajdowania się,
- 8) w razie zbiegnięcia wagonów ze stacji, dyżurny ruchu zawiadamia drużyny pociągów znajdujących się w obszarze zagrożenia podając przy tym, na który tor i w którym kierunku zbiegły wagony. Pociąg znajdujący się na torze, na który zbiegły wagony, należy w razie potrzeby cofać z wyjątkiem szlaku z blokadą samoczynną, gdzie nie należy cofać pociągu jadącego naprzeciw zbiegłych wagonów, lecz pociąg zatrzymać,
5. W razie uzasadnionego podejrzenia lub stwierdzenia uszkodzenia wagonu w składzie pociągu należy stosować się do następujących zasad:
 - 1) jeśli stwierdzone uszkodzenie wagonu mogłoby zagrazać bezpieczeństwu ruchu, należy uszkodzenie usunąć bez wyłączenia, a jeżeli to jest niemożliwe - wagon wyłączyć z pociągu,
 - 2) w przypadku wątpliwości, czy dane uszkodzenie może ujemnie wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu, decyzję podejmuje uprawniony pracownik, a gdy go nie ma – maszynista. Po zbadaniu nieprawidłowości uprawniony pracownik, a gdy go nie ma maszynista decyduje, czy i z jaką prędkością pociąg może jechać dalej. Prędkość ta jednak nie może być większa niż 30 km/h,
 - 3) w razie zaobserwowania zagrzaną się czopa osi zestawu kołowego, należy pociąg niezwłocznie zatrzymać. Grzanie się czopa osi zestawu kołowego rozpoznaje się po ciągłym gwizdzie lub pisku, po zapachu spalenizny, czarnym dymie lub płomieniu wydobywającym się z łożyska osiowego, a w porze nocnej również po rozgrzaniu do czerwoności. Wagon z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego należy na stacji wyłączyć z pociągu. Jeżeli pojazd z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego ujawniono na szlaku, maszynista decyduje, czy i z jaką prędkością pociąg może dojechać do najbliższej stacji i zawiadamia o tym dyżurnego ruchu przedniej stacji. Jeżeli pociąg może jechać, to w czasie jazdy do stacji drużyna pociągowa powinna zwracać uwagę na wagon z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego, a prędkość wjazdu pociągu powinna wynosić

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 39 z 55**

- 5 – 10 km/h. Jazdę wagonu z zagrzanym czopem osi powinien obserwować pracownik drużyny pociągowej i gdyby wagon ten wykolejał się, natychmiast pociąg zatrzymać,
- 4) jeżeli pociąg nie może jechać z powodu niebezpieczeństwa wystąpienia złamania osi, należy zażądać pomocy. W razie zaobserwowania złamania osi należy pociąg natychmiast zatrzymać i żądać pomocy. Oznaką złamanej osi jest nierówna i niespokojna jazda wagonu oraz pochylenie się pojazdu na jedną stronę. Jeżeli przyczyną złamania się osi było zagrzenie się czopa osi zestawu kołowego, może ponadto wydobywać się z łożyska woń spalenizny lub dym,
 - 5) rytmiczne stuki w czasie jazdy pociągu wskazują na to, że w pociągu znajduje się wagon mający koła z płaskimi miejscami lub nalepami. Uderzenia takich kół o szyny mogą powodować zagrzenie się czopów osi zestawów kołowych, złamania osi, uszkodzenia urządzeń resorowych, pęknięcia szyn itp. W razie usłyszenia podczas jazdy pociągu silnych, rytmicznych uderzeń kół o szyny, należy powiadomić o tym najbliższy posterunek ruchu. Prędkość jazdy pociągu do najbliższej stacji nie powinna być większa niż 20 km/h. Stację tę należy zawiadomić, w którym miejscu od końca pociągu znajduje się wagon z płaskimi miejscami na powierzchni tocznej kół lub nalepy i o ile jest to możliwe podać rodzaj i numer wagonu. Jeżeli starcie powierzchni tocznych kół lub nalepy przekroczy dopuszczalną granicę, wagon należy wyłączyć z pociągu na najbliższej stacji,
 - 6) jeżeli w pociągu jadącym w stanie odhamowanym wagon hamuje tak silnie, że koła ślizgają się po szynie - hamowanie to można poznać po iskrzeniu pomiędzy kołem a szyną – wówczas należy natychmiast zatrzymać pociąg, hamulce wyłączyć i wyluzować, a następnie ze względu na powstałe wytarcie powierzchni tocznych kół jechać z prędkością najwyżej 20 km/h do najbliższej stacji, gdzie należy wagon zbadać, czy zużycie powierzchni tocznych nie przekracza dopuszczalnej granicy,
 - 7) w razie konieczności nieprzewidzianego wyłączenia wagonu osobowego, barowego lub restauracyjnego, kierownik pociągu powinien jak najwcześniej, powiadomić o tym zainteresowanych podróżnych względnie obsługę, a gdy to jest możliwe - stację, na której ma być wyłączony wagon,
 - 8) do wykrywania w czasie jazdy stanów awaryjnych wagonów, takich jak zagrzenie łożysk osiowych, uszkodzenie hamulców klockowych lub tarczowych, deformacji powierzchni tocznych kół (tzw. płaskie miejsca) mogą być zainstalowane na szlaku urządzenia diagnostyki technicznej taboru (np. SERVO, ASDEK). Informacje z tych urządzeń przekazywane są automatycznie do stanowisk nadzoru wyposażonych w terminal kontrolny (np. dyżurnego ruchu, rewidentów). Prowadzący pojazd kolejowy z napędem, któremu dyżurny ruchu polecił zatrzymanie pociągu z powodu wykrycia stanu ostrzegawczego, granicznego lub alarmowego przez urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych taboru kolejowego, po zatrzymaniu pociągu powinien dokonać oględzin technicznych wskazanego pojazdu kolejowego. Po przeprowadzeniu oględzin technicznych, prowadzący pojazd kolejowy z napędem informuje dyżurnego ruchu o podjętej decyzji.

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 40 z 55**

6. W przypadku powstania pożaru w pociągu należy:
- 1) pociąg niezwłocznie zatrzymać, o ile jest to możliwe, w miejscu pozwalającym na prowadzenie akcji ratowniczo - gaśniczej i podawać sygnał A2 „Pożar”, oraz bezzwłocznie wezwać podróżnych i pozostałych pracowników obsługi pociągu, bezpośrednio narażonych na działanie dymu i ognia, do opuszczenia palącego się wagonu, a następnie przystąpić do gaszenia pożaru za pomocą dostępnych środków, w razie potrzeby z pomocą podróżnych, którzy nie wykazują oznak paniki. Jeżeli nie można ugasić pożaru w zarodku, należy wezwać straż pożarną oraz podjąć działania w celu zminimalizowania jego skutków,
 - 2) nie gasić urządzeń elektrycznych wewnątrz wagonów, jeżeli pantografy nie zostały opuszczone i nie została odłączona bateria. W przeciwnym razie należy użyć gaśnic do tego przeznaczonych. Wagony wolno gasić wodą z zewnątrz, gdy zostało wyłączone napięcie z sieci trakcyjnej (nad obydwojoma torami), a następnie sieć została uszyniona. Nie wolno kierować strumienia wody na nie wyłączoną spod napięcia sieć trakcyjną. Na stacji palący się wagon należy, w miarę możliwości, bezzwłocznie przestawić na tor bez przewodów trakcyjnych,
 - 3) ostrzec podróżnych przed możliwością zerwania się przewodu jezdnego i zagrożenia porażenia prądem,
 - 4) obowiązkowo zawiadomić dyżurnego ruchu, a w razie potrzeby miejsce niebezpieczne osłonić sygnałami i zażądać pomocy,
 - 5) użyć dostępnych środków w celu zatrzymania pociągów jadących po sąsiednim torze, włączając w to użycie systemu „radio-stop”, jeżeli pożar ma duże nasilenie i może stanowić dla nich zagrożenie,
 - 6) gdy zachodzi obawa zapalenia się sąsiedniego wagonu, pociąg rozprzęgnąć, palący się wagon odciągnąć od pozostałych na bezpieczną odległość, a następnie odjechać od niego, na bezpieczną odległość. Odczepione wagony należy zahamować stosownie do postanowień instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego,
 - 7) w przypadku zatrzymania w tunelu, podróżnych należy powiadomić o konieczności ewakuacji w kierunku przeciwnym do podmuchu wiatru,
 - 8) po ugaszeniu pożaru uprawniony pracownik powinien dokonać oględzin uszkodzonego wagonu i zdecydować, czy jest zdolny do ruchu.
7. W razie stwierdzenia pęknięcia szyny lub deformacji toru zagrażających bezpieczeństwu ruchu należy:
- 1) jeżeli jest to możliwe, zatrzymać zbliżające się pociągi przed miejscem uszkodzonym, za pomocą dostępnych środków, łącznie z podaniem sygnału „Alarm”,
 - 2) miejsce to osłonić sygnałami „Stój” z obu kierunków, przy czym najpierw z tej strony, z której spodziewany jest pociąg,
 - 3) zawiadomić dyżurnego ruchu,
 - 4) przeszkodę dozorować, a w razie zbliżania się pociągu należy 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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 41 z 55**

8. W przypadku zauważenia, że sieć trakcyjna oberwała się lub niebezpiecznie się obniżyła nad torem, należy: o uszkodzeniu sieci trakcyjnej zawiadomić dyżurnego ruchu, w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu po sąsiednim torze należy spowodować zatrzymanie pociągu w trybie alarmowym.
Uwaga: Do czasu uszynienia uszkodzonej sieci trakcyjnej wszelkie jej elementy należy traktować jako znajdujące się pod napięciem.
9. W razie wystąpienia poważnych trudności ruchowych, awarii pojazdu trakcyjnego, wypadku kolejowego bądź innych sytuacji powodujących konieczność opuszczenia pociągu przez pasażerów poza peronem (w stacji lub na szlaku), kierownik pociągu, po zgłoszeniu tego faktu dyżurnemu ruchu i otrzymaniu informacji, że po sąsiednich torach nie będą przejeżdżać inne pociągi, zobowiązany jest do poinformowania podróżnych o zasadach zachowania bezpieczeństwa osobistego podczas opuszczania wagonów.
10. Wysiadanie podróżnych poza peronami powinno odbywać się wyznaczonymi drzwiami, w asyście pracowników drużyny konduktorskiej, którzy zobowiązani są udzielić wszelkiej możliwej pomocy podczas wysiadania osobom tego potrzebującym.

§ 14**Powiadamianie o zdarzeniu**

1. O wszystkich zdarzeniach (poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach), zdarzeniach zakłócających prawidłowy tok eksploatacyjny, zagrożeniach bezpieczeństwa przewozów, kierownik pociągu zobowiązany jest powiadomić niezwłocznie najbliższego dyżurnego ruchu posterunku ruchu przy pomocy dostępnych środków łączności pociągowej oraz dyspozytora IC, korzystając z telefonu komórkowego lub za pośrednictwem osób trzecich. Powiadomienie dyspozytora IC jest obowiązkowe i każdorazowe.
2. Z każdego wydarzenia, kierownik pociągu sporządza raport służbowy (wzór nr 5), który po zakończeniu zmiany roboczej wraz z kartą pracy przekazuje dyspozytorowi/dysponentowi zespołu drużyn konduktorskich informując go o przebiegu zmiany roboczej (w przypadku uzupełniania wersji papierowej). Opis wydarzenia w raporcie powinien być zwięzły i zawierać tylko istotne sprawy. W przypadku uzupełniania wersji elektronicznej należy w zakładce „Raport służbowy” opisać wydarzenie w sposób zwięzły i zawierający tylko istotne sprawy w wyznaczonych do tego celu polach. W raporcie elektronicznym należy wypełnić wszystkie wiersze przeznaczone do uzupełnienia raportu służbowego.

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 zespołu drużyn konдукtorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 42 z 55****§ 15****Zasady przestrzegania bezpieczeństwa osobistego pracowników drużyn konдукtorskich podczas
znajdowania się na torach kolejowych**

1. Przez zasady bezpieczeństwa i higieny pracy należy rozumieć zasady pozaprawne wynikające z techniki i doświadczenia życiowego, których przestrzeganie zapewnia faktyczne bezpieczeństwo i higienę pracy.
2. Wstęp na obszar kolejowy jest dozwolony pracownikom „PKP Intercity” S.A. tylko w miejscach i na czas wykonywania czynności służbowych.
3. Pracownicy drużyn konдукtorskich powinni sami dbać o własne bezpieczeństwo podczas znajdowania się na terenie kolejowym, jak również przy wykonywaniu swoich obowiązków oraz w miarę możliwości zwracać uwagę na bezpieczeństwo innych osób znajdujących się w zasięgu widoczności i ostrzegać je o grożącym niebezpieczeństwie.
4. Przemierzając się po terenie kolejowym do posterunków ruchu, należy korzystać z dróg dojścia wyznaczonych w regulaminach technicznych.
5. Pracownicy drużyn konдукtorskich są zobowiązani do noszenia przysługującego im ubioru identyfikacyjnego, odzieży ochronnej i sprzętu ochrony indywidualnej.
6. Podczas przechodzenia przez tory należy najpierw upewnić się, że nie ma przeszkód do przejścia, a następnie przechodzić przez tory drogą najkrótszą tj. prostopadle do osi toru, nie stawiając stóp na główkach szyn i podkładach.
7. Zabrania się pracownikom drużyn konдукtorskich:
 - 1) chodzenia po torach, o ile tego nie wymagają warunki pracy,
 - 2) przechodzenia pod taborem kolejowym, po zderzakach i sprzęgach wagonów, po dachach wagonów lub po ładunku znajdującym się na wagonie,
 - 3) chodzenia pomiędzy torami kolejowymi rampami, ładowniami, magazynami, zasiekami przylegającymi do toru, po pomostach obrotnic i przez bramy w czasie, gdy po torze przejeżdża tabor kolejowy oraz zbliżania się w skrajnie będących w ruchu pociągów, lokomotyw, wagonów lub innego taboru, siadania na torach lub w skrajni przejeżdżającego taboru,
 - 4) przechodzenia przez tory tuż przed nadjeżdżającym lub bezpośrednio za przejeżdżającym pociągiem (taborem) oraz zatrzymywania się na przejazdach i przejściach przez tory,
 - 5) przechodzenia przez rozjazdy, urządzenia automatycznych hamulców, sploty przewodów pędnikowych, wyrzutnie płozów, miejsca rozkopane, itp.,
 - 6) przechodzenia lukami między rozpiętym taborem, gdy są mniejsze niż 20 metrów oraz w odległości mniejszej niż 10 metrów od ostatniego wagonu jak również od czoła pociągu,
 - 7) przebywania na międzytorzu w czasie przejazdu po sąsiednich torach pociągów, jeżeli odległość między osiami tych torów jest mniejsza niż 5 metrów,
 - 8) wskakiwania lub zeskakiwania oraz wchodzenia pomiędzy tabor będący w ruchu,

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 43 z 55**

- 9) dotykania przewodów wysokiego napięcia (trakcyjnych) i urządzeń z nimi współpracujących, manipulowania długimi przedmiotami, kierowania strumienia wody na te przewody jak również zbliżania się na odległość mniejszą niż 1,4 metra do sieci trakcyjnej,
- 10) jazdy na stopniach wagonów - nie dotyczy kierownika pociągu w czasie wykonywania pracy manewrowej,
- 11) jazdy w otwartych drzwiach wagonu w celu obserwacji ruchu taboru,
- 12) otwierania drzwi bocznych wagonu podczas jazdy, przed jego pełnym zatrzymaniem się – nie dotyczy kierownika pociągu wykonującego pracę manewrową.

§ 16**Apteczka pierwszej pomocy**

1. Pracownik „PKP Intercity” S.A. pełniący czynności kierownika pociągu jest wyposażony w apteczkę pierwszej pomocy.
2. Wyposażenie apteczki pierwszej pomocy stanowi „Zestaw opatrunkowy do udzielenia pomocy przedlekarskiej”.
3. Skład „Zestawu do udzielania pomocy przedlekarskiej” stanowią:
 - 1) ratunkowy koc przeciwwstrząsowy PCK-KP/AD-1,
 - 2) dwa ratunkowe zestawy opatrunkowe PCK-KP 1, z których każdy zawiera:
 - a) cztery agrafki,
 - b) cztery chusty trójkątne ze stilonu lub folii,
 - c) nożyczki lub ostrze skalpela,
 - d) trzy opatrunki gazowe ¼ m,
 - e) dwa bandaże („ucisk”),
 - f) jeden odcinek Codofix’u („głowa”),
 - g) dwa odcinki Codofix’u („ręka”),
 - h) cztery odcinki plastra opatrunkowego,
 - i) maseczkę do prowadzenia oddechu zastępczego („R!”),
 - j) rękawiczki jednorazowe.
4. Kierownik pociągu odpowiada za kompletność i zgodne z ważnością wyposażenie apteczki pierwszej 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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 44 z 55****§17****Postępowanie przy udzielaniu pierwszej pomocy w nagłych wypadkach przed przybyciem lekarza lub
lekarskiego pogotowia ratunkowego**

1. Drużyny konduktorskie powinny odbyć szkolenie w zakresie udzielania pierwszej pomocy przedlekarskiej.
2. Doraźnej pomocy wymaga człowiek, u którego w wyniku urazu (zranienia) lub groźnego dla życia ostrego zachorowania dochodzi do zaburzenia ważnych życiowo czynności, to jest oddychania, akcji serca, krążenia.
3. Przypadki wymagające doraźnej pomocy są skutkiem:
 - 1) ciężkich uszkodzeń ciała na skutek nieszczęśliwych wypadków,
 - 2) często występujących schorzeń groźnych dla życia,
 - 3) zatruc.
4. Zadaniem osoby udzielającej pierwszej pomocy jest utrzymanie przy życiu poszkodowanego i niedopuszczenie do powstania dodatkowych ciężkich komplikacji do czasu przybycia pogotowia ratunkowego.
5. Ratownik musi zawsze zachować spokój i opanowanie, aby móc udzielić skutecznej pomocy – pozwoli mu to na wybranie właściwej drogi postępowania.
6. Przy udzielaniu pierwszej pomocy osobom rannym i nieprzytomnym należy zakładać rękawiczki gumowe.
7. Przy udzielaniu pierwszej pomocy w podanych poniżej przypadkach obowiązuje następujący sposób postępowania:

1) UTRATA PRZYTOMNOŚCI

Najczęstszą przyczyną utraty przytomności jest omdlenie. Pozostałe mogą być wynikiem ostrych schorzeń, zatruc i urazów. Przede wszystkim trzeba stwierdzić czy istnieje zagrożenie życia, a więc dokonać oceny oddychania, obecności tętna i ewentualnego krwawienia zewnętrznego. W żadnym wypadku nie należy podawać jakichkolwiek płynów.

Podawanie wszelkich środków pobudzających jak kofeina, kardiamid, jest całkowicie niecelowe, a może być nawet groźne. W wypadku prostego omdlenia powrót przytomności przyspiesza uniesienie kończyn dolnych. Charakterystyczną cechą tego zdarzenia jest otoczenie i warunki, w jakich wypadek miał miejsce. Jeśli świadomość wkrótce (po upływie około minuty) nie wraca, wówczas oznacza to zwykle poważniejsze zaburzenie. W wypadku dłuższej trwającej utraty przytomności a także zaburzeń oddychania i krążenia należy utrzymać drożność dróg oddechowych oraz przystąpić do oddychania metodą usta-usta i ewentualnie masażu serca. Drożność dróg oddechowych przywraca się mechanicznie przez:

- **odgięcie głowy ku tyłowi i uniesienie żuchwy,**
- **usunięcie ewentualnych ciał obcych z jamy ustnej,**

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 45 z 55**

- **ułożenie na boku (w pozycji bezpiecznej), jeśli nie ma przeciwwskazań złamania, podejrzenie uszkodzenia kręgosłupa, konieczność wykonania masażu serca.**

Nie należy zapominać o usunięciu z jamy ustnej protez zębowych. Oddychanie metodą usta-usta należy prowadzić poprzez maseczkę.

2) ZATRZYMANIE KRĄŻENIA

Dla rozpoznania zatrzymania krążenia muszą współistnieć: utrata przytomności, zatrzymanie oddechu, bladoszara barwa skóry, brak tętna i szerokie źrenice. Masaż serca wykonuje się tylko wówczas, gdy stwierdzono na pewno zatrzymanie krążenia. Przy nagłym zatrzymaniu krążenia, w niektórych przypadkach pomaga uderzenie pięścią w okolicę przed sercową. Uderzenie musi być mocne. Czynność ta może się okazać skuteczna, gdy jest wykonywana bezpośrednio po wystąpieniu objawów zatrzymania serca. Jeżeli po uderzeniu nie następuje powrót czynności serca, należy przystąpić niezwłocznie do reanimacji sercowo - płucnej. Zadaniem masażu serca jest utrzymanie minimalnego krążenia poprzez rytmiczne uciskanie mostka. Podczas reanimacji chory leży na plecach, a jeśli nie, powinien zostać przekreślony na wznak. Tułów musi leżeć na twardym, nieelastycznym podłożu. Częstotliwość masażu serca zależy od tego, ile osób bierze udział w akcji ratowniczej. Jeśli są to dwie osoby, jedna z nich uciska na mostek 60-80 razy na minutę, podczas gdy druga prowadzi sztuczne oddychanie i wdmuchuje powietrze do płuc, co piąte uciśnięcie mostka. Gdy tylko jedna osoba prowadzi reanimację, musi na przemian wykonywać i masaż serca i sztuczne oddychanie. Wówczas po kolejnych 15 uciśnięciach mostka przerywa się na chwilę masaż i dwa razy wdmuchuje powietrze w płuca chorego. W takim przypadku masaż prowadzi się nieco szybciej, około 80 – 100 razy na minutę. Przerwanie masażu serca w wypadku zatrzymania krążenia oznacza pewną śmierć chorego. Akcję ratowniczą prowadzi się do czasu:

- **powrotu samoistnej akcji serca i oddechu,**
- **stwierdzenia przez lekarza śmierci biologicznej,**
- **przejęcia akcji przez zespół lekarski.**

3) WSTRZĄS

Wstrząs może wystąpić na skutek utraty krwi, choroby serca, stresu (ból, przerażenie), zatrucia, reakcji uczuleniowej. Najbardziej charakterystycznymi objawami są: bladość skóry, wargi bladospine, zblednięcie łożyska paznokci, zimny pot, niepokój. Pierwszą czynnością powinno być w miarę możliwości zlikwidowanie przyczyny (zatomowanie krwawienia, usunięcie źródła bólu, uspokojenie). Następnie należy chorego ułożyć płasko i unieść nogi do góry (około 1 minuty). Nie należy stosować tej metody przy złamaniach miednicy i kończyn dolnych, uszkodzeniach czaszki, brzucha i klatki piersiowej. Konieczna jest ochrona przed utratą ciepła (można do tego wykorzystać koc przeciwstrząsowy) oraz zapewnić spokój i stworzyć atmosferę zaufania. Chorego w czasie wstrząsu nie wolno przewozić przypadkowym transportem.

4) RANA I KRWAWIENIE Z RANY

Rannego należy ułożyć wygodnie, możliwie z dala od miejsca zdarzenia. Miejsce zranione należy obnażyć przez rozcięcie ubrania w szwach. Przed opatrywaniem rany ratownik winien

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 46 z 55**

umyć dłonie w bieżącej wodzie lub przetrzeć środkiem dezynfekującym oraz założyć rękawice gumowe. Rany i jej okolice nie wolno dotykać palcami. Brzegi rany należy posmarować roztworem dezynfekującym. Na ranę nałożyć rozwiniętą z opakowania wyjąłowaną opatrunkiem osobisty lub wyjąłowaną gazę, a następnie zabandażować opaską z gazy. Silnie krwawiącą kończynę należy ułożyć wyżej a na samo miejsce krwawienia położyć gazę wyjąłowaną i uciskać dłonią płasko rozwiniętą, aż do zatrzymania krwawienia albo założyć opatrunkiem uciskowy. W przypadku dużych, silnie krwawiących ran kończyn można zastosować ucisk ściśle określonych miejsc na ramieniu i udzie, w których są najbardziej dostępne odpowiednie tętnice, powyżej miejsca zranienia. W rzadkich przypadkach, gdy nie da się założyć na krwawiącą kończynę (ramię lub udo), opatrunkiem uciskowego, można zastosować opaskę zaciskową, lub wykorzystać do tego celu sfałdowaną chustę trójkątną (opaska musi mieć kilka centymetrów szerokości). Do przypadków tych należą:

- **krwotok z rozległej powierzchni rany,**
- **duże ciała obce w ranie,**
- **otwarte złamania z dużym krwawieniem,**
- **rozerwanie tkanek kończyny (amputacja urazowa).**

Zawsze należy dokładnie określić czas założenia opaski. Silne krwawienia na głowie, szyi i tułowiu daje się zatamować uciskając ranę palcami poprzez jałowy opatrunkiem. Niewielkie krwawienie z nosa ustaje szybko samo po położeniu na kark zimnego, wilgotnego okładu. Należy zapewnić swobodne ujście krwi przez nozdrza, a w żadnym wypadku pacjent nie powinien jej tykać. Bezcelowe i szkodliwe jest upychanie środka opatrunkowego do nozdrzy. Krwawienia z żyłaków, najczęściej występującymi na łydkach, można opanować przez uniesienie kończyny i założenie opatrunkiem uciskowego. W żadnym wypadku nie wolno zakładać opaski uciskowej powyżej miejsca krwawienia.

5) OPARZENIA

Miejsca oparzone należy traktować jak zranione. Przed założeniem opatrunkiem należy miejsce oparzone, o ile przyczyną nie jest wapno, polewać obficie zimną wodą (około 15 – 20 minut). Dla ochrony przed zakażeniem powierzchnię oparzenia zaopatruje się jałowym opatrunkiem. Nie należy zakładać opatrunków na oparzenia twarzy. Rozległe oparzoną, a nie wymiotującą należy podawać dużo napojów. Oparzenia środkami chemicznymi wymagają natychmiastowej, fachowej pomocy lekarskiej.

6) ZWICHNIĘCIA I ZŁAMANIA

Zwichniętych lub złamanych kończyn nie wolno nastawiać. Należy je dobrze unieruchomić, tak, aby opatrunkiem ustalający objął obydwie stawy, pobliskie miejsca złamania, czy zwichnięcia. Do tego celu można użyć łubki drewniane, deszczułki, laskę, itp., które po wyścieleniu ligniną, miękkim szalikiem lub innym podatnym materiałem, przykładają się wzdłuż uszkodzonej kończyny i owijają opaską, aż do zniesienia ruchomości w miejscu złamania. Dobre unieruchomienie jest najkorzystniejszym środkiem znoszącym ból. W przypadku jednoczesnego zranienia należy przede wszystkim opatrzyć starannie i czysto (jałowo) ranę, a następnie unieruchomić kończynę. Zwichniętą lub złamaną kończynę górną po

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....**Strona 47 z 55**

unieruchomieniu należy zawiesić na chuście trójkątnej. Przy zwichnięciu lub złamaniu kości kończyny dolnej, po unieruchomieniu złamania, należy ułożyć poszkodowanego na noszach i transportować zawsze w pozycji leżącej. W żadnym wypadku choremu nie wolno chodzić.

7) PORAŻENIA PRĄDEM ELEKTRYCZNYM

Porażonego należy jak najszybciej uwolnić spod działania prądu, a w przypadku niemożliwości odłączenia źródła prądu - przed podjęciem akcji ratowniczej - należy zabezpieczyć siebie przed możliwością porażenia. Wszystkie czynności należy wykonywać tylko jedną ręką (ze względu na niebezpieczeństwo porażenia ratownika). Po uwolnieniu porażonego, należy rozluźnić ubranie w miejscach uciskających tułów, ułożyć poszkodowanego wygodnie i zapewnić mu dopływ świeżego powietrza. Jeśli poszkodowany nie oddycha normalnie, należy natychmiast zastosować sztuczne oddychanie i prowadzić je aż do przybycia lekarza. Jeżeli stwierdza się brak czynności serca, należy natychmiast mocno uderzyć zwiniętą w pięść dłońią tuż nad lewą brodawką piersiową (pod sutkiem u kobiety) lub zastosować zewnętrzną masaż serca wg posiadanych umiejętności.

§ 18**Postanowienia końcowe**

W razie potrzeby dla uwarunkowań miejscowych Prezes Zarządu „PKP Intercity” S.A. wydaje dodatkowe zarządzenia i uregulowania, o ile nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej Instrukcji.

5. Termin obowiązywania

Instrukcja obowiązuje od dnia podjęcia Uchwały Zarządu Spółki „PKP Intercity” S.A. do odwołania.

6. Wykaz formularzy, załączników

- Wzór nr 1 – Wykaz pojazdów w składzie pociągu
- Wzór nr 2 – Międzynarodowy wykaz pojazdów w składzie pociągu
- Wzór nr 3 – Raport z jazdy
- Wzór nr 4 – Wykaz pojazdów doczepionych/odczepionych do/z pociągu
- Wzór nr 5 – Raport służbowy

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

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

Strona 48 z 55

7. Metryka zmian

Lp.	Data	Kto zgłasza zmianę (Imię i nazwisko, stanowisko)	Kto zatwierdził zmianę (Imię i nazwisko, stanowisko)	Krótki opis zmiany
1				
2				
3				
4				
5				

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....
Strona 49 z 55
Wzór nr 1
WYKAZ POJAZDÓW KOLEJOWYCH W SKŁADZIE POCIĄGU

Tabela 1

	Potwierdzenie odbioru pojazdów zgodnie z wykazem na:					
	stacji początkowej	stacji pośrednich				
	1	2	3	4	5	6
Numer pociągu						
wyprawionego dnia						
ze stacji						
do stacji						
Kierownik pociągu						
jednostka macierzysta						
ze stacji						
do stacji						
Maszynista						
jednostka macierzysta						
ze stacji						
do stacji						
Odprawiający						

Tabela 2

Lp.	Identyfikator pojazdu kolejowego*):											Stacja		Uwagi (w tym informacje o pojazdach przewożących materiały niebezpieczne - według klasyfikacji RID)
	numer inwentarzowy pojazdu	literowy			Długość pojazdu liczącego pojazd	Masa			masa hamująca	Nastawienie hamulca	nadania	przeznaczenia		
		państwa rejestracji	eksploatującego pojazd kolejowy	typu (serii)		cyfrowy ekspluat- lacyjny pojazd	ładunku	własna pojazdu					ogólna pojazdu	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
L 1														
L 2														
L 3														
L 4														
L 5														
L 6														
1.														
2.														
3.														
4.														
5.														
6.														
7.														
8.														
9.														
10.														
11.														
12.														
13.														
14.														
15.														
16.														
17.														
18.														
19.														
20.														
H 1														
H 2														
H 3														
H 4														
H 5														
H 6														

*) Należy podać pełny identyfikator pojazdu kolejowego wszystkich pojazdów jadących w 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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

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

Strona 50 z 55

Wzór nr 2

Międzynarodowy wykaz wagonów w składzie poc. pasażerskiego Internationale wagenliste für reiszüge					Godzina Uhrzeit		Data Datum		Przejście graniczne Grenzübergang		Dnia am		W in		Z Von		Do nach					
a	b	c	d	e	2a	2b	3	4a	4b	4c	4d	5a	5b	5c	5d	6a	6b	7	8	9	10	Kierownik pociągu Zugführer
Ladowane Beladen																						
Ośie Achsen																						
Prędkość ze Zderzakami																						
Waga Ladung																						
Ciężar całkowity Gesamtgewicht																						
Ciężar własny Eigengewicht																						
Ciężar ładunku Masa ładunku																						
Ciężar ogólny Masa ogólna																						
Ciężar hamujący Masa hamująca																						
R																						
R																						
P																						
Mg																						
1/10																						
m																						
1																						
2																						
1																						
2																						
1																						
2																						
1																						
2																						
1																						
2																						
1																						
2																						
1																						
2																						
1																						
2																						

PKP 2715-935-01 (H-3311)

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

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

Strona 51 z 55

Wzór nr 3

A. Raport z jazdy Poc. nr dniaod stacji do stacji Poc. nr dnia od stacji do stacji Poc. nr dniaod stacjido stacji						
B. Pojazd trakcyjny i drużyna trakcyjna						
Seria	Numer	Nazwisko, imię		Macierzysty zakład taboru	Przebyta trasa	
		maszynisty	pomocnika		od stacji	do stacji
C. Drużyna konduktorska:						
Nazwisko, imię		Wykonywane czynności (nr identyfikacyjny)		Jednostka macierzysta	od stacji	do stacji
D. Dyspozycje:						
E. Dane o jeździe i składzie pociągu.						
Tu należy dołączyć załączniki						
Stacja po-						

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 zespołu drużyn konдукtorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

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

Strona 52 z 55

czątkowa i końcowa biegu poc. Stacje i miejsca nieprzewidzianego zatrzymania pociągu, zmiany brutta, odchylenia od rozkładowego czasu jazdy	jazdy		przyjazdy		postoju		odjazdy		jazdy		postoju		Skład pociągu ilość wagonów długość poc. w metrach	masa brutto (t)	Masa hamująca (ton) wymagana/rzeczywista	Wręczone rozkazy pisemne i zawiadomienia	Przyczyny opóźnienia pociągu	Uwagi
	na szlaku		na stacji		na szlaku		na stacji		na szlaku		na stacji							
	min.	godz.	min.	min.	godz.	min.	skrócony	zwiększony	skrócony	zwiększony	skrócony	zwiększony						
1	2	3	4	5	6	o minut		7	8	9	10	11	12	13	14			

F. Sprawdzenie techniczne i próby hamulca		
G. Uwagi kontrolującego		



Tytuł:

Instrukcja dla zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

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

Strona 53 z 55

H. Pracownicy jadący na służbę lub ze służby oraz personel pomocniczy

Nazwisko i imię	Stanowisko	Jednostka	od stacji	do stacji	podpi

I. Uwagi kierownika 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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

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

Strona 54 z 55

J. Podpis kierownika pociągu

1	2	3	4	5
---------	---------	---------	---------	---------

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21**

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

2017.....-.....
Strona 55 z 55
Wzór nr 4
WYKAZ POJAZDÓW KOLEJOWYCH

doczepionych do **) poc. nr dnia na stacji															
odczepionych od															
Lp.	Identyfikator pojazdu kolejowego*):						Długość pojazdu kolejowego [m]	Masa			Masa (Rzeczywista) masa hamująca [t]	Nastawienie hamulca	Stacja		Uwagi (w tym informacje o pojazdach przewożących materiały niebezpieczne - według klasyfikacji RID)
	numer inwentarzowy pojazdu	literowy			cyfrowy eksploatującego pojazdu	ładunku		własna pojazdu	ogólna pojazdu	nadania			przeznaczenia		
		państwa rejestracji	eksplloatującego pojazdu	typu (serii)											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
1.															
2.															
3.															
4.															
5.															
6.															
7.															
8.															
9.															
10.															
H 1															
H 2															
H 3															
H 4															
H 5															
H 6															

*) Należy podać pełny identyfikator pojazdu kolejowego wszystkich pojazdów jadących w pociągu.

**) niepotrzebne skreślić

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 zespołu drużyn konduktorskich
w zakresie obsługi pociągów pasażerskich
uruchamianych przez „PKP Intercity” S.A. Br-21

Data wydania:

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

Obowiązuje od dnia:

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

Strona 56 z 55

Wzór nr 5

numer ewidencyjny raportu (nadaje zwierzchnik służbowy)

.....

.....

RAPORT SŁUŻBOWY

nr

.....
miejsco ośc, dnia.....
podpis i stempel pracownika

składającego raport

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>