



Tytuł:	Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3	Data wydania: 2017-....-....
		Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
		Strona 1 z 63

AUTOR:		Data:	Podpis:
1.		2017-.....-.....	
ZAAKCEPTOWALI:		Data:	Podpis:
1.	Ewa Boguszewska - Dyrektor Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi	2017-.....-.....	
2.	Marek Kapusta - Dyrektor Biura Dyspozytury i Realizacji Przewozów	2017-.....-.....	
3.	Krzysztof Prządka - Dyrektor Biura Taboru	2017-.....-.....	
4.	Jacek Kosiński / Dyrektor Ośrodka Szkoleń Zawodowych	2017-.....-.....	
5.	Zdzisław Krzyśków - Dyrektor Biura Bezpieczeństwa	2017-.....-.....	
6.	Ewa Gruszka - Dyrektor Zakładu Centralnego	2017-.....-.....	
7.	Zbigniew Kryś - Dyrektor Zakładu Zachodniego	2017-.....-.....	
8.	Zbigniew Rączkowski - Dyrektor Zakładu Północnego	2017-.....-.....	
9.	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:
		2017-.....-.....	
Dokument został wprowadzony uchwałą Zarządu PKP Intercity S.A.		2017-.....-.....	

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 o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3	Data wydania: 2017-...-....
		Obowiązuje od dnia: 2017-...-....
		Strona 2 z 63

Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3

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 o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3Data wydania:
2017/...../.....Obowiązuje od dnia:
2017/...../.....**Strona 58 z 59****Spis treści**

1. Cel instrukcji.....	5
2. Terminologia, definicje, wyjaśnienie skrótów.....	5
3. Przedmiot instrukcji.....	11
4. Zakres stosowania instrukcji.....	11
Rozdział I WYMAGANIA FORMALNE DLA POJAZDÓW TRAKCYJNYCH.....	12
§1 Rejestracja i znakowanie pojazdów trakcyjnych.....	12
§2 Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów trakcyjnych.....	12
§3 Świadectwo sprawności technicznej pojazdów trakcyjnych.....	13
§4 Zasady dopuszczenia pojazdów trakcyjnych do eksploatacji.....	15
§5 Zasady wyłączania pojazdów trakcyjnych z eksploatacji.....	17
Rozdział IV ZASADY I WYMAGANIA ZWIĄZANE Z UTRZYMANIEM POJAZDÓW TRAKCYJNYCH.....	20
§6 Postanowienia ogólne.....	20
§7 Dokumentacja techniczna związana z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych.....	21
§8 Planowanie i wykonywanie poziomów P1, P2 i P3.....	24
§9 Planowanie i wykonywanie poziomów P4 i P5.....	25
§10 Gwarancja jakości wykonania poziomów P4 i P5.....	28
§11 Kwalifikacja pojazdów trakcyjnych do naprawy bieżącej „B” wykonanie naprawy bieżącej.....	29
§12 Kwalifikacja pojazdów trakcyjnych do naprawy awaryjnej „Aw” wykonanie naprawy awaryjnej.....	31
§13 Przesyłanie pojazdów trakcyjnych do miejsca wykonania: poziomu utrzymania P4 i P5 i naprawy bieżącej lub awaryjnej.....	33
§14 Kontrola stanu technicznego pojazdów trakcyjnych w trakcie eksploatacji.....	35
§15 Zasady postępowania z pojazdami trakcyjnymi uszkodzonymi w trakcie eksploatacji.....	35
§16 Dokumenty związane z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych.....	37
§17 Rejestracja czynności związanych z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych oraz ewidencja uszkodzeń i awarii.....	39
Rozdział V KONTROLA I ODBIÓR CZYNNOŚCI UTRZYMANIOWYCH.....	43
§18 Kontrola i odbiór pojazdów trakcyjnych po przeglądach, naprawach bieżących i naprawach awaryjnych wykonywanych w zakładach Spółki oraz podmiotach zewnętrznych wykonujących ww. czynności.....	43
§19 Kontrola i odbiór pojazdów trakcyjnych po naprawach okresowych wykonanych w zakładach Spółki.....	44
§20 Kontrola i odbiór pojazdów trakcyjnych po naprawach okresowych i awaryjnych wykonywanych przez zewnętrzne podmioty gospodarcze (zakłady naprawcze).....	44
Rozdział VI WPROWADZENIE NOWYCH ROZWIĄZAŃ KONSTRUKCYJNYCH I MATERIAŁÓW.....	46
§21 Ogólne zasady wprowadzania w pojazdach trakcyjnych nowych rozwiązań konstrukcyjnych i materiałów.....	46
§22 Eksploatacja próbna.....	46
Rozdział VII SKREŚLENIE POJAZDU TRAKCYJNEGO Z REJESTRU POJAZDÓW KOLEJOWYCH.....	48

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych
Bt-3**Data wydania:
2017-...-....Obowiązuje od dnia:
2017-...-....**Strona 4 z 63**

§23 Kwalifikacja pojazdu trakcyjnego do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych Spółki.....	48
§24 Zasady techniczne postępowania z częściami odzyskanymi podczas fizycznej likwidacji pojazdu trakcyjnego.....	49
Rozdział VIII OBOWIĄZKI SPÓŁKI JAKO DYSPONENTA POJAZDÓW TRAKCYJNYCH	50
§25 Rejestr pojazdów i nadanie europejskiego numeru pojazdu.....	50
5. Termin obowiązywania.....	51
6. Wykaz załączników.....	51
Załącznik nr 1 do Instrukcji Bt-3	
Tygodniowy harmonogram obsługi pojazdów trakcyjnych na poziomach P2 i P3.....	52
Załącznik nr 2 do Instrukcji Bt-3	
Protokół komisyjny oględzin pojazdu trakcyjnego kierowanego do obsługi poziomu utrzymania P4 i P5.....	53
Załącznik nr 3 do Instrukcji Bt-3	
Protokół zdawczo – odbiorczy przekazania pojazdu trakcyjnego do wykonania obsługi poziomu utrzymania P4 i P5.....	54
Załącznik nr 4 do Instrukcji Bt-3	
Protokół oceny stanu technicznego pojazdu trakcyjnego kwalifikowanego do naprawy awaryjnej....	55
Załącznik nr 5 do Instrukcji Bt-3	
Orzeczenie techniczne w sprawie dopuszczenia do przewozu pojazdu trakcyjnego w stanie nieczynnym.....	56
Załącznik nr 6 do Instrukcji Bt-3	
Orzeczenie techniczne na okoliczność opóźnienia pociągu z powodu usterki pojazdu trakcyjnego	57
Załącznik nr 7 do Instrukcji Bt-3	
Protokół oceny stanu technicznego pojazdu trakcyjnego nr kwalifikowanego do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych PKP Intercity S.A.	60
Załącznik nr 8 do Instrukcji Bt-3	
Protokół reklamacyjny (R1)	62

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_313	Wydanie 2.
Tytuł:	Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3		Data wydania: 2017-....-....
			Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
			Strona 5 z 63

1. Cel Instrukcji

Celem Instrukcji o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3 zwanej dalej instrukcją jest określenie warunków technicznych, podstawowych pojęć oraz zasad i wymagań związanych z utrzymaniem elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych będących w dyspozycji PKP Intercity S.A., zwanej dalej Spółką.

2. Terminologia, definicje, wyjaśnienie skrótów

Określenia ogólne

Użyte w niniejszej instrukcji pojęcia podstawowe oznaczają:

1. **Pojazdy trakcyjne PKP Intercity S.A.** – pojazdy trakcyjne będące w dyspozycji PKP Intercity S.A., dla których Spółka jest właścicielem lub uzyskała prawo do dysponowania nimi w drodze leasingu, dzierżawy, najmu itp., oraz jest odpowiedzialna za ich utrzymanie.
2. **Utrzymanie eksploatacyjne pojazdów trakcyjnych**, zwane dalej utrzymaniem – całokształt działań organizacyjno-technicznych, których celem jest zapewnienie bezpiecznego i ekonomicznego użytkowania pojazdów trakcyjnych w ramach obowiązującej organizacji pracy trakcyjnej, obowiązującego planu utrzymania oraz poziomów utrzymania; na utrzymanie składają się: przeglądy (utrzymania zapobiegawcze) i naprawy (utrzymanie naprawcze).
3. **Dokumentacja procesu utrzymania pojazdów trakcyjnych** – zespół przepisów wewnętrznych i zasad obowiązujących w Spółce oraz zbiorów dokumentacji związanej z konstrukcją, badaniami, eksploatacją i utrzymaniem pojazdów trakcyjnych.
4. **Dokumentacja techniczna pojazdu trakcyjnego** – ogół dokumentów przygotowanych przez producenta pojazdu trakcyjnego.
5. **Plan utrzymania** – zbiór informacji dotyczących zakresu planowania utrzymania pojazdów trakcyjnych.
6. **Poziomy utrzymania** – zakres czynności utrzymaniowych zdefiniowanych w przepisach prawa powszechnie obowiązującego, dla których realizacji wymagany jest określony zakres certyfikacji, kompetencji, uprawnień i wyposażenia technicznego warsztatów.
7. **Dokumentacja systemu utrzymania** – zbiór informacji i danych niezbędnych w procesie utrzymania określonego typu pojazdu trakcyjnego, zestawionych w jednym opracowaniu.
8. **Dokumentacja czynności związanych z utrzymaniem pojazdu trakcyjnego** – zbiór informacji związanych z procesem utrzymania pojazdu trakcyjnego, przygotowywanych i przechowywanych w wersji papierowej lub elektronicznej obejmujący:
 - a) rejestr czynności wykonanych przy utrzymaniu pojazdu trakcyjnego,
 - b) ewidencję usterek,
 - c) dane o przebiegu, okresie eksploatacji pojazdu trakcyjnego i jego podzespołów.

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_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 6 z 63	

9. **Prezes UTK** – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, centralny organ administracji rządowej, właściwy w sprawach:
 - a) regulacji transportu kolejowego,
 - b) licencjonowania transportu kolejowego,
 - c) nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych.
10. **TDT** – Transportowy Dozór Techniczny, jednostka państwowa powołana dla sprawowania dozoru technicznego urządzeń w zakresie określonym w ustawie o dozorcze technicznym.
11. **Dopuszczenie do eksploatacji** – czynności faktyczne i prawne konieczne do przekazania podsystemu lub pojazdu kolejowego do użytkowania zgodnie z jego przeznaczeniem, kończące się wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji
 - a) dopuszczenie do eksploatacji typu – czynności faktyczne i prawne konieczne do dopuszczenia odpowiednio typu pojazdu kolejowego, typu budowli albo typu urządzenia do użytkowania, kończące się wydaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu;
 - b) zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji – dokument uprawniający zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, importera, podmiot zamawiający, wykonawcę modernizacji, inwestora, albo dysponenta do eksploatacji podsystemu lub pojazdu kolejowego wprowadzanego po raz pierwszy do użytkowania.
12. **Notyfikowana jednostka certyfikująca** – podmiot odpowiedzialny za ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz odpowiedzialny za prowadzenie procedur weryfikacji WE podsystemów.
13. **Podsystem** – część systemu kolei o charakterze strukturalnym bądź funkcjonalnym, dla której ustalono odrębne zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei.
14. **Interoperacyjność systemu kolei** – zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego ruchu pociągów, spełniającego warunki techniczne, ruchowe, eksploatacyjne i prawne, których zachowanie zapewnia dotrzymanie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i umożliwia efektywne poruszanie się po transeuropejskiej sieci kolejowej.
15. **EVN** – europejski numer pojazdu.

Budowa pojazdów trakcyjnych

Użyte w niniejszej instrukcji pojęcia z zakresu budowy pojazdów trakcyjnych oznaczają:

1. **Pojazd trakcyjny** – pojazd kolejowy z własnym napędem – elektryczny, spalinowy, przeznaczony do ciągnięcia lub popychania wagonów, bądź innych pojazdów kolejowych.
2. **Pojazd trakcyjny** składa się z:
 - a) zespołów,
 - b) podzespołów,
 - c) elementów (części), które mogą być łączone w układy lub obwody,

Tytuł:	Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3	Data wydania: 2017-...-....
		Obowiązuje od dnia: 2017-...-....
		Strona 7 z 63

3. **Zespół** – dwa lub więcej podzespołów stanowiących funkcjonalnie jedną całość np. wózek.
4. **Podzespół** – grupa elementów tworzących konstrukcyjną całość np. zestaw kołowy,
5. **Element** – niepodzielny detal wchodzący w skład podzespołu i zespołu, np. oś zestawu, koło bose, koło monoblokowe, sworzeń itp.,
6. **Układ** – zbiór elementów zależnych od siebie funkcjonalnie lecz nie tworzących odrębnej całości przy montażu np. układ hamulcowy,
7. **Obwód** – szereg połączonych ze sobą zespołów, podzespołów i elementów tworzących odpowiednią drogę dla prądu elektrycznego, cieczy lub gazu,
8. **Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu trakcyjnego** – dokument wydany przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego uprawniający do użytkowania danego typu pojazdu trakcyjnego w przewozach kolejowych,
9. **Świadectwo sprawności technicznej pojazdu trakcyjnego** – dokument wydany przez upoważnionego przedstawiciela przewoźnika kolejowego potwierdzający, że dany pojazd trakcyjny jest sprawny technicznie.

Utrzymanie pojazdów trakcyjnych

Użyte w niniejszej instrukcji pojęcia z zakresu utrzymania pojazdów trakcyjnych oznaczają:

1. **Poziom utrzymania pojazdu trakcyjnego** – zestawienie czynności utrzymania wykonywanych dla danego pojazdu trakcyjnego określone zakresem tych prac. Charakterystykę poszczególnych poziomów utrzymania zawierają przepisy prawa powszechnie obowiązującego w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych. W szczególności:
 - a) poziom 1 (P1) jest zgodny z dotychczasowymi przeglądami kontrolnymi pojazdów kolejowych,
 - b) poziom 2 (P2) jest zgodny z dotychczasowymi przeglądami okresowymi pojazdów kolejowych,
 - c) poziom 3 (P3) jest zgodny z dotychczasowymi przeglądami okresowymi poszerzonymi pojazdów kolejowych,
 - d) poziom 4 (P4) jest zgodny z dotychczasowymi naprawami okresowymi rewizyjnymi pojazdów kolejowych,
 - e) poziom 5 (P5) jest zgodny z dotychczasowymi naprawami głównymi i modernizacjami pojazdów kolejowych.
2. **Naprawa pojazdu trakcyjnego** – doprowadzenie wyeksploatowanego lub uszkodzonego pojazdu trakcyjnego, jego zespołu, podzespołu, elementu, obwodu lub układu do wymaganego przepisami technicznymi stanu.
3. **Zakres naprawy lub przeglądu** – czynności przewidziane do wykonania w trakcie naprawy lub przeglądu pojazdu trakcyjnego.
4. **Naprawiający** – zewnętrzny podmiot gospodarczy lub zakład Spółki posiadający wykwalifikowanych pracowników, zaplecze techniczne oraz warunki organizacyjne,

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 o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych
Bt-3**

Data wydania:

2017-....-....

Obowiązuje od dnia:

2017-....-....**Strona 8 z 63**

gwarantujące prawidłowe wykonanie prac związanych z naprawą pojazdów trakcyjnych, ich zespołów, podzespołów i elementów, określonych w dokumentacji technologicznej systemu utrzymania, adekwatnych dla danego poziomu utrzymania.

5. **Wymiana** – zastąpienie uszkodzonego zespołu, podzespołu, elementu nowym lub zregenerowanym.
6. **Oględziny** – czynności kontrolne mające na celu określenie wzrokowe lub słuchowe stanu technicznego pojazdu trakcyjnego, jego zespołu, podzespołu, elementu.
7. **Pomiar /zmierzenie/** – czynności kontrolne mające na celu stwierdzenie określenie za pomocą przyrządów pomiarowych rzeczywistych wartości mierzonych parametrów w celu konfrontacji z wielkością dopuszczalną w tolerancji wymiaru.
8. **Próba działania** – czynności kontrolne mające na celu stwierdzenie prawidłowości działania zespołów, podzespołów, układów i obwodów zabudowanych w pojeździe trakcyjnym.
9. **Sprawdzenie** – ustalenie stanu technicznego pojazdu trakcyjnego, jego zespołów, podzespołów, układu lub obwodu poprzez oględziny, pomiar, próbę działania.
10. **Wymagania techniczne** – warunki oraz kryteria jakie musi spełniać pojazd trakcyjny, jego zespół, podzespół, element, układ, obwód dopuszczający do eksploatacji.
11. **Odbiór techniczny** – całokształt działań, które należy wykonać w celu stwierdzenia zgodności rzeczywistych parametrów, cech konstrukcyjnych, technologicznych, eksploatacyjnych oraz napisów i oznaczeń pojazdu trakcyjnego z parametrami, cechami i oznaczeniami określonymi w dokumentach stanowiących podstawę do odbioru technicznego.
12. **Uszkodzenie** – utrata właściwości użytkowych pojazdu trakcyjnego, jego zespołu, podzespołu lub elementu uniemożliwiająca lub ograniczająca użytkowanie tego pojazdu.
13. **Awaria** – poważne uszkodzenie pojazdu trakcyjnego będące wynikiem:
 - a) działania siły wyższej,
 - b) kradzieży lub dewastacji elementów konstrukcyjnych,
 - c) wykolejeń, zderzeń, najechań w tym połamania pantografu z winy sieci trakcyjnej,
 - d) zamrożenia układu chłodzenia,
 - e) zatarcia części ruchomych wymagających ciągłego smarowania w trakcie eksploatacji, spowodowanych brakiem czynników smarnych,
 - f) zmian konstrukcyjnych wprowadzonych bez dokumentacji zatwierdzonej zgodnie z przepisami wewnętrznymi Spółki.

Jako okoliczność siły wyższej rozumie się nadzwyczajne, niemożliwe do przewidzenia okoliczności i zdarzenia w szczególności: wojna, niepokoje i rewolucje, spory pracownicze, strajki, zamknięcia zakładów itp., katastrofy, wypadki komunikacyjne, działania siły przyrody: pożar, powódź, trzęsienie ziemi, epidemia oraz inne kataklizmy i ograniczenia nałożone na mocy czynności prawnych rządu lub innych władz. Mianem uszkodzeń awaryjnych nie można określić nadmiernych zużyć eksploatacyjnych, ani uszkodzeń powstałych z innych niż wymienione powyżej przyczyny.

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 o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych
Bt-3**Data wydania:
2017-....-....Obowiązuje od dnia:
2017-....-....**Strona 9 z 63**

14. **Zużycie** – utrata własności fizycznych /geometrycznych, mechanicznych/ przez zespół, podzespół lub element w wyniku eksploatacji lub oddziaływania środowiska naturalnego.
15. **Parametr** – wielkość charakterystyczna dla danego materiału, procesu, elementu, podzespołu lub zespołu /wymiały, ciężar, wiek, itd./, istotna z punktu widzenia jego przydatności.
16. **Wymiar konstrukcyjny** – wartość parametru zgodna z dokumentacją konstrukcyjną.
17. **Wymiar naprawczy** – wartość parametru uwzględniająca zużycie, przy której element może być zamontowany do naprawianego pojazdu trakcyjnego.
18. **Wymiar kresowy** – wartość parametru, której przekroczenie kwalifikuje dany element do kasacji, naprawy lub regeneracji; wymiar kresowy w eksploatacji nie może być przekroczony.
19. **Wymiar rzeczywisty** – wartość parametru określona w wyniku wykonanych pomiarów.
20. **Odchyłka konstrukcyjna** – dozwolona różnica między wymiarem rzeczywistym i wymiarem nominalnym określona w dokumentacji konstrukcyjnej dla nowego wyrobu.
21. **Odchyłka naprawcza** – dozwolona różnica między wymiarem rzeczywistym i wymiarem nominalnym (konstrukcyjnym) uwzględniająca zużycie eksploatacyjne elementu, z którym może on być zamontowany do pojazdu trakcyjnego w czasie naprawy okresowej.
22. **Braki w pojeździe trakcyjnym** – zespoły, podzespoły, elementy konstrukcyjne i elementy wyposażenia, których brakuje w pojeździe trakcyjnym w porównaniu do rozwiązań zawartych w dokumentacji konstrukcyjnej danego typu pojazdu. Nie uważa się za braki, brak śrub (z wyj. śrub i nakrętek właściwych dla danego typu pojazdu, np. śruby zawieszenia silnika trakcyjnego), podkładek, nakrętek, wkrętów, sworzni, zawleczek, tulejek, uszczelek i innych podobnych elementów, w tym normaliów.
23. **Zmiany konstrukcyjne** – działania polegające na zastosowaniu rozwiązań konstrukcyjnych innych niż określone w pierwotnej dokumentacji konstrukcyjnej pojazdu trakcyjnego.
24. **Cykl przeglądkowy** – szereg następujących po sobie, w ustalonej kolejności i po określonym przebiegu lub po określonym czasie, czynności ujętych w zakres poziomów utrzymania P1, P2, P3 wykonywanych między dwiema kolejnymi poziomami utrzymania P4 lub między poziomem utrzymania P4 a poziomem utrzymania P5.
25. **Cykl naprawczy** – szereg następujących po sobie w ustalonej kolejności i po określonym przebiegu lub po określonym czasie, poziomów utrzymania P4 wykonywanych między dwoma kolejnymi poziomami utrzymania P5 lub budową pojazdu trakcyjnego i pierwszym poziomem utrzymania P5.
26. **Przebieg** – ilość kilometrów przejechanych przez pojazd trakcyjny wg wskazań rejestratora w tym pojeździe.
27. **Przebieg międzyprzeglądowy / międzynaprawczy** – ilość kilometrów przejechanych przez pojazd trakcyjny w okresie między dwoma kolejno po sobie następującymi poziomami utrzymania P1, P2, P3 lub poziomami utrzymania P4 i P5.
28. **Poziom utrzymania P1** – czynności sprawdzające lub monitoring stanu technicznego pojazdu kolejowego dokonywane przed wyjazdem pojazdu na linię, w czasie jazdy lub po zjeździe pojazdu. Niektóre z tych czynności mogą być dokonywane przez pracowników przewoźnika

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 o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych
Bt-3**

Data wydania:

2017-...-....

Obowiązuje od dnia:

2017-...-....

Strona 10 z 63

(maszynistę, rewidenta) lub przy użyciu automatycznych urządzeń pokładowych lub przytorowych. Poziom utrzymania P1 obejmuje ocenę stanu zasadniczych zespołów, podzespołów i układów pojazdu kolejowego, mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu pojazdu, zaopatrzenie pojazdu kolejowego w materiały eksploatacyjne oraz ewentualną wymianę zużytych w trakcie eksploatacji elementów szybko zużywających się.

29. **Poziom utrzymania P2** – czynności, które zapobiegają przekroczeniom limitów zużycia, wykonywane na specjalistycznych stanowiskach, w przerwach między kolejną planowaną eksploatacją pojazdu kolejowego. Poziom utrzymania P2 obejmuje szczegółową ocenę stanu technicznego pojazdu kolejowego przez sprawdzenie działania jego obwodów, oględziny dostępnych bez demontażu podzespołów, przewidziane w dokumentacji badania diagnostyczne oraz naprawy dokonywane przez wymianę standardowych elementów.
30. **Poziom utrzymania P3** – czynności z zakresu utrzymania, które zapobiegają przekroczeniom limitów zużycia wykonywane na specjalistycznych stanowiskach, z wyłączeniem pojazdu kolejowego z planowanej eksploatacji. Poziom utrzymania P3 obejmuje szczegółową ocenę stanu technicznego pojazdu kolejowego poprzez sprawdzenie działania jego obwodów, oględziny dostępnych, także po demontażu, określonych w dokumentacji podzespołów, a także przewidziane w dokumentacji badania diagnostyczne. Ponadto obejmuje planowe wymiany podzespołów oraz niewielkie naprawy zespołów i podzespołów funkcjonalnych wykonywane na wyspecjalizowanych stanowiskach.
31. **Poziom utrzymania P4** – czynności z zakresu utrzymania naprawczego, wykonywane w zakładach posiadających zaplecze techniczne i stanowiska pomiarowe. Poziom utrzymania P4 obejmuje szczegółowe sprawdzenie stanu technicznego przewidzianych w dokumentacji podzespołów i zespołów połączone z ich demontażem z pojazdu kolejowego, planowe wymiany zespołów i podzespołów oraz naprawy zespołów i podzespołów wykonywane w wyspecjalizowanych warsztatach.
32. **Poziom utrzymania P5** – czynności mające na celu podniesienie standardu pojazdu kolejowego lub jego odnowienie wykonywane w wyspecjalizowanych zakładach lub u producenta. Poziom utrzymania P5 obejmuje demontaż zespołów i podzespołów z pojazdów kolejowych i ich wymianę na nowe lub zregenerowane oraz modyfikację nadwozia pojazdu kolejowego i układu biegowego.
33. **Naprawa bieżąca pojazdu trakcyjnego Nb** – nieplanowa naprawa, związana z usunięciem uszkodzenia powodującego utratę własności użytkowych pojazdu trakcyjnego, połączona z usunięciem wszystkich stwierdzonych w trakcie oględzin usterek oraz wykonaniem niezbędnych prób, konserwacji i regulacji, w trakcie utrzymania eksploatacyjnego.
34. **Naprawa awaryjna Aw** – naprawa mająca na celu przywrócenie właściwego stanu technicznego pojazdu trakcyjnego, utraconego w wyniku awarii, w trakcie utrzymania eksploatacyjnego.
35. **Reklamacja** – zwrócenie się do dostawcy, producenta, wykonawcy naprawy, w sprawie ujawnionych wad, uszkodzeń i braków występujących w pojeździe trakcyjnym lub jego

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_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 11 z 63	

zespołach, podzespołach oraz elementach z żądaniem usunięcia wad, uszkodzeń, braków. Reklamacja zgłaszana jest na druku R1 - przyjętym do stosowania w Spółce (Załącznik nr 8).

36. **Gwarancja** – odpowiedzialność naprawiającego lub dostawcy wobec PKP Intercity S.A. za bezawaryjną pracę i dobry stan pojazdu trakcyjnego przez określony czas, polegająca na zobowiązaniu się dostawcy, naprawiającego do bezpłatnej naprawy pojazdu trakcyjnego, w tym poprzez wymianę uszkodzonego zespołu, podzespołu lub elementu.
37. **Uszkodzenie gwarancyjne** – każdy stwierdzony w okresie gwarancyjnym przypadek uszkodzenia lub nieprawidłowego działania pojazdu trakcyjnego, jego zespołu, podzespołu, elementu, układu lub obwodu, którego przyczyna nie leży w eksploatacji niezgodnej z przepisami.

3. Przedmiot Instrukcji

1. Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3 zawiera opis wymagań formalnych dla pojazdów trakcyjnych, zasady i wymagania związane z utrzymaniem pojazdów, sposób przeprowadzania kontroli i odbioru czynności, zasad wprowadzania nowych rozwiązań konstrukcyjnych i materiałów, zasad skreślania pojazdów trakcyjnych z rejestru pojazdów kolejowych oraz obowiązki Spółki jako dysponenta pojazdami trakcyjnymi.
2. Instrukcja nie dotyczy pojazdów kolejowych pomocniczych i specjalnych oraz wąskotorowych.

4. Zakres stosowania Instrukcji

1. Instrukcja obowiązuje komórki organizacyjne Centrali i zakłady Spółki, a także powinna być stosowana przez podmioty zewnętrzne dokonujące przeglądów i napraw, które w zakresie zawartych umów dokonują czynności 1, 2, 3, 4 lub 5 poziomu utrzymania pojazdów trakcyjnych oraz napraw ich zespołów, podzespołów i elementów.
2. Instrukcja powinna być stosowana przez zewnętrzne podmioty gospodarcze i instytucje opracowujące dokumentację techniczną wykorzystywaną w procesie utrzymania pojazdów trakcyjnych będących w dyspozycji Spółki, w zakresie zawartych umów lub innych przyjętych ustaleń.
3. Dla pracowników PKP Intercity S.A. instrukcja ma charakter obligatoryjny.

 PKP INTERCITY	Nr instrukcji: BOSZ_I_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 12 z 63	

Rozdział I WYMAGANIA FORMALNE DLA POJAZDÓW TRAKCYJNYCH

§1 Rejestracja i znakowanie pojazdów trakcyjnych

1. Pojazdy trakcyjne podlegają ewidencjonowaniu w rejestrze pojazdów trakcyjnych Spółki, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 września 2012 r. w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych. (Dz. U. z 2012 r. poz.1063).
2. Pojazdy trakcyjne, powinny być oznakowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.
3. Ewidencję pojazdów trakcyjnych, w zakresie wynikającym z obowiązujących w Spółce regulaminów organizacyjnych, prowadzą komórki organizacyjne Centrali Spółki właściwe do spraw eksploatacji pojazdów trakcyjnych oraz do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych, a także działy właściwe do spraw eksploatacji pojazdów trakcyjnych w Zakładach Spółki.
4. Zmiana układu lub treści istniejących napisów, numerów i oznaczeń naniesionych na pojazd trakcyjny, z zastrzeżeniem ust. 5, może być dokonana po uzyskaniu pisemnej zgody komórki organizacyjnej Centrali Spółki właściwej do spraw eksploatacji pojazdów trakcyjnych, o ile nie wynika ze zmian w przepisach prawa powszechnie obowiązującego lub zmian w przepisach wewnętrznych Spółki.
5. Nie wymagają odrębnej zgody zmiany napisów i oznaczeń dotyczące aktualizacji:
 - a) daty poziomu utrzymania P4, P5,
 - b) nazwy wykonawcy ostatniego poziomu utrzymania P4, P5,
 - c) przydziału inwentarzowego (macierzystego zakładu Spółki) pojazdu trakcyjnego.
6. Jeżeli znaki i napisy na pojeździe trakcyjnym będącym w eksploatacji są nieczytelne, pojazd należy wyłączyć z eksploatacji, celem ich odnowienia. Za stan znaków i napisów na pojeździe trakcyjnym odpowiada zakład Spółki, na ilostanie rozporządzalnym którego dany pojazd trakcyjny się znajduje.

§2 Zezwolenia i Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów trakcyjnych

1. Każdy typ pojazdu trakcyjnego eksploatowany przez Spółkę musi posiadać ważne Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego (zwane dalej „Zezwoleniem”) lub świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

 PKP INTERCITY	Nr instrukcji: BOSZ_I_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 13 z 63	

2. Zakłady Spółki są zobowiązane do posiadania kopii Zezwoleń lub Świadectw typu dla wszystkich typów pojazdów trakcyjnych znajdujących się na ilostanie inwentarzowym danego zakładu. Kopie Zezwoleń lub Świadectw typu należy przechowywać w dziale właściwym do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych.
3. Zezwolenie lub Świadectwo typu może być przez Prezesa UTK cofnięte w przypadku stwierdzenia zagrożeń:
 - a) bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
 - b) bezpieczeństwa eksploatacji pojazdów kolejowych,
 - c) ochrony przeciwpożarowej lub ochrony środowiska.
4. Zezwolenie lub Świadectwo typu wydane na czas określony traci ważność po upływie terminu ważności.
5. Kierownik komórki organizacyjnej Centrali Spółki właściwej do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych, po otrzymaniu decyzji administracyjnej Prezesa UTK o cofnięciu Zezwolenia lub Świadectwa typu, jest zobowiązany bezzwłocznie powiadomić o tym fakcie komórkę organizacyjną Centrali Spółki właściwą do spraw eksploatacji pojazdów trakcyjnych oraz zainteresowane zakłady Spółki.
6. Wszystkie pojazdy trakcyjne, dla którego Zezwolenie lub Świadectwo typu zostało cofnięte przez Prezesa UTK lub utraciło ważność, należy stosując postanowienia §10 ust. 2, natychmiast wyłączyć z eksploatacji, z uwagi na jednoczesną – z mocy prawa (Rozporządzenie MI z dnia 15 lutego 2005 r., z późniejszymi zmianami – w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych), utratę ważności świadectw sprawności technicznej każdego z tych pojazdów.
7. Procedura ponownego włączenia pojazdów trakcyjnych danego typu do eksploatacji może nastąpić po wydaniu nowego Zezwolenia lub Świadectwa typu lub anulowaniu decyzji o cofnięciu dotychczasowego. Do tego czasu eksploatacja tych pojazdów trakcyjnych jest zabroniona.
8. Zakres czynności naprawczych, modernizacyjnych i innych o charakterze technicznym lub formalnym, niezbędnych do wykonania, w celu przywrócenia dla danego typu pojazdu trakcyjnego Zezwolenia lub Świadectwa typu, wynika z uzasadnienia decyzji Prezesa UTK o ich cofnięciu.
9. Nadzór nad realizacją czynności, o których mowa w ust. 8, sprawuje kierownik komórki organizacyjnej Centrali Spółki właściwej do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych.

§3

Świadectwa sprawności technicznej pojazdów trakcyjnych

1. Każdy włączony do eksploatacji pojazd trakcyjny eksploatowany przez Spółkę musi posiadać ważne świadectwo sprawności technicznej.

 PKP INTERCITY	Nr instrukcji: BOSZ_I_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 14 z 63	

2. Świadectwo sprawności technicznej pojazdu trakcyjnego, zwane dalej świadectwem sprawności, jest wydane przez upoważnionych do tego pracowników Spółki PKP Intercity S.A. na podstawie przepisów powszechnie obowiązującego prawa.
3. Szczegółowe zasady organizacyjne w zakresie wydawania, unieważniania oraz przechowywania świadectw sprawności, określają wewnętrzne przepisy Spółki w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych.
4. Egzemplarze świadectw sprawności w zakładzie Spółki należy przechowywać w dziale właściwym do spraw eksploatacji pojazdów trakcyjnych, którego naczelnik jest zobowiązany wyznaczyć pracownika odpowiedzialnego za dystrybucję w zakładzie, gromadzenie, rejestrację w systemie informatycznym EPT, archiwizację i fizyczną likwidację świadectw.
5. Za umieszczanie egzemplarzy świadectw sprawności w kabinie maszynisty oraz ich usuwanie odpowiada w zakładzie Spółki naczelnik działu właściwego do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych, który do tego celu jest zobowiązany wyznaczyć odpowiedzialnego pracownika.
6. Wydanie świadectwa sprawności, w celu umożliwienia przejazdu czynnego pojazdu trakcyjnego do miejsca wykonania: naprawy okresowej, naprawy awaryjnej, modernizacji, przebudowy lub prób i badań, powinno zostać poprzedzone wykonaniem przeglądu kontrolnego, pomiarów parametrów geometrycznych zestawów kołowych, a w razie potrzeby także innych, dodatkowych czynności gwarantujących bezpieczny przejazd.
7. Wydanie świadectwa sprawności następuje:
 - a) po dokonaniu odbiorów technicznych i przeprowadzeniu jazd próbnych z wynikiem pozytywnym, w ramach napraw czwartego i piątego poziomu utrzymania (P4 i P5), naprawy awaryjnej Aw lub przebudowy,
 - b) przed ponownym włączeniem pojazdu kolejowego do eksploatacji, jeżeli uprzednio został on wyłączony w drodze decyzji Prezesa UTK lub, jeżeli zostało cofnięte Zezwolenie lub Świadectwo typu, może nastąpić po dokonaniu czynności naprawczych, modernizacyjnych i innych o charakterze technicznym lub formalnym, wynikających z uzasadnienia decyzji Prezesa UTK,
 - c) przed ponownym włączeniem pojazdu kolejowego do eksploatacji – jeżeli uprzednio został on w macierzystym zakładzie Spółki, decyzją naczelnika działu właściwego do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych uznany za niezdatny do eksploatacji, z uwagi na fakt, że w okresie ostatnich 12 miesięcy pojazd nie był eksploatowany, konieczne jest wykonanie czynności w zakresie poziomu utrzymania P2 (dot. pojazdów trakcji elektrycznej), poziomu utrzymania P3 (dot. pojazdów trakcji spalinowej), zgodnie z DSU dla właściwej trakcji i serii pojazdu trakcyjnego, a w razie potrzeby także innych, dodatkowych czynności gwarantujących bezpieczną eksploatację.
8. W przypadku, gdy jazdy próbne, o których mowa w ust. 7 pkt a), odbywają się w celu uzyskania przez pojazd trakcyjny Zezwolenia lub Świadectwa typu, świadectw sprawności nie wydaje się,

 PKP INTERCITY	Nr instrukcji: BOSZ_I_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 16 z 63	

stanowiskach: naczelnika działu lub naczelnika sekcji właściwego do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych, mistrza, starszego rewidenta, rewidenta, brygadzysty (w przypadku podmiotów zewnętrznych na zasadach określonych w umowie), z zastrzeżeniem ust. 6 oraz §10 ust. 4 i 5, zwani dalej dopuszczającymi.

3. Aktualny, imienny wykaz pracowników upoważnionych do dopuszczenia pojazdów trakcyjnych do eksploatacji powinien:
 - a) zawierać imię, nazwisko i stanowisko pracownika oraz oznaczenie serii pojazdów, które jest on upoważniony dopuszczać do eksploatacji,
 - b) być podpisany przez dyrektora zakładu Spółki i przechowywany w dziale utrzymania i napraw taboru trakcyjnego,
 - c) być umieszczony w formie odpisu w każdym punkcie utrzymania pojazdów trakcyjnych danego zakładu Spółki lub podmiotu zewnętrznego, w widocznym miejscu.
4. Pracownicy, zakładów Spółki o których mowa w ust. 2 mogą dopuszczać do eksploatacji pojazdy trakcyjne z macierzystego zakładu Spółki oraz pojazdy trakcyjne z innych zakładów, jeśli ich serie mogą być dopuszczane przez pracownika, zgodnie postanowieniem ust. 3 pkt. a).
5. Pracownicy, o których mowa w ust. 2, są zobowiązani dopilnować, aby pojazd trakcyjny dopuszczany przez nich do eksploatacji spełniał wymagania, o których mowa w ust. 7.
6. Bezpośrednio po ukończonej naprawie okresowej lub awaryjnej wykonanej w zakładach naprawczych (poza Spółką), przebudowie lub modernizacji dopuszczającym pojazd trakcyjny do eksploatacji jest starszy komisarz odbiorczy lub komisarz odbiorczy poprzez wystawienie świadectwa sprawności technicznej. Wpis do książki nie jest wymagany.
7. Dopuszczenie do eksploatacji pojazdu trakcyjnego, który został uprzednio wyłączony z eksploatacji, może nastąpić, jeżeli:
 - a) pojazd posiada ważne świadectwo sprawności technicznej, wydane zgodnie z Rozporządzeniem MI z dnia 15 lutego 2005 r., z późniejszymi zmianami – w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych,
 - b) pojazd posiada ważny wykonany poziom utrzymania P1 i P2 oraz nie zachodzi realna możliwość przekroczenia dopuszczalnego czasokresu lub przebiegu do następnego poziomu utrzymania P1 lub P2 – zgodnie z obowiązującym dla danej serii systemem utrzymania eksploatacyjnego; przy czym bezpośrednio po wykonanym poziomie utrzymania P2 nie jest wymagany poziom utrzymania P1,
 - c) została wykonana naprawa bieżąca, awaryjna, bądź usunięto usterki i inne nieprawidłowości – o ile zachodziła taka potrzeba,
 - d) w książce pokładowej pojazdu z napędem pracownik zakładu Spółki lub podmiotu zewnętrznego zamieścił adnotację o wykonanych: naprawie bieżącej, awaryjnej lub okresowej (jeśli były wykonane w zakładzie Spółki); pomiarach, badaniach lub ukończonym przeglądzie – zależnie od okoliczności,

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_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 18 z 63	

- z napędem znajdują się adnotacje o istotnych dla bezpieczeństwa nieprawidłowościach w jego pracy,
- e) znaki i napisy na pojeździe trakcyjnym są nieczytelne lub niezgodne z obowiązującymi przepisami, pobieżne, zewnętrzne oględziny pojazdu trakcyjnego lub działania zespołów, podzespołów i elementów mogą wskazywać na uszkodzenie lub inne, istotne nieprawidłowości,
 - f) wynika to z wewnętrznych poleceń kierownictwa zakładu Spółki lub polecenia komórek organizacyjnych Centrali Spółki właściwych do spraw utrzymania lub eksploatacji pojazdów trakcyjnych.
3. Pracownik Spółki lub podmiotu zewnętrznego, który stwierdzi, że stan techniczny pojazdu trakcyjnego włączonego do eksploatacji zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego, zależnie od sytuacji i możliwości, jest zobowiązany przy użyciu wszelkich dostępnych środków doprowadzić do natychmiastowego zaprzestania eksploatacji pojazdu; w szczególności korzystając z takich możliwości jak:
 - a) zatrzymanie pojazdu przy użyciu sygnałów określonych w przepisach prawa powszechnie obowiązującego, w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji,
 - b) powiadomienie drużyny trakcyjnej obsługującego pojazd lub drużyny konduktorskiej pociągu przez ten pojazd prowadzonego,
 - c) powiadomienie najbliższego posterunku ruchu lub dyspozytora trakcji,
 - d) powiadomienie zakładu Spółki na ilostanie, którego pojazd się znajduje (powiadomienie dyrektora zakładu Spółki, kierownika dowolnej komórki organizacyjnej zakładu Spółki właściwej do spraw eksploatacji lub utrzymania pojazdów trakcyjnych lub innego pracownika mogącego doprowadzić do wyłączenia pojazdu z eksploatacji).
 4. Pracownicy uprawnieni, zgodnie z postanowieniami §9 ust. 2, do dopuszczenia pojazdów trakcyjnych do eksploatacji, posiadają także uprawnienia do wyłączania pojazdów trakcyjnych z eksploatacji; są oni zobowiązani zamieścić w książce pokładowej pojazdu z napędem wpis o treści: „*wyłączam pojazd trakcyjny serii nr z eksploatacji z powodu*”, wraz z podpisem, datą, godziną, nazwą miejscowości i stemplem imiennym, w przypadku:
 - a) wystąpienia okoliczności spośród wymienionych w ust. 2 i 6 lub jeżeli zostaną przez nich potwierdzone nieprawidłowości będące powodem działań, o których mowa w ust. 3,
 - b) indywidualnego polecenia zwierzchników służbowych.
 5. Nie jest wymagane tworzenie odrębnego, imiennego wykazu pracowników upoważnionych do wyłączania pojazdów trakcyjnych z eksploatacji.
 6. Pojazdy trakcyjne skierowane do zapasu należy wyłączyć z eksploatacji.

 PKP INTERCITY	Nr instrukcji: BOSZ_I_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 20 z 63	

Rozdział II
ZASADY I WYMAGANIA ZWIĄZANE Z UTRZYMANIEM
POJAZDÓW TRAKCYJNYCH

§6

Postanowienia ogólne

1. Proces utrzymania pojazdów trakcyjnych Spółki powinien być realizowany zgodnie z DSU poszczególnych serii pojazdów trakcyjnych z uwzględnieniem postanowień przepisów prawa powszechnie obowiązującego, a także z uwzględnieniem postanowień niniejszej instrukcji oraz innych przepisów wewnętrznych Spółki obejmujących zagadnienia związane z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych.
2. Czynności utrzymania zapobiegawczego pojazdów trakcyjnych są realizowane w zakładach Spółki, natomiast czynności utrzymania naprawczego są realizowane podstawowo przez zewnętrzne podmioty gospodarcze (zakłady naprawcze) na podstawie umów oraz częściowo w zakładach Spółki.
3. Zgodnie z przepisami prawa powszechnie obowiązującego, komórka organizacyjna Centrali Spółki właściwa do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych prowadzi „Wykaz zakładów Spółki i zewnętrznych podmiotów gospodarczych wykonujących prace w zakresie utrzymania na rzecz Spółki” zawierający:
 - a) dane identyfikacyjne jednostek organizacyjnych własnych i innych wykonujących prace w zakresie utrzymania,
 - b) wykaz typów pojazdów kolejowych, do których utrzymania posiadają wykwalifikowanych pracowników oraz niezbędne zaplecze techniczne,
 - c) określenie poziomów utrzymania (rodzajów przeglądów i napraw), do których realizacji posiadają wykwalifikowanych pracowników oraz niezbędne zaplecze techniczne.
4. Zewnętrzne podmioty gospodarcze oraz zakłady Spółki wykonujące poziomy utrzymania P1, P2, P3 oraz poziomy utrzymania P4, P5, naprawy awaryjne, przebudowy i modernizacje pojazdów trakcyjnych Spółki zobowiązane są posiadać odpowiednie wyposażenie techniczne oraz wykwalifikowane kadry.
5. Zarządzanie i nadzór nad procesem utrzymania pojazdów trakcyjnych w Spółce należy do obowiązków właściwej komórki organizacyjnej Centrali, określonej w Regulaminie Organizacyjnym Centrali Spółki.
6. Zarządzanie i nadzór nad procesem utrzymania pojazdów trakcyjnych w zakładzie Spółki należy do obowiązków naczelnika właściwego działu, określonego w regulaminie organizacyjnym zakładu Spółki.

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_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 21 z 63	

7. Dział, o którym mowa w ust. 6, może być podzielony na sekcje, a sekcje na grupy robót, zależnie od indywidualnych uwarunkowań zakładu Spółki.
8. W regulaminach technicznych zakładów Spółki powinny być zawarte opisy:
 - a) organizacji utrzymania,
 - b) zaplecza technicznego do utrzymania pojazdów kolejowych,
 - c) wykonywanych odbiorów technicznych.
9. Pojazdy trakcyjne, które z uwagi na brak zapotrzebowania na pracę nie są przewidziane do eksploatacji, mogą być wyłączone z eksploatacji. Wykonywanie czynności utrzymaniowych (przeглядów oraz napraw) dla tych pojazdów, z chwilą wyłączenia z eksploatacji, zostaje zawieszona do odwołania.

§7

Dokumentacja techniczna związana z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych

1. Dokumentacja związana z procesem utrzymania pojazdów trakcyjnych obejmuje:
 - a) dokumentację projektowania systemu utrzymania pojazdów trakcyjnych,
 - b) dokumentację techniczną pojazdów trakcyjnych,
 - c) plan utrzymania,
 - d) dokumentację systemu utrzymania (DSU),
 - e) dokumentację czynności związanych z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych,
 - f) opis zarządzania dokumentacją systemu utrzymania.
2. W odniesieniu do ust. 1 pkt. a), dokumentacja projektowania systemu utrzymania pojazdów trakcyjnych powinna zawierać:
 - a) strukturę organizacyjną jednostki odpowiedzialnej za przygotowanie projektu utrzymania i jego zatwierdzenie,
 - b) metody stosowane przy projektowaniu utrzymania,
 - c) warunki użytkowania, a w szczególności: wartości graniczne w normalnej eksploatacji pojazdu kolejowego, warunki klimatyczne, dopuszczalne rodzaje obciążeń, uwzględnione przy projektowaniu utrzymania,
 - d) wyniki testów, badań, wykonanych obliczeń, doświadczenia praktyczne i inne dane uwzględnione przy projektowaniu utrzymania.

Dla pojazdów nowych lub wprowadzanych do eksploatacji w Spółce po raz pierwszy, dla pojazdów trakcyjnych modernizowanych oraz tych, dla których zmieniono system utrzymania DSU, opracowuje producent, dostawca lub wykonawca modernizacji, w razie potrzeby przy współpracy z jednostką badawczą upoważnioną do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji, zgodnie z przepisami prawa powszechnie obowiązującego.
3. W odniesieniu do ust. 1 pkt. b), dokumentację techniczną pojazdów trakcyjnych stanowią:

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 o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych
Bt-3**

Data wydania:

2017-....-....

Obowiązuje od dnia:

2017-....-....

Strona 22 z 63

- a) dokumentacja techniczno-ruchowa pojazdu trakcyjnego oraz jego zespołów i podzespołów (DTR) zawierająca:
- 1) określenie przeznaczenia pojazdu,
 - 2) dane techniczne,
 - 3) opis budowy i zasady działania,
 - 4) instrukcje obsługi,
 - 5) rysunki poglądowe,
 - 6) wymagania dotyczące użytkowania i bezpieczeństwa obsługi,
 - 7) wytyczne dotyczące utrzymania i konserwacji,
 - 8) opis metod sprawdzania stanu technicznego i zestawienie parametrów,
 - 9) opis charakterystycznych usterek i metod ich usuwania,
 - 10) wykaz części zamiennych,
 - 11) załączniki obejmujące w szczególności: schematy blokowe, ideowe, montażowe, wykresy, rysunki i algorytmy oprogramowania,
 - 12) zasady recyklingu.
- b) warunki techniczne odbioru pojazdu trakcyjnego oraz jego zespołów i podzespołów (WTO), zawierające:
- 1) określenie przedmiotu warunków,
 - 2) zakres stosowania,
 - 3) wykaz stosowanych określeń, jeżeli nie są one zawarte w odpowiednich normach krajowych,
 - 4) wymagania techniczne, których dotrzymanie polega na sprawdzeniu pod kątem zapewnienia wymaganego poziomu jakości w procesie przygotowania produkcji, w produkcji i eksploatacji,
 - 5) program, opis i ocenę wyników badań.
- c) dokumentację konstrukcyjną wraz z warunkami technicznymi wykonania (WTW), w zakresie określonym w umowie na dostawę pojazdu kolejowego.
4. W dokumentację techniczną, o której mowa w ust. 3, powinny być wyposażone zakłady Spółki oraz zewnętrzne podmioty gospodarcze wykonujące utrzymanie naprawcze, adekwatnie do realizowanego poziomu utrzymania.
5. W odniesieniu do ust. 1 pkt. c), plan utrzymania powinien być sporządzony z podziałem na poziomy utrzymania pojazdu kolejowego i zawierać:
- a) opis metod planowania utrzymania, zestawienie przeglądów i napraw,
 - b) wykaz czynności utrzymania zapobiegawczego mającego na celu ograniczenie prawdopodobieństwa wystąpienia uszkodzenia lub pogorszenia funkcjonowania pojazdu,
 - c) wykaz czynności utrzymania naprawczego wykonywanych po stwierdzeniu niezdatności pojazdu kolejowego lub jego części składowych do korzystania pojazdu zgodnie z przeznaczeniem,

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 o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych
Bt-3**Data wydania:
2017-....-....Obowiązuje od dnia:
2017-....-....**Strona 23 z 63**

- d) wykaz i sposób wykonywania warunkowych czynności utrzymania zapobiegawczego i naprawczego,
- e) wykaz czynności wynikających ze szczególnych warunków użytkowania.
6. W odniesieniu do ust. 1 pkt. d), dokumentacja systemu utrzymania (DSU) stanowi podstawowy Dokument, w oparciu o który jest realizowany proces utrzymania danej serii pojazdu trakcyjnego. Komórka organizacyjna Centrali Spółki właściwa do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych powinna posiadać dokumentację systemu utrzymania dla wszystkich serii pojazdów trakcyjnych, natomiast zakłady Spółki oraz zewnętrzne podmioty gospodarcze tylko dla pojazdów, których utrzymanie realizują. Dokumentacja systemu utrzymania powinna zawierać:
- a) opis funkcjonalny pojazdu z podziałem na jego elementy składowe w procesie utrzymania,
- b) dokumentację zawierającą:
- opis czynności przeglądowych i naprawczych, instrukcje demontażu i montażu,
 - zestawienie parametrów mierzonych w procesie przeglądu lub naprawy oraz opis metod pomiarowych,
 - wzory kart pomiarowych z wykazem wartości konstrukcyjnych, ponaprawczych i kresowych parametrów dla zespołów, podzespołów i elementów pojazdu,
 - wykazy urządzeń i narzędzi specjalistycznych,
 - wykazy testów wykonywanych w trakcie utrzymania,
 - wymagania dotyczące kwalifikacji pracowników oraz wymagania szczególne w zakresie spawania i badań nieniszczących.
- c) ograniczenia związane z bezpieczeństwem i interoperacyjnością dla podzespołów i części istotnych dla bezpieczeństwa i interoperacyjności, określające limity, których nie można przekroczyć w czasie eksploatacji, łącznie z eksploatacją w trybie awaryjnym,
- d) wykaz podzespołów objętych dozorem technicznym.
7. W odniesieniu do ust. 1 pkt. e), dokumentacja czynności związanych z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych obejmuje wzory dokumentów, książek, rejestrów, itp., o których mowa w niniejszej instrukcji.
8. DTR jest wymagana dla wszystkich nowych lub modernizowanych zespołów, podzespołów, elementów i systemów montowanych w pojazdach trakcyjnych.
9. WTO są wymagane dla tych nowych lub modernizowanych zespołów, podzespołów, elementów i systemów montowanych w pojazdach trakcyjnych, które wymagają dokonania odbioru technicznego, zgodnie z przepisami wewnętrznymi Spółki w sprawie odbiorów technicznych pojazdów kolejowych i wyrobów.
10. Dla potrzeb warsztatowych, w Spółce (zależnie od potrzeb i możliwości, na poziomie centrali lub zakładu) opracowaniu podlegają dokumentacje technologiczne przeglądów poszczególnych serii pojazdów trakcyjnych, wyciągi, instrukcje demontażu – montażu, zbiorcze karty pomiarowe

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_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 24 z 63	

układu biegowego lub inne karty pomiarowe, wytyczne, itp. oparte na dokumentacji systemu utrzymania (DSU) oraz dokumentacji technicznej.

11. Szczegółowy opis zarządzania dokumentacją systemu utrzymania oraz pozostałą dokumentacją związaną z procesem utrzymania, określają wewnętrzne przepisy Spółki w sprawie zarządzania dokumentacją związaną z procesem utrzymania pojazdów kolejowych.

§8

Planowanie i wykonywanie poziomów P1, P2 i P3.

1. Pojazdy trakcyjne, będące w dyspozycji Spółki, zgodnie z DSU poszczególnych serii, poddawane są następującym rodzajom poziomom utrzymania:
 - a) Poziom P1 (zgodny z dotychczasowymi przeglądami kontrolnymi pojazdów kolejowych),
 - b) Poziom P2 (zgodny z dotychczasowymi przeglądami okresowymi pojazdów kolejowych),
 - c) Poziom P3 (zgodny z dotychczasowymi przeglądami okresowymi poszerzonymi pojazdów kolejowych).
2. Planowanie poziomów P2 i P3 pojazdów trakcyjnych dokonuje dział zakładu Spółki właściwy do spraw eksploatacji pojazdów trakcyjnych w uzgodnieniu z działem właściwym do spraw utrzymania tych pojazdów, poprzez opracowanie tygodniowego harmonogramu poziomów P2 i P3. Miesięczny arkusz do planowania tygodniowego harmonogramu przeglądów poziomów P2 i P3 stanowi załącznik nr 1.
3. Tygodniowy harmonogram poziomów P2 i P3, o którym mowa w ust. 2
 - a) powinien uwzględniać strukturę cykli poziomów utrzymania określoną w DSU poszczególnych serii oraz rzeczywistą wielkość pracy pojazdu trakcyjnego,
 - b) podlega uzgodnieniu z działem zakładu Spółki właściwym do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych,
 - c) może być, w razie potrzeby, korygowany w sposób przyjęty w zakładzie Spółki.
4. Podstawą do określenia terminów wykonania poziomów utrzymania P2 pojazdu trakcyjnego jest ilość dni, w których pojazd jest czynny (zatrudniony do pracy eksploatacyjnej) zgodnie z cyklem poziomu utrzymania zawartym w DSU dla poszczególnych serii pojazdów. Dla pojazdów trakcyjnych zatrudnionych nierównomiernie, przedziały czasowe pomiędzy poziomami nie mogą przekraczać 90 dni kalendarzowych. Podstawą określenia terminów wykonania poziomów utrzymania P3 jest przebieg liczony w kilometrach, zgodnie z cyklem eksploatacji zawartym w DSU dla poszczególnych serii pojazdów.
5. Za terminowe kierowanie pojazdów trakcyjnych na poziomy P2 i P3 odpowiada naczelnik działu właściwego do spraw eksploatacji pojazdów trakcyjnych w zakładzie Spółki, na ilostanie rozporządzalnym którego pojazd trakcyjny się znajdzie.

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>

	Nr instrukcji: BOSZ_I_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 25 z 63	

6. Dyspozytor zakładu Spółki podejmujący decyzję o zatrudnieniu pojazdu trakcyjnego jest zobowiązany upewnić się, czy pojazd nie wymaga wykonania poziomu P1 lub P2 czy P3 oraz czy jest dopuszczony do eksploatacji, zgodnie z §9.
7. Podstawą do wykonania czynności poziomu utrzymania P1 jest czas pracy pojazdu określony w godzinach zgodnie z cyklem eksploatacji zawartym w DSU dla poszczególnych serii pojazdów.
8. Najdalej w terminie 7 dni pracy po ukończeniu poziomu P4 lub P5 na każdym pojeździe trakcyjnym należy wykonać dodatkowo poziom utrzymania (tzw. przegląd zerowy). Minimalny zakres dodatkowego poziomu utrzymania (tzw. przeglądu zerowego) dla elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych winien obejmować czynności poziomu utrzymania P2.
9. Pojazd trakcyjny skierowany na poziom P1, P2 lub P3 podlega wyłączeniu z eksploatacji, zgodnie z postanowieniem §10.
10. Do wykonania czynności utrzymaniowych poziomów P1, P2 i P3 pojazdów trakcyjnych upoważnieni są pracownicy zakładów Spółki lub podmiotów zewnętrznych, zatrudnieni na stanowiskach: rewidenta, elektromontera, rzemieślnika i inni, posiadający odpowiednie kwalifikacje zawodowe określone w DSU dla każdej serii pojazdu i przepisach wewnętrznych Spółki.
11. Pracownicy, o których mowa ust. 10, wykonują czynności wynikające z ich indywidualnych kwalifikacji i możliwości oraz poleceń zwierzchników.
12. Poziomy utrzymania należy wykonywać w oparciu o DSU lub opracowane na podstawie DSU dla potrzeb warsztatowych, dokumentacje technologiczne przeglądów poszczególnych serii pojazdów trakcyjnych, bądź inne opracowania o charakterze pomocniczym. Zakres poziomu utrzymania określony w DSU musi zostać zrealizowany.
13. Przed rozpoczęciem czynności, pracownicy wykonujący wymagany poziom utrzymania są zobowiązani zapoznać się z wpisami w książce pokładowej pojazdu z napędem od ostatniego wykonanego poziomu utrzymania.
14. Po wykonaniu każdego poziomu utrzymania, pracownik wskazany w §22 ust. 2 i 3, dokonuje w książce pokładowej pojazdu z napędem, wpisu potwierdzającego jego wykonanie.
15. Jeżeli pojazd trakcyjny spełnia wymagania, o których mowa w § 9, może zostać dopuszczony do eksploatacji po wykonanym poziomie utrzymania.

§9

Planowanie i wykonywanie poziomów P4 i P5

1. Pojazdy trakcyjne, będące w dyspozycji Spółki, zgodnie z DSU poszczególnych serii, poddawane są następującym rodzajom napraw w ramach poziomów utrzymania:
 - a) Poziom P4 (zgodny z dotychczasowymi naprawami okresowymi rewizyjnymi pojazdów kolejowych),

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_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 26 z 63	

- b) Poziom P5 (zgodny z dotychczasowymi naprawami okresowymi głównymi i modernizacją pojazdów kolejowych).
2. W strukturze cyklu poziomów P4 i P5 stosuje się numeryczne oznaczenie kolejności napraw np:
 - a) P4/4 czwarty raz poziom P4 od wprowadzenia nowego pojazdu trakcyjnego do eksploatacji,
 - b) P5/1 pierwszy raz poziom P5,
 - c) 1P4/3 trzeci raz poziom P4 po pierwszym poziomie utrzymania P5.
3. Poziomy P4 i P5 pojazdów trakcyjnych mogą być wykonywane:
 - a) przez zewnętrzne podmioty gospodarcze (zakłady naprawcze), na podstawie umów zawartych pomiędzy Spółką a tymi podmiotami – tzw. system zlecony,
 - b) przez zakłady Spółki, tylko w zakresie poziomu P4 – tzw. System gospodarczy (tj. przez pracowników zakładów Spółki).
4. Planowanie poziomów P4 i P5 pojazdów trakcyjnych dokonuje komórka organizacyjna Centrali Spółki właściwa do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych.
5. Planowanie poziomów utrzymania, o których mowa w ust. 4, powinno uwzględniać następujące zasady:
 - a) zgodność z potrzebami eksploatacyjnymi oraz ze strukturą cykli poziomów P4 i P5 określoną w DSU,
 - b) zgodność z planem rzeczowo - finansowym działalności Spółki,
 - c) podstawą do określenia przebiegu pojazdu trakcyjnego są dane z urzędnia rejestrującego zamontowanego w tym pojeździe,
 - d) skierowanie pojazdu trakcyjnego do wykonania poziomu P5 może nastąpić po wykonaniu pełnego przebiegu międzynaprawczego od wykonania ostatniego poziomu P4 jeśli stan techniczny na to pozwala,
 - e) w przypadkach uzasadnionych technicznie lub ekonomicznie dopuszcza się kierowanie pojazdów trakcyjnych do wykonania poziomów P4 i P5 po osiągnięciu 85% wymaganego przebiegu lub czasokresu międzynaprawczego,
 - f) dla poziomów P4 wykonywanych systemem gospodarczym (tj. na terenie zakładów Spółki i przez pracowników zakładów Spółki) należy, odrębnie dla każdej serii pojazdów trakcyjnych sporządzić harmonogram zawierający: serie i numer pojazdu, nazwę macierzystego zakładu Spółki, nazwę zakładu wykonującego naprawę, datę rozpoczęcia naprawy, planowaną i rzeczywistą datę ukończenia naprawy, ewentualne uwagi; harmonogram zatwierdza kierownik komórki, o której mowa w ust. 4.
6. Pojazd trakcyjny, który osiągnął określony w DSU przebieg lub czasokres do wykonania poziomu P4 lub P5 podlega wyłączeniu z eksploatacji, zgodnie z postanowieniami §10 i otrzymuje status oczekującego na poziom utrzymania P4 lub oczekującego poziomu P5.
7. Przed skierowaniem pojazdu trakcyjnego do naprawy należy dokonać komisyjnych oględzin pojazdu trakcyjnego. W skład komisji wchodzi:

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_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 27 z 63	

- a) naczelnik sekcji utrzymującej pojazd,
 - b) pracownik upoważniony do dopuszczania pojazdów trakcyjnych do eksploatacji,
 - c) inny specjalista - w razie potrzeby.
8. Komisja, o której mowa w ust. 7, sporządza protokół oceny stanu technicznego pojazdu trakcyjnego kierowanego do wykonania poziomu P4 lub P5, wg wzoru stanowiącego Załącznik nr 2, podlegający zatwierdzeniu przez naczelnika działu zakładu spółki właściwego do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych.
 9. Przejazd lub transport pojazdu trakcyjnego na miejsce wykonania poziomu P4 lub P5 powinien odbywać się na zasadach określonych w §18.
 10. Wraz z pojazdem trakcyjnym kierowanym do wykonania poziomu P4 lub P5, macierzysty zakład Spółki jest zobowiązany wysłać następujące dokumenty:
 - a) zamówienie na wykonanie poziomu P4 lub P5,
 - b) protokół komisyjnych oględzin pojazdu trakcyjnego, zgodny ze wzorem zawartym w załączniku nr 2,
 - c) książkę pojazdu trakcyjnego wraz z kompletem kart podzespołów i dokumentacją rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza zamontowanego na pojeździe trakcyjnym,
 - d) inne dokumenty, w razie potrzeby np.: zamówienie na prace dodatkowe, zamówienie na modernizację, itp.
 11. Dyspozytor zakładu Spółki podejmujący decyzję o zatrudnieniu pojazdu trakcyjnego jest zobowiązany upewnić się, czy pojazd posiada ważne świadectwo sprawności technicznej i spełnia warunki określone w §9.
 12. Za terminowe kierowanie pojazdów trakcyjnych do wykonania poziomów P4 lub P5 odpowiada naczelnik działu właściwego do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych w zakładzie spółki na ilostanie rozporządzalnym którego pojazd trakcyjny się znajduje.
 13. Do wykonywania poziomów P4 pojazdów trakcyjnych systemem gospodarczym (tj. wykonywanych na terenie zakładów Spółki i przez pracowników zakładów Spółki) upoważnieni są pracownicy zakładów Spółki, o których mowa w §13 ust. 11. Zewnętrzne podmioty gospodarcze wykonujące poziomy utrzymania P4 lub P5 posiadają własne uregulowania określające kwalifikacje i kompetencje pracowników zatrudnionych przy naprawach pojazdów trakcyjnych.
 14. Przekazanie pojazdu trakcyjnego do wykonania poziomu P4 lub P5 przez zewnętrzny podmiot gospodarczy (zakład naprawczy) odbywa się na terenie tego podmiotu w obecności komisarza odbiorczego Spółki oraz przedstawiciela zakładu Spółki na ilostanie rozporządzalnym którego pojazd się znajduje.
 15. Przekazanie pojazdu trakcyjnego do wykonania poziomu P4 lub P5 zostaje potwierdzone protokołem zdawczo – odbiorczym, którego wzór stanowi Załącznik nr 3. Protokół zdawczo – odbiorczy podpisują:

		Nr instrukcji: BOSZ_I_313	Wydanie 2.
Tytuł:	Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3		Data wydania: 2017-....-....
			Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
			Strona 28 z 63

- a) przedstawiciel zakładu Spółki przekazujący pojazd trakcyjny do wykonania poziomu P4 lub P5,
 - b) przedstawiciel naprawiającego,
 - c) komisarz odbiorczy Spółki.
16. Zależnie od serii pojazdu, rodzaju naprawy, w stopniu adekwatnym do specyfiki i zakresu ewentualnych zużyć i uszkodzeń, w trakcie wykonywania poziomu P4 lub P5 należy stosować:
- a) niniejszą instrukcję oraz inne instrukcje związane z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych,
 - b) dokumentację techniczną pojazdu trakcyjnego, o której mowa w §12 ust. 3,
 - c) dokumentację systemu utrzymania (DSU),
 - d) dokumentacje techniczne (instrukcje technologiczne, warunki techniczne, itp.) przyjęte do stosowania w Spółce,
 - e) pisemne wytyczne wydawane przez komórkę organizacyjną Centrali Spółki właściwą do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych,
 - f) normy (polskie, europejskie, zakładowe, będące jeszcze w użyciu branżowe) i inne dokumenty normalizacyjne,
 - g) inne opracowania pomocne przy wykonywaniu naprawy.
17. Zasady wykonania poziomów P4 lub P5 i odbioru pojazdów trakcyjnych po ich wykonaniu przez zewnętrzne podmioty gospodarcze (zakłady naprawcze) powinny być zawarte w umowach zawartych pomiędzy Spółką a tymi podmiotami.
18. W przypadku, gdy poziom P4 lub P5 jest realizowany w zakładzie Spółki, zakład ten jest zobowiązany uzgodnić z właściwą komórką organizacyjną Centrali Spółki, zasady organizacyjne odbiorów technicznych międzyoperacyjnych i końcowych wykonywanych przez komisarza odbiorczego.
19. Po wykonaniu poziomów P4 lub P5 pojazdu trakcyjnego, po odbiorze technicznym, komisarz odbiorczy wydaje świadectwo sprawności technicznej, które stanowi podstawę do dopuszczenia pojazdu trakcyjnego do eksploatacji.
20. Postanowienia §14 stosuje się odpowiednio w przypadku modernizacji i przebudowy pojazdu trakcyjnego.

§10

Gwarancja jakości wykonania poziomów P4 i P5

1. W przypadku poziomów P4 i P5 wykonywanych w zewnętrznych podmiotach gospodarczych (zakładach naprawczych) zasady dotyczące reklamacji i roszczeń gwarancyjnych są określone w umowach na wykonywanie tych napraw.
2. W przypadku poziomu P4 wykonywanego w zakładach Spółki, okres gwarancyjny na cały pojazd wynosi 6 miesięcy licząc od daty odbioru technicznego wykonanego przez komisarza odbiorczego.

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>

	Nr instrukcji: BOSZ_I_313	Wydanie 2.
Tytuł: Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 29 z 63	

3. Wyróżnia się następujące rodzaje napraw reklamacyjnych, będący wynikiem zgłoszenia reklamacji jakości pojazdu trakcyjnego po naprawie:
 - a) naprawa reklamacyjna po P4 lub P5,
 - b) naprawa gwarancyjna „Gw” (dla pojazdów nowych, nowonabytych, zmodernizowanych, przebudowanych lub po naprawie awaryjnej).
4. Dla zespołów, podzespołów i elementów nowych lub naprawianych, zabudowanych podczas P4 w zakładzie Spółki, okres gwarancji po P4 powinien być nie krótszy niż okres gwarancyjny zadeklarowany przez producenta lub wykonawcę.
5. Odpowiedzialność gwarancyjna jednego zakładu Spółki wobec drugiego, polega na tym, że zakład będący gwarantem jest odpowiedzialny wykonać naprawę gwarancyjną własnym staraniem, tj. przy użyciu własnych środków: finansowych, technicznych i organizacyjnych.
6. Każdorazowo, w przypadku reklamacji, należy dokonać komisyjnej oceny stanu technicznego pojazdu trakcyjnego oraz ustalić dalszy tryb postępowania. W skład komisji wchodzi przedstawiciele użytkownika pojazdu trakcyjnego oraz przedstawiciele wykonawcy poziomu utrzymania P4, P5. Z ramienia użytkownika w komisji powinien uczestniczyć naczelnik działu właściwego do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych lub naczelnik sekcji utrzymującej dany pojazd.
7. Postanowienia ustępów poprzednich mają zastosowanie odpowiednio również w odniesieniu do napraw awaryjnych oraz przebudowy lub modernizacji pojazdów trakcyjnych.

§11

Kwalifikacja pojazdów trakcyjnych do naprawy bieżącej „Nb”

Wykonanie naprawy bieżącej

1. Przesłanie uszkodzonego w trakcie eksploatacji pojazdu trakcyjnego do punktu utrzymania, zależnie od rodzaju uszkodzenia lub zużycia, może odbywać się w stanie czynnym lub nieczynnym, z uwzględnieniem postanowień §18 i 20.
2. Po zjeździe lub sprowadzeniu pojazdu trakcyjnego do punktu utrzymania, jego pracownicy przystępują do oceny stanu technicznego pojazdu uwzględniając:
 - a) treść wpisów do książki pokładowej pojazdu z napędem,
 - b) ustną informację przekazaną przez drużynę trakcyjną lub inne kompetentne osoby,
 - c) wynik oględzin, pomiarów, badań, i innych czynności niezbędnych do ustalenia rodzaju i przyczyny uszkodzenia, zużycia oraz sposobu wykonania naprawy.
3. Na podstawie wyników działań, o których mowa w ust. 2, pracownik punktu utrzymania upoważniony do dopuszczania / wyłączania pojazdów trakcyjnych z eksploatacji po dokonaniu - w razie potrzeby - konsultacji ze zwierzchnikiem służbowym, podejmuje decyzję o zakwalifikowaniu pojazdu trakcyjnego do:
 - a) naprawy bieżącej bez wyłączania pojazdu z eksploatacji,

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_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 30 z 63	

- b) naprawy bieżącej z wyłączeniem pojazdu z eksploatacji.
4. Naprawa bieżąca bez wyłączania pojazdu trakcyjnego z eksploatacji ma miejsce, gdy obejmuje niewielki zakres uszkodzeń, zużyć (np. urwany przewód NN, niesprawny generator SHP, pęknięty wąż powietrzny, kresowe wymiary wstawek hamulcowych, niesprawny stycznik, niewłaściwe działające obwody rozrządu, spalona żarówka, itd.) a szacowany łączny czas potrzebny na przywrócenie pojazdu trakcyjnego do pełnej sprawności technicznej - licząc od rozpoczęcia działań diagnostycznych, o których mowa w ust. 2, do dokonania w książce pokładowej pojazdu z napędem wpisu o wykonanej naprawie - nie przekracza 5 godzin.
 5. Naprawa bieżąca z wyłączeniem pojazdu trakcyjnego z eksploatacji ma miejsce, gdy obejmuje poważniejszy zakres uszkodzeń, zużyć (np. przebita izolacja uzwojeń w silniku trakcyjnym, przesunięta obręcz w zestawie kołowym, kresowe parametry zestawów kołowych, wymagający wymiany olej silnikowy w silniku spalinowym, gorące łożysko osiowe, przepalone rezystory rozruchowe, itd.) a szacowany łączny czas potrzebny na przywrócenie pojazdu do pełnej sprawności technicznej - licząc od rozpoczęcia działań diagnostycznych, o których mowa w ust. 2, do dokonania w książce pokładowej pojazdu z napędem wpisu o dopuszczeniu pojazdu do eksploatacji - przekracza 5 godzin.
 6. Do wykonywania napraw bieżących pojazdów trakcyjnych upoważnieni są pracownicy, o których mowa w §13 ust.10.
 7. W stopniu zależnym od specyfiki i zakresu uszkodzenia lub zużycia, w trakcie wykonywania naprawy bieżącej należy odpowiednio stosować dokumentację techniczną, o której mowa w §12 ust. 3, 6 i 10.
 8. Po zakończeniu naprawy bieżącej bez wyłączania pojazdu trakcyjnego z eksploatacji, pracownik odpowiedzialny za jej wykonanie, powiadamia właściwego terytorialnie dyspozytora trakcji w zakładzie Spółki o gotowości pojazdu do pracy. Fakt ten odnotowuje w Książce pokładowej pojazdu z napędem – naprawianego pojazdu trakcyjnego.
 9. W ramach czynności naprawy bieżącej z wyłączeniem pojazdu trakcyjnego z eksploatacji, po usunięciu nieprawidłowości, wymianie lub regeneracji zespołów, podzespołów lub elementów pojazdu trakcyjnego, należy w szczególności:
 - a) jeżeli miał miejsce demontaż z pojazdu przynajmniej 3 zespołów napędowych (np. w celu wymiany bądź zamiany miejscami zestawów kołowych lub silników trakcyjnych) – wykonać jazdę próbną w obu kierunkach, mającą na celu sprawdzenia pracy układów napędowych i podwozia, na odcinku o łącznej długości przynajmniej 50 km, z prędkością nie większą niż dopuszczalna dla jazdy luzem, pomiar rozkładu nacisków kół.
 - b) jeżeli miała miejsce wymiana kompletu podpór metalowo – gumowych podparcia pudła (dot. lokomotyw serii ET22, SU45, SU46, SM31) lub znacząca regulacja parametrów odsprężynowania - wykonać:

	Nr instrukcji: BOSZ_I_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 31 z 63	

- 1) jazdę próbną w obu kierunkach, mającą na celu sprawdzenia pracy układów napędowych i podwozia, na odcinku o łącznej długości przynajmniej 50 km, z prędkością nie większą niż dopuszczalna dla jazdy luzem,
 - 2) pomiar rozkładu nacisków kół.
 - c) jeżeli miała miejsce poważna naprawa któregoś z podzespołów agregatu prądotwórczego mająca znaczący wpływ na wzajemną współpracę silnika spalinowego, prądnicy głównej, regulatora obrotów i maszyn pomocniczych - należy wykonać badanie na oporniku wodnym (dot. lokomotyw spalinowych z przekładnią elektryczną).
10. Konieczność wykonania oraz zakres czynności sprawdzających innych niż wymienione w ust. 9, w tym konieczność wykonania dodatkowego (nie wynikającego z czasu pracy pojazdu) przeglądu kontrolnego ustala pracownik dopuszczający pojazd do eksploatacji, w porozumieniu - w razie potrzeby - ze zwierzchnikiem służbowym. W szczególności, zaleca się kierowanie pojazdów trakcyjnych na pomiar rozkładu nacisków kół, w przypadku, gdy w okresie od ostatniego ważenia miały miejsce przypadki znacznej ingerencji w układ biegowy.
11. Po zakończeniu naprawy bieżącej pojazdu trakcyjnego wyłączonego z eksploatacji należy:
- a) wpisać do książki pokładowej pojazdu z napędem oraz książki i napraw bieżących adnotację na temat rodzaju i zakresu, daty, miejsca i nazwiska wykonawcy naprawy bieżącej i poświadczyć własnym podpisem.
 - b) dokonać dopuszczenia pojazdu do eksploatacji, zgodnie z postanowieniami §9.

§12

Kwalifikacja pojazdów trakcyjnych do naprawy awaryjnej „Aw”

Wykonanie naprawy awaryjnej

1. Przesłanie do punktu utrzymania pojazdu trakcyjnego uszkodzonego w następstwie awarii, zależnie od rodzaju uszkodzenia lub zużycia, może odbywać się w stanie czynnym lub nieczynnym, z uwzględnieniem postanowień §18 i 20.
2. Po zjeździe lub sprowadzeniu pojazdu trakcyjnego do punktu utrzymania, pojazd należy wyłączyć z eksploatacji. Zakwalifikowania pojazdu trakcyjnego do naprawy awaryjnej dokonuje komisja w zakładzie Spółki. W skład komisji wchodzi:
 - a) naczelnik działu właściwego do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych,
 - b) naczelnik sekcji lub wyznaczony przedstawiciel podmiotu zewnętrznego właściwej do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych,
 - c) pracownik upoważniony do dopuszczania pojazdów trakcyjnych do eksploatacji,
 - d) przedstawiciel zakładu Spółki na ilostanie inwentarzowym którego pojazd się znajduje, gdy kwalifikacja odbywa się w zakładzie innym niż macierzysty - w razie potrzeby,
 - e) przedstawiciele zewnętrznych podmiotów gospodarczych (zakładów naprawczych) naprawiających pojazdy trakcyjne (w razie potrzeby),

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_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 32 z 63	

- f) inni specjaliści - w razie potrzeby.
3. Komisja, o której mowa w ust. 2, sporządza protokół oceny stanu technicznego pojazdu trakcyjnego kwalifikowanego do naprawy awaryjnej, podlegający zatwierdzeniu przez zastępcę dyrektora zakładu Spółki właściwego do spraw eksploatacji. Wzór protokołu oceny zawiera Załącznik nr 4. Dokonując oceny komisja powinna uwzględnić:
 - a) treść wpisów do książki pokładowej pojazdu z napędem,
 - b) ustną informację przekazaną przez drużynę trakcyjną lub inne osoby,
 - c) wyniki pomiarów, prób i badań wykonanych podczas produkcji, ostatniej naprawy: bieżącej, awaryjnej, lub poziomu utrzymania P4 i P5 a także modernizacji lub przebudowy,
 - d) wynik oględzin, pomiarów, badań, i innych czynności niezbędnych do ustalenia rodzaju i przyczyny uszkodzenia, zużycia oraz sposobu wykonania naprawy.
 4. Na podstawie wyników działań, o których mowa w ust. 3, komisja podejmuje decyzję o zakwalifikowaniu pojazdu trakcyjnego do:
 - a) naprawy awaryjnej na miejscu, w warunkach macierzystego zakładu Spółki,
 - b) naprawy awaryjnej w innym zakładzie Spółki, podmiocie zewnętrznym wykonującym przeglądy lub w zewnętrznym podmiocie gospodarczym (zakładzie naprawczym),
 - c) skreślenia pojazdu trakcyjnego z rejestru pojazdów kolejowych Spółki, zgodnie z procedurą, o której mowa w rozdziale VII.
 5. Jeżeli uszkodzenia pojazdu trakcyjnego są spowodowane udziałem w wypadku (np. wypadku komunikacyjnym, pożarze) powodującym znaczące uszkodzenia uniemożliwiające dalszą jego bezpieczną eksploatację (np. poważne uszkodzenia układu biegowego, konstrukcji nośnej – w szczególności uszkodzenia: ostoi, ramy wózka, zestawów kołowych, czołownicy, czopów skrętu) lub braki zagrażające dalszej bezpiecznej eksploatacji tego pojazdu, komisja podejmuje decyzję o unieważnieniu świadectwa sprawności technicznej.
 6. Przekazanie pojazdu trakcyjnego do naprawy awaryjnej wykonywanej przez zewnętrzny podmiot gospodarczy (zakład naprawczy) odbywa się na terenie tego podmiotu w obecności komisarza odbiorczego Spółki oraz przedstawiciela zakładu Spółki, na ilostanie inwentarzowym którego pojazd się znajduje.
 7. Przekazanie pojazdu trakcyjnego do naprawy zostaje potwierdzone protokołem zdawczo - odbiorczym, którego wzór stanowi Załącznik nr 3. Protokół zdawczo - odbiorczy podpisują:
 - a) przedstawiciel zakładu Spółki przekazujący pojazd trakcyjny do naprawy,
 - b) przedstawiciel naprawiającego,
 - c) komisarz odbiorczy Spółki.
 8. Przejazd lub transport pojazdu trakcyjnego na miejsce wykonania naprawy awaryjnej powinien odbywać się na zasadach określonych w §18.
 9. W Spółce, do wykonywania napraw awaryjnych pojazdów trakcyjnych upoważnieni są pracownicy zakładów Spółki, o których mowa w §13 ust. 10. W podmiotach zewnętrznych dokonujących przeglądów oraz zewnętrznych podmiotach gospodarczych (zakładach

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_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 33 z 63	

naprawczych) naprawiających pojazdy trakcyjne, zakres uprawnień i podział kompetencji pracowników określają wewnętrzne regulaminy.

10. W stopniu zależnym od specyfiki i zakresu uszkodzenia lub zużycia, w trakcie wykonywania naprawy awaryjnej należy stosować dokumentację techniczną, o której mowa w §12 ust. 3, 6 i 10.
11. W przypadku, gdy w wyniku awarii świadectwo sprawności technicznej pojazdu trakcyjnego utraciło ważność a naprawa awaryjna jest realizowana w zakładzie Spółki, zakład ten jest zobowiązany uzgodnić z właściwą komórką organizacyjną Centrali Spółki, zasady organizacyjne odbiorów technicznych między operacyjnych i końcowych wykonywanych przez komisarzy odbiorczego, które to odbiory w takiej sytuacji (utrata świadectwa sprawności) są obligatoryjne.
12. Zasady wykonywania napraw awaryjnych i odbioru pojazdów trakcyjnych po naprawach awaryjnych wykonywanych przez podmioty zewnętrzne dokonujące przeglądów i zewnętrzne podmioty gospodarcze (zakłady naprawcze) powinny być zawarte w umowach zawartych pomiędzy Spółką a tymi podmiotami.
13. W ramach naprawy awaryjnej wykonywanej w zakładzie Spółki obowiązują, jak dla napraw bieżących, postanowienia §16 ust. 9 i 10.
14. Po zakończeniu naprawy awaryjnej pojazdu trakcyjnego wyłączzonego z eksploatacji należy:
 - a) przeprowadzić odbiór pojazdu, jeżeli, zgodnie z postanowieniami §23, jest wymagany,
 - b) wydać świadectwo sprawności technicznej, jeżeli zachodzi taka potrzeba,
 - c) wpisać do książki pokładowej pojazdu z napędem oraz do książki pojazdu trakcyjnego adnotację na temat rodzaju i zakresu, daty, miejsca i wykonawcy naprawy awaryjnej,
 - d) dokonać dopuszczenia pojazdu do eksploatacji, zgodnie z postanowieniami §9.

§13

Przesyłanie pojazdów trakcyjnych

do miejsca wykonania: poziomu utrzymania P4 lub P5 i naprawy bieżącej lub awaryjnej

1. Przesyłanie pojazdu trakcyjnego do miejsca wykonania: poziomu utrzymania P4 lub P5, i naprawy bieżącej lub awaryjnej, zwanej dalej naprawą, może odbywać się w stanie czynnym (przejazd) lub nieczynnym w składzie pociągu (transport).
2. W przypadku przesyłania pojazdów trakcyjnych do napraw P4 lub P5:
 - a) podstawowym sposobem przesyłania elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych jest przejazd pojazdu w stanie czynnym, przy czym w miarę możliwości, zaleca się przesyłanie razem więcej niż jednego pojazdu,
 - b) w okresie temperatur ujemnych, podstawowym sposobem przesyłania spalinowych pojazdów trakcyjnych jest przejazd pojazdu w stanie nieczynnym,

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_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 34 z 63	

- c) w uzasadnionych przypadkach dozwolone jest przesyłanie pojazdów trakcyjnych w odstępie od zasad podanych w pkt. a) i b), po uzyskaniu indywidualnej, pisemnej zgody dyrektora zakładu Spółki, na ilostanie inwentarzowym którego pojazd się znajduje na wniosek naczelnika działu właściwego do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych.
3. Pojazdy przesyłane do napraw powinny być wyłączone z eksploatacji, zgodnie z postanowieniami §10.
 4. Przed przesłaniem do naprawy w stanie czynnym, pojazdu trakcyjnego, którego świadectwo sprawności technicznej utraciło ważność, upoważniony pracownik Spółki wydaje nowe świadectwo sprawności technicznej, z ważnością na czas dojazdu do miejsca naprawy, jednak nie dłużej niż 14 dni kalendarzowych.
 5. Wydanie świadectwa sprawności technicznej, o którym mowa w ust. 4, powinno być poprzedzone ustaleniem: poprzez wykonanie poziomego utrzymania P1, pomiarów parametrów geometrycznych zestawów kołowych oraz w razie potrzeby innych czynności, że stan techniczny pojazdu nie zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
 6. Przed przesłaniem do naprawy pojazdu trakcyjnego w stanie nieczynnym, należy dokonać oceny stanu technicznego, w celu ustalenia, czy jego przejazd nie zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego. W szczególności należy zwrócić uwagę na:
 - a) skrajnię pojazdu, która nie może być przekroczona,
 - b) stan urządzeń pociągowo-zderznych, które muszą być sprawne i kompletne,
 - c) stan urządzeń hamulcowych, które muszą umożliwiać przynajmniej zachowanie ciągłości przewodu głównego w składzie pociągu, jeżeli hamulec pojazdu trakcyjnego miałby być wyłączony,
 - d) kompletność wyposażenia części biegowych (niedopuszczalne są: np. wystające, niedokręcone, brakujące istotne elementy),
 - e) stan zestawów kołowych w widocznych miejscach (niedopuszczalne są: np. poluzowana lub pęknięta obręcz, przekroczone parametry geometryczne), dostępne części ostoi (niedopuszczalne są: np. nadmierne: odkształcenia, pęknięcia, ogniska korozji, itp., osłabiające znacząco zdolność przenoszenia siły).
 7. Oceny stanu technicznego oraz dopuszczenia do transportu w stanie nieczynnym dokonuje pracownik zakładu Spółki upoważniony do dopuszczania pojazdów trakcyjnych do eksploatacji, zgodnie z §9 ust. 2 lub komisarz odbiorczy. Z dokonanej oceny stanu technicznego należy sporządzić orzeczenie techniczne ,zgodnie ze wzorem zawartym w Załączniku nr 5.
 8. Orzeczenie techniczne, o którym mowa w ust. 7, należy sporządzić w dwóch egzemplarzach: jeden dla wydającego orzeczenie techniczne, natomiast drugi należy dołączyć do dokumentów pociągu w składzie którego pojazd będzie przesyłany.
 9. Postanowienia § 18 mają zastosowanie odpowiednio również w odniesieniu do przesyłania pojazdów trakcyjnych do przebudowy, modernizacji lub w innych okolicznościach; a także, z wyłączeniem postanowień ust. 2, odnoszą się do przesyłania nieczynnych pojazdów

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_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 35 z 63	

trakcyjnych dysponentów innych niż PKP Intercity S.A., nie będących przewoźnikami kolejowymi.

§14

Kontrola stanu technicznego pojazdów trakcyjnych w trakcie eksploatacji

1. Kontrola stanu technicznego pojazdów trakcyjnych w trakcie eksploatacji ma na celu wykrycie ewentualnych uszkodzeń lub usterek w okresie pomiędzy kolejnymi przeglądami.
2. Kontrolę stanu technicznego pojazdów trakcyjnych w trakcie eksploatacji realizuje drużyna trakcyjna, w szczególności poprzez oględziny techniczne, wzrokowe i słuchowe sprawdzenie pracy pojazdu, sprawdzenie w książce pokładowej pojazdu z napędem ważności przeglądu oraz potwierdzenia usunięcia ewentualnych usterek.
3. Szczegółowe wytyczne obejmujące kontrolę stanu technicznego pojazdów trakcyjnych przez drużynę trakcyjną w trakcie eksploatacji, są określone w Instrukcji dla Maszynisty Pojazdu Trakcyjnego Bt-1.

§15

Zasady postępowania z pojazdami trakcyjnymi uszkodzonymi w trakcie eksploatacji

1. Pod pojęciem pojazdu trakcyjnego uszkodzonego w trakcie eksploatacji, należy rozumieć pojazd wykonujący pracę pociągową lub pozapociągową, który uległ uszkodzeniu lub awarii.
2. W przypadku uszkodzenia, decyzję odnośnie dalszego trybu postępowania z pojazdem trakcyjnym podejmuje maszynista, w zależności od rodzaju uszkodzenia, wybierając jeden z poniższych wariantów:
 - a) naprawa pojazdu trakcyjnego we własnym zakresie i kontynuowanie jazdy,
 - b) kontynuowanie jazdy w trybie awaryjnym zgodnie z dokumentacją techniczno-ruchową pojazdu trakcyjnego do stacji docelowej lub, zależnie od rodzaju uszkodzenia, do najbliższej stacji,
 - c) żądanie pojazdu trakcyjnego zastępczego z uwagi na brak możliwości kontynuowania jazdy.
3. W przypadku uszkodzeń o niewielkim zakresie - w szczególności będącej skutkiem zderzenia, niewielkiego pożaru lub najechania na przeszkodę - decyzję odnośnie trybu dalszego postępowania z pojazdem trakcyjnym podejmuje maszynista, po wykonaniu oględzin pojazdu, uwzględniając następujące warunki:
 - a) jeżeli pojazd trakcyjny nie uległ wykolejeniu, a jego uszkodzenia są typu lekkiego (np. uszkodzenie zgarniaczy, gniazda lub wtyku WN, węży pneumatycznych, stopni wejściowych, itp.) kontynuowanie jazdy jest możliwe bez ograniczeń o ile uszkodzenia nie zagrażają bezpieczeństwu 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>

 PKP INTERCITY	Nr instrukcji: BOSZ_I_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 36 z 63	

- b) jeżeli pojazd trakcyjny nie uległ wykolejeniu, a jego uszkodzenia (np. poluzowanie opaski resora, zarysowanie powierzchni tocznej zestawów kołowych, rozbita szyba w kabinie maszynisty, rozbita skrzynia akumulatorów, niewielki ugaszony pożar, itp.) nie pozwalają na kontynuowanie jazdy bez ograniczeń; dalsza jazda jest możliwa tylko do najbliższej stacji z prędkością nie przekraczającą 30 km/h; pojazd trakcyjny powinien pozostać w stacji do czasu dokonania oględzin technicznych przez pracowników pionu utrzymania właściwego terytorialnie zakładu Spółki, którzy są zobowiązani określić możliwość naprawy na miejscu lub warunki przejazdu pojazdu trakcyjnego do punktu utrzymania.
4. W wypadku, w trakcie którego mogło potencjalnie dojść do poważnego uszkodzenia układu biegowego, konstrukcji nośnej - w szczególności uszkodzenia: ostoi, ramy wózka, zestawów kołowych, czołownicy, czopów skrętu - a będącego skutkiem wykolejenia, zderzenia lub pożaru o dużych rozmiarach, decyzję odnośnie trybu dalszego postępowania z pojazdem trakcyjnym podejmuje, po wykonaniu sprawdzenia stanu technicznego pojazdu, uprawniony przedstawiciel Spółki będący członkiem komisji powypadkowej lub zespołu kierującego akcją usuwania skutków wypadków.
 5. Przedstawiciel Spółki, o którym mowa w ust. 4, ustala w szczególności sposób przejazdu lub transportu pojazdu trakcyjnego z miejsca zdarzenia do uzgodnionego punktu utrzymania w zakładzie taboru Spółki uwzględniając, zależnie od stanu technicznego pojazdu możliwość przejazdu lub transportu:
 - a) w stanie czynnym,
 - b) w stanie nieczynnym na własnych kołach,
 - c) w stanie nieczynnym na własnych kołach z udziałem pociągu ratunkowego,
 - d) w stanie nieczynnym na własnych kołach na specjalistycznych wózkach technologicznych,
 - e) w częściach, przy użyciu transportu kolejowego lub samochodowego.
 6. Zasady działania komisji i zespołu, o których mowa w ust. 4, są określone w przepisach prawa powszechnie obowiązującego. Członkowie Komisji dążąc do ustalenia przyczyn wydarzenia powinni uwzględniać jego negatywny wpływ na wyniki pomiarów i oględzin oraz w razie wątpliwości, korzystać z dostępnych opracowań naukowo – badawczych.
 7. We wszystkich przypadkach, o których mowa w ust. od 2 do 4, w miarę możliwości, maszynista jest zobowiązany dokonać w książce pokładowej pojazdu z napędem opisu uszkodzenia lub awarii.
 8. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 pkt. b) i c) oraz w ust. 3 pkt. a), maszynista w porozumieniu z właściwym terytorialnie dyspozytorem zakładu Spółki przekazuje pojazd trakcyjny do uzgodnionego punktu utrzymania, celem dokonania oceny stanu technicznego i naprawy.
 9. W przypadku, gdy uszkodzeniu lub awarii towarzyszy opóźnienie pociągu, w razie potrzeby, należy sporządzić orzeczenie techniczne wg wzoru stanowiące Załącznik nr 6.

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_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 37 z 63	

10. Szczegółowe wytyczne obejmujące tryb postępowania w sytuacjach szczególnych, w tym podczas wykolejeń, uszkodzeń i awarii pojazdu trakcyjnego w trakcie eksploatacji, są określone w przepisach prawa powszechnie obowiązującego, oraz w wewnętrznych przepisach Spółki.

§16

Dokumenty związane z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych

1. Do dokumentów związanych z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych należą:
 - a) książka pojazdu trakcyjnego,
 - b) książka pokładowa pojazdu z napędem,
 - c) książka przeglądów okresowych i książka napraw bieżących pojazdów trakcyjnych,
 - d) karty podzespołów pojazdu trakcyjnego,
 - e) dokumentacja rejestracyjna zbiorników sprężonego powietrza,
2. Książkę pojazdu trakcyjnego elektrycznego i spalinowego:
 - a) należy prowadzić odrębnie dla każdego pojazdu trakcyjnego,
 - b) zakłada zakład Spółki, na ilostanie inwentarzowym którego pojazd trakcyjny się znajduje (dot. książki dla pojazdu wprowadzanego do eksploatacji po raz pierwszy lub przypadku zniszczenia książki).
3. Za przechowywanie oraz właściwe prowadzenie książek pojazdów trakcyjnych odpowiada w zakładzie Spółki naczelnik sekcji właściwej do spraw utrzymania tych pojazdów, a w przypadku utrzymania przez podmiot zewnętrzny, jego wyznaczony pracownik.
4. Książki pojazdów trakcyjnych skreślonych z rejestru pojazdów kolejowych Spółki, należy przechowywać w archiwum zakładowym przez okres 5 lat a następnie zniszczyć, pod warunkiem, że nie stanowią dokumentów o wartości historycznej, muzealnej.
5. Książka pokładowa pojazdu z napędem:
 - a) powinna być prowadzona dla każdego pojazdu trakcyjnego,
 - b) powinna znajdować się w każdym czynnym pojeździe trakcyjnym,
 - c) w przypadku wysyłania pojazdu trakcyjnego do naprawy, powinna zostać przekazana razem z pojazdem do zakładu naprawiającego,
 - d) powinna zawierać zapisy realizacji poziomów utrzymania (P1, P2, P3, P4 i P5), stwierdzonych usterek oraz ich usunięcia i wykonanych napraw bieżących.
6. Za wyposażenie pojazdu trakcyjnego w książkę pokładową pojazdu z napędem odpowiada pracownik dopuszczający pojazd do eksploatacji.
7. Książki pokładowe pojazdu z napędem, w których wyczerpało się miejsce na wpisy i zostały w pojeździe wymienione na nowe, należy przechowywać w sekcji zakładu Spółki właściwej do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych przez okres 5 lat, a następnie zniszczyć.
8. Książki:
 - a) poziomów utrzymania P2, P3 elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych:

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

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

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

 PKP INTERCITY	Nr instrukcji: BOSZ_I_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 38 z 63	

- 1) należy prowadzić oddzielnie dla każdego pojazdu trakcyjnego,
- 2) pozostają w danym zakładzie Spółki, przez cały czas znajdowania się pojazdu na ilostanie tego zakładu,
- 3) pozostają w danym podmiocie zewnętrznym, przez cały czas świadczenia utrzymania, a po jego zakończeniu podlegają przekazaniu zakładowi Spółki na którego ilostanie znajduje się pojazd trakcyjny,
- 4) prowadzone są przez pracowników uprawnionych do dopuszczania pojazdów trakcyjnych do eksploatacji, którzy są za nie odpowiedzialni,
- b) napraw bieżących i poziomego utrzymania P1 elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych:
 - 1) należy prowadzić jedną w punkcie utrzymania pojazdów trakcyjnych, dla wszystkich naprawianych pojazdów trakcyjnych w tym punkcie,
 - 2) pozostaje w danym zakładzie Spółki,
 - 3) pozostają w danym podmiocie zewnętrznym, przez cały czas świadczenia utrzymania, a po jego zakończeniu podlegają przekazaniu zakładowi Spółki na którego ilostanie znajduje się pojazd trakcyjny,
 - 4) prowadzone są przez pracowników uprawnionych do dopuszczania pojazdów trakcyjnych do eksploatacji, którzy są za nie odpowiedzialni.
9. Książki poziomów utrzymania P2, P3 oraz napraw bieżących i poziomego utrzymania P1, w których wyczerpało się miejsce na wpisy i zostały wymienione na nowe, należy przechowywać we właściwej sekcji utrzymania w zakładzie Spółki (podmiotu zewnętrznego) przez okres 5 lat, a następnie zniszczyć.
10. Kartę podzespołów pojazdu trakcyjnego należy prowadzić dla następujących podzespołów:
 - a) maszyny elektryczne, w tym przetwornice statyczne i transformatory o mocy znamionowej powyżej 3 kW,
 - b) silnik spalinowy,
 - c) sprężarka powietrza,
 - d) rama wózka,
 - e) zestaw kołowy,
 - f) prędkościomierz,
 - g) aparat czuwaka,
 - h) generator SHP,
 - i) turbosprężarka,
 - j) podgrzewacz wody,
 - k) agregat grzewczy (odrębna karta na silnik spalinowy i prądnicę).
11. Kartę dla nowego podzespołu wprowadzanego do eksploatacji zakłada zakład Spółki będący użytkownikiem. W przypadku montażu nowego podzespołu podczas naprawy pojazdu, kartę podzespołu zakłada naprawiający. Zapisów w karcie podzespołu dotyczących badań, naprawy,

 PKP INTERCITY	Nr instrukcji: BOSZ_I_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 39 z 63	

demontażu i montażu w pojazdach dokonuje pracownik sekcji właściwej do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych zakładu Spółki lub pracownik zakładu naprawiającego.

12. Kartę podzespołu, z chwilą jego fizycznej likwidacji, należy zniszczyć.
13. Wzór karty podzespołu dla zestawów kołowych jest określony w przepisach wewnętrznych Spółki.
14. Dokumentacja rejestracyjna zbiorników sprężonego powietrza, podlegają zasadom określonym w przepisach prawa o dozorcze technicznym, oraz zasadom ogłoszonym przez organy TDT.
15. W razie potrzeby, dyrektorzy zakładów Spółki mogą wprowadzać, do wykorzystania w procesie utrzymania pojazdów trakcyjnych, na użytek zakładu lub podmiotu zewnętrznego, również inne dokumenty, książki, wykazy, ewidencje, itp.
16. W procesie utrzymania obowiązują następujące zasady obiegu dokumentów ewidencyjnych:
 - a) karty podzespołów, dokumentację rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza i książkę kotłową przechowuje się razem z książką pojazdu trakcyjnego,
 - b) w przypadku wymiany podzespołu w pojeździe należy dokonać również wymiany dokumentu ewidencyjnego podzespołu,
 - c) w przypadku wysyłania pojazdu trakcyjnego do zakładu naprawiającego należy przekazywać książkę pojazdu trakcyjnego wraz z kartami podzespołów, dokumentację rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza,
 - d) w przypadku wysyłania podzespołu do innego zakładu taboru lub do zakładu naprawiającego, łącznie z podzespołem należy przekazywać jego indywidualną kartę, a dla zbiorników powietrza odpowiednio książkę i dokumentację rejestracyjną zbiorników sprężonego powietrza,
 - e) dokumenty ewidencyjne zespołów i podzespołów znajdujących się w rezerwie obiegowej powinny być przechowywane w zakładzie Spółki; w przypadku wysyłania podzespołu rezerwy obiegowej do naprawy, łącznie z podzespołem należy przekazywać jego indywidualną kartę,
 - f) w przypadku zmiany przydziału inwentarzowego pojazdu trakcyjnego należy do docelowego, macierzystego zakładu Spółki przekazać wszystkie aktualne dokumenty, o których mowa w ust. 1.

§17

Rejestracja czynności związanych z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych oraz ewidencja uszkodzeń i awarii

1. Rejestracji czynności związanych z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych, zaleźnie od rodzaju czynności, dokonuje się w:
 - a) książce pokładowej pojazdu z napędem,

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_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 40 z 63	

- b) książce poziomów utrzymania P2, P3 lub w książce napraw bieżących i poziomu utrzymania P1 pojazdów trakcyjnych,
 - c) książce pojazdu trakcyjnego.
2. Wykonanie poziomu utrzymania P1 potwierdza w książce pokładowej pojazdu z napędem pracownik upoważniony do dopuszczania pojazdów trakcyjnych do eksploatacji lub inny pracownik, odpowiedzialny za nadzór nad wykonywaniem poziomu utrzymania P1 w danym punkcie utrzymania. Potwierdzenie musi zawierać datę, godzinę i miejsce wykonania poziomu utrzymania P1 oraz nazwisko osoby potwierdzającej.
 3. Wykonanie poziomów utrzymania P2, P3 potwierdza w książce pokładowej pojazdu z napędem oraz książce poziomów utrzymania P2, P3 pojazdów trakcyjnych pracownik upoważniony do dopuszczania pojazdów trakcyjnych do eksploatacji lub inny pracownik, odpowiedzialny za nadzór nad wykonywaniem poziomów utrzymania P2, P3. Potwierdzenie musi zawierać datę, godzinę i miejsce wykonania Poziomu utrzymania P2, P3, oraz nazwisko osoby potwierdzającej.
 4. Wykonanie naprawy bieżącej lub awaryjnej w zakładzie Spółki potwierdza w książce pokładowej pojazdu z napędem i książce napraw bieżących pojazdów trakcyjnych, a w przypadku naprawy awaryjnej także w książce pojazdu trakcyjnego - pracownik upoważniony do dopuszczania pojazdów trakcyjnych do eksploatacji lub inny pracownik, odpowiedzialny za nadzór nad wykonywaniem napraw. Potwierdzenie musi zawierać datę, godzinę, miejsce i zakres wykonania naprawy oraz nazwisko osoby potwierdzającej.
 5. Wykonanie poziomu utrzymania P4 w zakładzie Spółki potwierdza w książce pokładowej pojazdu z napędem oraz w książce pojazdu trakcyjnego pracownik upoważniony do dopuszczania pojazdów trakcyjnych do eksploatacji lub inny pracownik, odpowiedzialny za nadzór nad wykonywaniem napraw. Wpis powinien zawierać zakres ewentualnych dodatkowych czynności naprawczych. Potwierdzenie musi zawierać datę, godzinę, miejsce i rodzaj naprawy oraz nazwisko osoby potwierdzającej i nie może być zamieszczone przed dokonaniem odbioru technicznego pojazdu trakcyjnego przez komisarza odbiorczego.
 6. Wykonanie naprawy awaryjnej lub poziomu utrzymania P4 w zewnętrznym podmiocie gospodarczym (zakładzie naprawczym) potwierdza w książce pojazdu trakcyjnego komisarz odbiorczy, na podstawie wpisu upoważnionego pracownika wykonawcy naprawy. Potwierdzenie powinno zawierać także zakres ewentualnych, dodatkowych czynności naprawczych.
 7. Postanowienia ustępów poprzednich mają zastosowanie odpowiednio również w odniesieniu do przebudów lub modernizacji pojazdów trakcyjnych.
 8. Rejestracja czynności związanych z procesem utrzymania obejmuje także inne dane, istotne w procesie utrzymania.

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych
Bt-3**Data wydania:
2017-....-....Obowiązuje od dnia:
2017-....-....**Strona 41 z 63**

9. W celu umożliwienia formułowania prawidłowych wniosków w zakresie oceny procesu utrzymania, zakłady Spółki są zobowiązane do prowadzenia ewidencji uszkodzeń i awarii w pojazdach trakcyjnych.
10. Ewidencja, o której mowa w ust. 9, do czasu wprowadzenia w Spółce kompleksowych rozwiązań informatycznych, powinna obejmować wszelkie uszkodzenia i awarie następujących podzespołów danej serii pojazdów trakcyjnych:
- zestawów kołowych,
 - ram wózków i ostoj,
 - silników trakcyjnych,
 - silników spalinowych,
 - prądnic głównych,
 - przetwornic głównych,
 - prędkościomierzy,
 - zaworów hamulcowych,
 - urządzeń SHP, ETCS, czuwaka i radiostopu.
11. Ewidencja uszkodzeń i awarii powinna być prowadzona w formie elektronicznej, przy użyciu arkusza kalkulacyjnego Excel, w układzie:
- liczba porządkowa,
 - seria pojazdu trakcyjnego,
 - przebieg lub czas eksploatacji od ostatniej naprawy okresowej,
 - numer pojazdu trakcyjnego,
 - rodzaj uszkodzonego podzespołu,
 - numer uszkodzonego podzespołu,
 - krótki opis uszkodzenia,
 - uwagi.

wg wzoru:

Ewidencja uszkodzeń i awarii pojazdów trakcyjnych							
Lp.	Seria pojazdu trakcyjnego	Przebieg lub czas eksploatacji od ostatniej naprawy okresowej	numer pojazdu trakcyjnego	Rodzaj uszkodzonego podzespołu	Numer uszkodzonego podzespołu	Krótki opis uszkodzenia	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8

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_313	Wydanie 2.
Tytuł: <p style="text-align: center;">Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3</p>	Data wydania: 2017-....-....	Obowiązuje od dnia: 2017-....-....
	Strona 43 z 63	

**ROZDZIAŁ III
KONTROLA I ODBIÓR CZYNNOŚCI UTRZYMANIOWYCH**

§18

Kontrola i odbiór pojazdów trakcyjnych po poziomach utrzymania P2, P3, naprawach bieżących i naprawach awaryjnych wykonywanych w zakładach Spółki oraz podmiotach zewnętrznych wykonujących ww. czynności

1. W trakcie wykonywania wszystkich rodzajów poziomów utrzymania i napraw, mistrzowie, rewidenci, brygadziści i inni pracownicy odpowiedzialni za nadzór nad czynnościami utrzymaniowymi, są zobowiązani prowadzić doraźną kontrolę jakości wykonywanych prac.
2. Kontrola, o której mowa w ust. 1, polega na wrywkowym sprawdzaniu zgodności zespołów, podzespołów i elementów pojazdu z postanowieniami odpowiedniej dokumentacji technicznej oraz na sprawdzaniu jakości wykonywanych prac. W szczególności, kontroli podlegają dokumenty potwierdzające wykonanie wymaganych badań, pomiarów, prób, itp. oraz zespoły, podzespoły i elementy pojazdu:
 - a) związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego,
 - b) mające istotny wpływ na niezawodność techniczną pojazdu trakcyjnego,
 - c) mające istotny wpływ na warunki pracy drużyny trakcyjnej.
3. Z uwagi na zakres wykonywanych prac, oprócz kontroli, pojazdy trakcyjne podlegają odbiorom wewnątrzzakładowym:
 - a) po wykonaniu poziomu utrzymania P3,
 - b) po naprawach awaryjnych – Aw,
 - c) jeżeli miał miejsce demontaż przynajmniej 3 zespołów napędowych (np. w celu wymiany bądź zamiany miejscami zestawów kołowych lub silników trakcyjnych),
 - d) po wymianie kompletu podpór metalowo - gumowych oparcia pudła na wózku.
4. Odbiory wewnątrzzakładowe na zasadach analogicznych jak dla kontroli, określonych w ust. 2, przeprowadza w zakładzie Spółki komisja w składzie: naczelnik sekcji właściwej do spraw utrzymania pojazdów trakcyjnych, w której wykonano poziom utrzymania P2, P3 lub naprawę bieżącą czy awaryjną oraz mistrzowie odpowiedzialni za wykonane czynności. Potwierdzenie wykonania i wnioski z przeprowadzonego odbioru należy wpisać do książki poziomów utrzymania P2, P3 lub książki napraw bieżących.
5. Udział komisarza odbiorczego w odbiorach wewnątrzzakładowych po: wykonaniu poziomu utrzymania P2, P3 naprawach bieżących i naprawach awaryjnych w zakładach Spółki, nie jest wymagany.

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 o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych
Bt-3

Data wydania:

2017-....-....


Obowiązuje od dnia:

2017-....-....

Strona 52 z 63

Załącznik nr 1 do Instrukcji Bt-3

Tygodniowy harmonogram obsługi pojazdów trakcyjnych na poziomach utrzymania P2 i P3

		Zakład						
L.p.	Godzina	Lokomotywa		Data		Rodzaj przeglądu	Ilość dni pracy po P2/P3	UWAGI:
		Seria	Numer	Plan	Wykonanie			
Lok. elektryczne								
Lok. spalinowe								
Lokomotywy zaległe i nieplanowane								
1	Sporządził		Sprawdził:		Zatwierdził:			
2	Data:		Data:		Data:			

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 o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych
Bt-3**

Data wydania:

2017-....-....

Obowiązuje od dnia:

2017-....-....

Strona 56 z 63

m)	Sprężarka powietrzna
n)	Odbieraki prądu
o)	Podgrzewacz
p)	Inne

Przewidywany koszt naprawy pojazdu trakcyjnego

7. Pojazd kwalifikuje się do

8. Uwagi i dodatkowe adnotacje:.....

.....

.....

Protokół sporządzono w Zakładzie Spółki

Dnia

* - niepotrzebne skreślić

Imiona, nazwiska, stanowiska i podpisy członków komisji:

1.	.....	.....	.....
	(imię i nazwisko)	(stanowisko)	(podpis)
2.	.....	.....	.....
3.	.....	.....	.....
4.	.....	.....	.....

ZATWIERDZAM

.....
(podpis zatwierdzającego)**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 o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych
Bt-3**

Data wydania:

2017-....-....

Obowiązuje od dnia:

2017-....-....

Strona 57 z 63

Załącznik nr 5 do Instrukcji Bt-3

Orzeczenie techniczne w sprawie dopuszczenia do przewozu pojazdu trakcyjnego w stanie nieczynnym

(pieczętka zakładu/komórki wystawiającej)

....., dnia
(miejscowość)

Nr

ORZECZENIE TECHNICZNE**w sprawie dopuszczenia do przewozu pojazdu trakcyjnego w stanie nieczynnym****Dane identyfikacyjne pojazdu trakcyjnego:**

1. Seria (typ) i nr pojazdu trakcyjnego
2. Nazwa właściciela oraz nazwa macierzystego zakładu Spółki:
.....
.....

Trasa przejazdu:

3. Stacja nadania Stacja przeznaczenia

Ograniczenia dotyczą:

4. wymiarów skrajni
5. masy własnej
6. szybkości maksymalnej
7. stanu technicznego:
-
-
8. zagadnień innych niż podane w pkt. od 4. do 7. tj:
-
-

Wyżej wymieniony pojazd trakcyjny dopuszcza się / nie dopuszcza się* do przewozu bez ograniczeń / z ograniczeniami*.

*niepotrzebne skreślić

.....
Pieczęć i podpis dopuszczającego**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 o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3**Data wydania:
2017/.../....Obowiązuje od dnia:
2017/.../....**Strona 58 z 59****Załącznik nr 6 do Instrukcji Bt-3****Orzeczenie techniczne na okoliczność opóźnienia pociągu z powodu uszkodzenia pojazdu trakcyjnego**

(pieczęć zakładu/komórki wystawiającej) dnia
(miejsce)

Nr

ORZECZENIE TECHNICZNE**na okoliczność opóźnienia pociągu z powodu uszkodzenia pojazdu trakcyjnego**

Orzeczenie techniczne sporządzono w Zakładzie Spółki w Sekcja Utrzymania i Napraw Taboru Trakcyjnego w w sprawie uszkodzenia pojazdu trakcyjnego serii nr na szlaku, w stacji* w dniu podczas prowadzenia pociągu nr

1. Ostatni poziom utrzymania (P4 lub P5) pojazdu ukończony w, dnia przebieg od ostatniego poziomu utrzymania wynosi

2. Ostatni poziom utrzymania (P2 lub P3) wykonano w Sekcji Utrzymania i Napraw Taboru Trakcyjnego

w dnia przebieg pojazdu od ostatniego poziomu utrzymania wynosi km.

3. Ostatni poziom utrzymania P1 wykonano na PPK/PRTE w dnia

4. Nazwa uszkodzonej części lub podzespołu (podać także: nr fabryczny; datę, rodzaj, ewentualnie zakres

i miejsce ostatniej naprawy; datę produkcji):

.....
.....
.....

5. Stan charakterystycznych parametrów (np. stan rezystancji izolacji, itp.) uszkodzonych części lub zespołów na ostatnim P2 lub P3 (lub P1 jeżeli były rejestrowane) oraz informacja o zachowaniu się w pracy uszkodzonego elementu od ostatniego P2 lub P3

.....
.....

6. Opis stwierdzonych uszkodzeń lub nieprawidłowości w działaniu urządzeń:

.....
.....
.....

7. Określić rzeczywistą przyczynę uszkodzeń lub nieprawidłowości w działaniu urządzeń:

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych
Bt-3**

Data wydania:

2017-....-....

Obowiązuje od dnia:

2017-....-....**Strona 59 z 63**

.....
.....
.....
8. Wnioski komisji (wskazać ewentualnie osobę lub zespół osób winnych za uszkodzenie środka zaradcze na przyszłość oraz sposób ich wdrożenia i kontroli):

.....
.....
.....9. Uwagi względnie załączniki do orzeczenia:

.....
.....
.....

SKŁAD KOMISJI: Dyrektor zakładu Spółki wyznaczy skład komisji sporządzający orzeczenia techniczne który będzie odpowiedzialny za ocenę merytoryczną oraz ustalenia rzeczywistej przyczyny uszkodzeń taboru.

Przewodniczącym zespołu winien być naczelnik działu utrzymania i napraw taboru trakcyjnego, a dla zespołu sporządzającego orzeczenia techniczne z defektu w pociągu kwalifikowanym – przewodniczący powinien być zastępca dyrektora zakładu Spółki właściwy ds. eksploatacyjnych.

ZATWIERDZAM

.....
(podpis zatwierdzającego)

Tytuł:

**Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych
Bt-3**

Data wydania:

2017-....-....

Obowiązuje od dnia:

2017-....-....**Strona 61 z 63**.....
(pieczęć wystawiającego protokół)

Właściciel pojazdu trakcyjnego: "PKP Intercity" S.A.

Protokół nr/20.....

na okoliczność zbadania przydatności części z pojazdu trakcyjnego
kwalifikowanego do skreślenia z rejestru pojazdów kolejowych "PKP Intercity" S.A.1 Pojazd trakcyjny: seria numer 2. W związku z zapisami zawartymi w pkt. 11 Protokołu oceny stanu technicznego pojazdu
nr/20..... z dniadokonano zbadania przydatności części z pojazdu trakcyjnego do regeneracji i ustalono co
następuje:

		przydatność do regeneracji	
silniki trakcyjne	<input type="checkbox"/> szt.	tak/nie	*)
przetwornice	<input type="checkbox"/> szt.	tak/nie	*)
sprężarki	<input type="checkbox"/> szt.	tak/nie	*)
zestawy kołowe	<input type="checkbox"/> szt.	tak/nie	*)
zderzaki	<input type="checkbox"/> szt.	tak/nie	*)
ramy wózków	<input type="checkbox"/> szt.	tak/nie	*)
zawory rozrządowe	<input type="checkbox"/> szt.	tak/nie	*)
sprzęgi	<input type="checkbox"/> szt.	tak/nie	*)
resory piórowe	<input type="checkbox"/> szt.	tak/nie	*)
inne według załącznika.....		tak/nie	*)

*) -niepotrzebne określenie skreślić

lp	Członkowie komisji	Nazwisko i imię	Podpis
1	Przewodniczący (Dyrektor)		
2	Komisarz Odbiorczy		
3	Przedstawiciel (Sekcji)		

.....
(miejsowość)

dnia 20..... r.

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 o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych
Bt-3

Data wydania:

2017-....-....

Obowiązuje od dnia:

2017-....-....

Strona 62 z 63

Załącznik nr 8 do Instrukcji Bt-3

Protokół reklamacyjny (R1)

	<hr/> (miejsowość i data)		
	Reklamacja do:		
(nazwa i adres Zakładu IC zgłaszającego reklamację)			
L.Dz.			
	(nazwa i adres Gwaranta)		
PROTOKÓŁ REKLAMACYJNY (R1) <i>L.Dz./.....</i> ZGŁOSZENIE REKLAMACJI			
Lp.	Seria i numer pojazdu	Typ pojazdu	Data i rodzaj ostatniej naprawy okresowej
1			
Data zgłoszenia i przyczyna reklamacji:			

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 o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych
Bt-3**

Data wydania:

2017-....-....

Obowiązuje od dnia:

2017-....-....**Strona 63 z 63**

Mistrz:

Miejsce postoju reklamowanego pojazdu:

- - -
- - - **ZAKOŃCZENIE REKLAMACJI**

Data i sposób zakończenia reklamacji:

Data i Podpis przedstawiciela Gwaranta:.....

Data i Podpis przedstawiciela PKP IC: