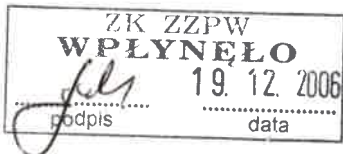




02-021 Warszawa
ul. Grójecka 17
tel. (+22) 47-33-640
kol.(922) 47-33-640
e-mail: h.szklarski@pkp.com.pl



Warszawa, dnia 12 grudnia 2006r.

PBO 3 - 720 - 18/06

dot. określenia procedury postępowania
drużyny konduktorskiej przed odjazdem pociągu

Zarząd Krajowy
Związku Zawodowego
Pracowników Warsztatowych
ul Targowa 74
03-734 Warszawa

Szanowni Państwo!

Odpowiadając na pismo nr ZZWP / 129 /2006 z dnia 14.11.2006 r., dotyczące określenia sposobu postępowania drużyny konduktorskiej podczas odjazdu pociągu, uprzejmie pragnę poinformować, że Spółka podzielając stanowisko Zarządu Związku opracowała projekt procedury postępowania drużyny pociągowej obsługującej zmodernizowany tabor, o którym mowa w piśmie. W chwili obecnej opracowany projekt jest na etapie uzgodnień z PKP Cargo S.A..

Niezwłocznie po uzgodnieniu, wdrożę niniejszą procedurę w życie wydając stosowną Decyzję w tej sprawie, która będzie obowiązywała do chwili wejścia w życie nowej instrukcji dla zespołu drużyn konduktorskich.

Jednocześnie pragnę podziękować za zwrócenie uwagi na występujące kolizje pomiędzy zapisami regulacji prawnych ze stanem faktycznym, które w przyszłości mogą skutkować wystąpieniem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Informacje o wszelkich zauważonych nieprawidłowościach, jak również spostrzeżeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, proszę kierować bezpośrednio do mnie.

2 *Wyrazami naszczeln*

Członek Zarządu
Dyrektor ds. Technicznych i Eksploatacyjnych
[Signature]
Henryk Szklarski

w załączeniu:
- projekt procedury

do wiadomości:
PBP, PR Katowice

 „PKP PRZEWOZY REGIONALNE” Spółka z o.o.	Strona 1 z 5
	PBO3-.../2006
	Edycja nr 4/06 z dnia 08.12.2006
„PROJEKT”	

Tytuł procedury:

Procedura
postępowania drużyny pociągowej przed odjazdem pociągu
złożonego z elektrycznych zespołów trakcyjnych o numerach 2004 i
powyżej

1. Cel

1.1. Celem stosowania procedury jest określenie jednolitego i prawidłowego trybu postępowania drużyny pociągowej obsługującej pociąg złożony z elektrycznych zespołów trakcyjnych w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa podróżnym podczas wsiadania i wysiadania.

1.2. Procedura określa zasady postępowania podczas wystąpienia usterek związanych ze sterowaniem drzwiami;

2. Podstawa prawna

Rozporządzenie MI z dnia 18.07.2005r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. nr 172 poz. 1444 § 21 ust. 5, § 26 ust. 1 oraz § 100).

3. Zakres stosowania

3.1. Procedura obowiązuje pracowników ze stanowisk:

- kierowników pociągu i konduktorów;
- maszynistów pojazdów trakcyjnych;

3.2 procedura obowiązuje w pociągach zestawionych z elektrycznych zespołów trakcyjnych zmodernizowanych w ramach programu SPOT (bez uchylnych drzwi bocznych kierownika pociągu).

4. Obowiązki pracowników w miejscu zatrzymania wyznaczonego dla wsiadania i wysiadania podróżnych.

Przed rozpoczęciem jazdy pociągu, kierownik ustala sposób otwierania i zamykania drzwi dla podróżnych zapoznając z nim maszynistę. W czasie prowadzenia pociągu, kierownik może skorygować uprzednio ustalony sposób zawiadamiając o tym maszynistę. Postępowanie w zależności od ustalonego sposobu jest następujące:

a. otwieranie i zamykanie drzwi automatycznych centralnie z pulpitu maszynisty;

po zatrzymaniu pociągu w miejscu wyznaczonym dla wymiany podróżnych maszynista otwiera z pulpitu maszynisty drzwi dla podróżnych. Po zakończeniu wymiany podróżnych, kierownik pociągu zajmuje miejsce w najbliższych drzwiach. Wzrokowo upewnia się o zakończeniu wymiany

 „PKP PRZEWOZY REGIONALNE” Spółka z o.o.	Strona 2 z 5
	PBO3-.../2006
„PROJEKT”	Edycja nr 4/06 z dnia 08.12.2006

podróżnych i jeśli nie ma przeszkód do odjazdu pociągu, podaje sygnał Rp-13 „pociąg nr... gotów do odjazdu”. Maszynista po otrzymaniu tego sygnału, wdraża procedurę zamknięcia drzwi przyciskiem centralnego zamykania z pulpitu. Maszynista musi upewnić się, że nastąpiło techniczne zgłoszenie zamknięcia wszystkich drzwi w składzie pociągu, co zasygnalizuje zgaśnięcie lampki kontrolnej przycisku centralnego zamykania. Następnie w lusterku bocznym maszynista sprawdza, czy nikt nie podaje sygnału wzywającego do zatrzymania pociągu lub, czy nie ma innych przeszkód do jazdy i po udzieleniu zezwolenia na wyjazd pociągu (o ile w tym miejscu jest wymagane) uruchamia jazdę. Po uruchomieniu jazdy kierownik pociągu obserwuje peron przez szybę w drzwiach do chwili jego minięcia. W przypadku wieloosobowej obsady drużyny konduktorskiej, konduktor również obserwuje peron przez szybę w drzwiach do chwili jego minięcia;

b. nadanie uprawnienia do indywidualnego otwierania drzwi automatycznych i centralnie ich zamykanie z pulpitu maszynisty;

po zatrzymaniu pociągu w miejscu wyznaczonym dla wymiany podróżnych maszynista nadaje uprawnienia do indywidualnego otwierania drzwi przyciskiem „indywidualne otwieranie strona lewa” lub „indywidualne otwieranie strona prawa” z pulpitu maszynisty w zależności od lokalizacji peronu. Po zakończeniu wymiany podróżnych, kierownik pociągu zajmuje miejsce w najbliższych drzwiach. Wzrokowo upewnia się o zakończeniu wymiany podróżnych i jeśli nie ma przeszkód do odjazdu pociągu, podaje sygnał Rp-13 „pociąg nr... gotów do odjazdu”. Maszynista po otrzymaniu tego sygnału, wdraża procedurę zamknięcia drzwi przyciskiem centralnego zamykania z pulpitu. Maszynista musi upewnić się, że nastąpiło techniczne zgłoszenie zamknięcia wszystkich drzwi w składzie pociągu, co zasygnalizuje zgaśnięcie lampki kontrolnej przycisku centralnego zamykania. Następnie w lusterku bocznym maszynista sprawdza, czy nikt nie podaje sygnału wzywającego do zatrzymania pociągu, lub czy nie ma innych przeszkód do jazdy i po udzieleniu zezwolenia na wyjazd pociągu (o ile w tym miejscu jest wymagane) uruchamia jazdę. Po uruchomieniu jazdy kierownik pociągu obserwuje przez szybę w drzwiach peron do chwili jego minięcia. W przypadku wieloosobowej obsady drużyny konduktorskiej, konduktor również obserwuje peron przez szybę w drzwiach do chwili jego minięcia;

 „PKP PRZEWOZY REGIONALNE” Spółka z o.o.	Strona 3 z 5
	PBO3-.../2006
„PROJEKT”	Edycja nr 4/06 z dnia 08.12.2006

c. otwierania drzwi automatycznych centralnie z pulpitu maszynisty a zamykanie ich przez kierownika pociągu;

po zatrzymaniu pociągu w miejscu wyznaczonym dla wymiany podróźnych maszynista otwiera z pulpitu maszynisty drzwi dla podróźnych.

Po zakończeniu wymiany podróźnych, kierownik pociągu zajmuje miejsce w najbliższych drzwiach. Wzrokowo upewnia się o zakończeniu wymiany podróźnych i jeśli nie ma przeszkód do odjazdu pociągu oraz zostało udzielone zezwolenie na wyjazd pociągu (o ile w tym miejscu jest wymagane) zamyka drzwi w składzie pociągu. Podaje sygnał Rp-14 „odjazd pociągów pasażerskich” i zamyka drzwi, z których podaje sygnał. Maszynista musi upewnić się, że nastąpiło techniczne zgłoszenie zamknięcia wszystkich drzwi w składzie pociągu, co zasygnalizuje zgaśnięcie lampki kontrolnej przycisku centralnego zamykania. Następnie w lusterku bocznym maszynista sprawdza, czy nikt nie podaje sygnału wzywającego do zatrzymania pociągu lub, czy nie ma innych przeszkód do jazdy i po sprawdzeniu czy zostało udzielone zezwolenie na wyjazd (o ile w tym miejscu jest wymagane) uruchamia jazdę. Po uruchomieniu jazdy kierownik pociągu obserwuje przez szybę w drzwiach peron do chwili jego minięcia. W przypadku wieloosobowej obsady drużyny konduktorskiej, konduktor również obserwuje peron przez szybę w drzwiach do chwili jego minięcia;

d. nadanie uprawnienia do indywidualnego otwierania drzwi automatycznych a zamykanie ich przez kierownika pociągu;

po zatrzymaniu pociągu w miejscu wyznaczonym dla wymiany podróźnych maszynista nadaje uprawnienia do indywidualnego otwierania drzwi przyciskiem „indywidualne otwieranie strona lewa” lub „indywidualne otwieranie strona prawa” z pulpitu maszynisty w zależności od lokalizacji peronu. Po zakończeniu wymiany podróźnych, kierownik pociągu zajmuje miejsce w najbliższych drzwiach. Wzrokowo upewnia się o zakończeniu wymiany podróźnych i jeśli nie ma przeszkód do odjazdu pociągu oraz zostało udzielone zezwolenie na wyjazd pociągu (o ile w tym miejscu jest wymagane) zamyka drzwi w składzie pociągu. Podaje sygnał Rp-14 „odjazd pociągów pasażerskich” i zamyka drzwi, z których podaje sygnał. Maszynista musi upewnić się, że nastąpiło techniczne zgłoszenie zamknięcia wszystkich drzwi w składzie pociągu, co zasygnalizuje zgaśnięcie lampki kontrolnej przycisku centralnego zamykania. Następnie w lusterku bocznym maszynista sprawdza, czy nikt nie podaje sygnału wzywającego do zatrzymania pociągu lub, czy nie ma innych przeszkód do

 „PKP PRZEWOZY REGIONALNE” Spółka z o.o.	Strona 4 z 5
	PBO3-.../2006
„PROJEKT”	Edycja nr 4/06 z dnia 08.12.2006

jazdy i po sprawdzeniu czy zostało udzielone zezwolenie na wyjazd (o ile w tym miejscu jest wymagane) uruchamia jazdę. Po uruchomieniu jazdy kierownik pociągu obserwuje przez szybę w drzwiach peron do chwili jego minięcia. W przypadku wieloosobowej obsady drużyny konduktorskiej, konduktor również obserwuje peron przez szybę w drzwiach do chwili jego minięcia.

Przy wieloosobowej drużynie konduktorskiej podanie do maszynisty sygnału Rp-13 lub Rp-14 poprzedza procedura przewidziana dla drużyny wieloosobowej.

W każdym przypadku, gdy po ruszeniu pociągu sygnalizacja na pulpicie maszynisty zgłosi, że drzwi automatyczne zostały otwarte (zaświecenie się lampki kontrolnej sygnalizacji zamknięcia drzwi), maszynista zobowiązany jest zatrzymać pociąg, podając powód zatrzymania kierownikowi pociągu, który postępuje w sposób określony w pkt 5.

5. Postępowanie drużyny konduktorskiej w przypadku przeszkód w działaniu urządzeń sterowania drzwiami lub usterek drzwi automatycznych:

- a. w przypadku, gdy została wykonana procedura zamknięcia drzwi lecz nie nastąpiło techniczne zgłoszenie zamknięcia wszystkich drzwi i sygnalizacja na pulpicie maszynisty wskazuje ich nie zamknięcie, drużyna konduktorska zobowiązana jest do sprawdzenia zamknięcia wszystkich drzwi automatycznych w składzie pociągu. Odjazd pociągu może nastąpić dopiero po wykonaniu sprawdzenia w całym składzie pociągu. Podczas kolejnych zatrzymań dla wymiany podróżnych, kierownik pociągu stosuje procedurę określoną w pkt. 4 lit. c lub d, w której po wdrożeniu zamknięcia wszystkich drzwi wychodzi na peron i wizualnie sprawdza zamknięcie drzwi w składzie pociągu, a następnie postępuje zgodnie z pkt. 4 lit. c lub d;
- b. w przypadku, gdy po wykonaniu procedury zamknięcia drzwi, drużyna konduktorska stwierdzi, że nie wszystkie drzwi się zamykają, w takim przypadku nie zamknięte drzwi należy zamknąć ręcznie (również z wykorzystaniem odcięcia zasilania pneumatycznego) i zablokować przed otwarciem kluczem konduktorskim. Wyłączone drzwi należy oznaczyć poprzez umieszczenie na szybie nalepki „drzwi nieczynne” (wzór w załączeniu). Jeżeli blokada mechaniczna działa sprawnie, jazda pociągu może odbywać się bez ograniczeń. Na stacji, przy której znajduje się posterunek rewizji technicznej, należy dokonać naprawy względnie wymiany taboru;

 „PKP PRZEWOZY REGIONALNE” Spółka z o.o.	Strona 5 z 5
	PBO3-.../2006
„PROJEKT”	Edycja nr 4/06 z dnia 08.12.2006


c. w przypadku, gdy po wykonaniu procedury zamknięcia drzwi, drużyna konduktorska stwierdzi, że nie wszystkie drzwi się zamykają a próby ręcznego zamknięcia zakończą się niepowodzeniem i drzwi pozostają otwarte, to:

- na stacji początkowej – należy wymienić tabor na sprawny;
- na stacji pośredniej (przystanku osobowym) – należy przelokować pasażerów do wagonów ze sprawnymi drzwiami a przejście pomiędzy wagonami zamknąć. W każdym miejscu wymiany podróżnych drużyna konduktorska zobligowana jest do kierowania pasażerów do wagonów ze sprawnymi drzwiami. Pociąg można doprowadzić do stacji końcowej pod warunkiem, że wagon z otwartymi drzwiami będzie niedostępny dla podróżnych. Drużyna konduktorska zobowiązana jest dozorować wagon w sposób uniemożliwiający przebywanie w nim podróżnych.

O występujących przeszkodach w działaniu urządzeń sterowania drzwiami lub usterkach w działaniu drzwi automatycznych należy dokonać zapisu w prowadzonej dokumentacji oraz zawiadomić telefonicznie właściwą terenowo dyspozyturę zakładu.

6. postanowienia końcowe

- a. **Kierownictwo zakładu odpowiedzialne jest za dokonanie autoryzacji kierowników pociągu obsługujących zmodernizowany tabor w zakresie objętym procedurą. Dokumentowania w/w autoryzacji należy dokonać w rejestrach egzaminów;**
- b. **PKP Cargo spowoduje zapoznanie się maszynistów z niniejszą procedurą w sposób przyjęty w spółce;**
- c. **podczas pouczeń doraźnych drużyn konduktorskich, aparat kontrolersko-instruktorski omówi obowiązki wynikające z niniejszej procedury;**
- d. **powyższa procedura obowiązuje do chwili naniesienia stosownych zmian w obowiązujących instrukcjach wewnętrznych.**

<u>Opracował:</u> PBO3  Podpis	<u>Sprawdził:</u> Data Podpis	<u>Zatwierdził:</u> Data Podpis
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------	------------------------------------------------------



Drzwi nieczynne

Prosimy użyć innych drzwi

Porte inutilisable

Veillez utiliser les autres portes, svp

Tür unbenutzbar

Bitte benutzen Sie die anderen Türen

Porta non utilizzabile

Si prega di utilizzare le altre porte