

**INSTRUKCJA  
MKT – 5**

**INSTRUKCJA  
DLA MASZYNISTY  
POJAZDU TRAKCYJNEGO**

Regulacja wewnętrzna przedsiębiorstwa Majkoltrans Sp. z o.o.  
przewidziana do stosowania  
w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego

Opracował	Zespół pracowników MAJKOLTRANS Sp. z o.o.	<i>grudzień 2017</i>	
Zatwierdził	Prezes Zarządu Majkoltrans Sp. z o.o.	<b>23 stycznia 2018</b>	<i>Ryszard Antolak /-/ Prezes Zarządu</i>

## Spis treści

<b>WYKAZ ZMIAN</b> .....	<b>3</b>
Podstawy prawne do opracowania instrukcji MKT-5 .....	4
Wykaz stanowisk w MAJKOLTRANS na których wymagane jest posiadanie Instrukcji MKT-5 do użytku służbowego .....	5
Zarządzenie zarządu MAJKOLTRANS Sp. z o.o. w sprawie ustanowienia instrukcji MKT-5.....	5
<b>R o z d z i a ł I</b>	
<b>POSTANOWIENIA OGÓLNE</b> .....	<b>6</b>
§ 1 Przedmiot instrukcji.....	6
§ 2 Drużyna trakcyjna .....	7
§ 3 Znajomość obowiązujących przepisów wewnętrznych .....	7
§ 4 Obowiązki i odpowiedzialność maszynisty .....	8
§ 5 Zależność funkcjonalna i organizacyjna maszynisty .....	9
§ 6 Przewożenie osób i przedmiotów w pojeździe trakcyjnym .....	9
§ 7 Znajomość szlaków.....	10
<b>R o z d z i a ł II</b>	
<b>OBOWIĄZKI MASZYNISTY W CZASIE WYKONYWANIA PRACY</b> .....	<b>11</b>
§ 8 Obowiązki maszynisty przy rozpoczynaniu pracy .....	11
§ 9 Obowiązki maszynisty przy przyjmowaniu pojazdu trakcyjnego.....	11
I Przyjmowanie pojazdu trakcyjnego w miejscu utrzymania technicznego pojazdów trakcyjnych.....	12
II Przyjmowanie pojazdu trakcyjnego na torach odstawkowych w stacji.....	13
§ 10 Przekazanie i przyjęcie pojazdu trakcyjnego „z ręki do ręki” .....	13
§ 11 Dojazd lokomotywy do składu pociągu .....	14
§ 12 Przygotowanie pociągu do jazdy .....	14
§ 13 Rozruch pociągu .....	15
§ 14 Obowiązki maszynisty w czasie prowadzenia pociągu lub jazdy luzem .....	15
§ 15 Wymuszone zatrzymanie pociągów .....	17
§ 16 Obowiązki maszynisty w czasie wykonywania pracy manewrowej .....	17
§ 17 Obowiązki maszynisty w czasie kończenia pracy .....	18
<b>R o z d z i a ł III</b>	
<b>POSTĘPOWANIE MASZYNISTY W SYTUACJACH SZCZEGÓLNYCH W CZASIE WYKONYWANIA PRACY</b> .....	<b>20</b>
§ 18 Pożar .....	20
§ 19 Przerwa w zasilaniu lub uszkodzenie sieci trakcyjnej .....	20
§ 20 Postępowanie przy nagłym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub powstaniu zdarzenia Kolejowego.....	21
§ 21 Niezdolność do pracy maszynisty lub pomocnika maszynisty .....	22
§ 22 Uszkodzenie w układach hamulcowych i urządzeniach zasilanych sprężonym powietrzem .....	23
§ 23 Stwierdzenie uszkodzeń, usterek w podwoziu i częściach biegowych podczas pracy pojazdu trakcyjnego.....	23
§ 24 Uszkodzenia urządzeń na dachu elektrycznego pojazdu trakcyjnego .....	24
§ 25 Uszkodzenie prędkościomierza .....	24
§ 26 Uszkodzenie syreny .....	25
§ 27 Uszkodzenia maszyn, urządzeń elektrycznych lub silnika spalinowego .....	25
§ 28 Obsługa pojazdów trakcyjnych w warunkach zimowych .....	26
A. Trakcja elektryczna .....	26
B. Trakcja spalinowa .....	26
C. Trakcja elektryczna i spalinowa .....	26
§ 29 Postanowienia końcowe .....	27
<b>Załącznik Nr 1</b> Karta znajomości szlaku.....	<b>28</b>
<b>Załącznik Nr 2</b> Wykaz usterek eliminujących wydanie elektrycznego lub spalinowego pojazdu trakcyjnego do pracy.....	<b>29</b>



## Podstawy prawne do opracowania Instrukcji MKT- 5

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2017, poz.2117 z dnia 16 listopada 2017r. z późniejszymi zmianami),
2. Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (tekst jednolity Dz. U. z 2016, poz.1834 ze zm.)
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym. (Dz. U. z 2016r. poz. 369)
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, ze zm.) obowiązuje do 28 października 2018r,
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty ( Dz. U. z 2011 r. Nr 66, poz. 346 )
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie świadectwa maszynisty ( Dz. U. z 2011 r. Nr 66, poz. 347 )
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011 r. w sprawie wpisu na listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzenia badań w celu sprawdzenia spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty ( Dz. U. z 2011 r. Nr 66, poz. 348 ),
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011 r. w sprawie badań niezbędnych do otrzymania świadectwa maszynisty oraz zachowania jego ważności (Dz. U. z 2011 r. Nr 66, poz. 349 ),
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych ( Dz. U. z 2015, poz.46 )
10. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015r. poz. 360 ze zmianą Dz. U. z 25 września 2015r poz. 1476 ),
11. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 listopada 2016 zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2016r. poz.1849.)
12. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (tekst jednolity Dz. U. z 2016r. poz.226),
13. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2014r. poz.720),
14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. 2005r. nr 37 poz. 330),
15. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz. U. 2007r. nr 9 poz. 63),
16. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2013 r. poz. 211),
17. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 czerwca 2016 r. w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych ( Dz. U. z 2016 r. poz. 988 ),

**WYKAZ**  
**stanowisk w Majkoltrans Sp. z o.o. na których wymagane jest**  
**posiadanie Instrukcji MKT-5 do użytku służbowego**

1. Maszyniści pojazdów trakcyjnych
2. Rewident taboru.
3. Instruktor maszynista ds. bezpieczeństwa ruchu kolejowego
4. Dyspozytor Majkoltrans Sp. z o.o.
5. Inspektor ds. BHP i ochrony przeciwpożarowej
6. Kierownik transportu na boczniczy
7. Dyrektor ds. eksploatacyjnych.
8. Dyrektor ds. technicznych.
9. Dyrektor ds. utrzymania taboru.

**ZARZĄDZENIE ZARZĄDU MAJKOLTRANS SP. Z O.O.**

z dnia 23 stycznia 2018 r.

**w sprawie ustalenia regulacji wewnętrznych MAJKOLTRANS Sp. z o.o. pod nazwą "MKT-5 Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego elektrycznego i spalinowego"**

Na podstawie:

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 o transporcie kolejowym /Dz. Ministra. Nr 86 poz. 789/ z późniejszymi zmianami, tekst jednolity ogłoszony w Dz.U. z 2017 roku poz. 2117.
2. W nawiązaniu do decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-WSBP.442.228.2017.KG z dnia 2018-01-12 o wygaszeniu decyzji akceptującej instrukcję MKT-5,
3. zarządza się co następuje:

§ 1.

Ustala się do użytku wewnętrznego instrukcję MKT – 5 pod nazwą „Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego elektrycznego i spalinowego”, stanowiącą załącznik do niniejszego zarządzenia.

§ 2.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 23 – 01 – 2018r.

**Ryszard Antolak**  
/-/  
**Prezes Zarządu**

## R o z d z i a ł I P O S T A N O W I E N I A O G Ó L N E

### § 1

#### Przedmiot instrukcji

1. Instrukcja niniejsza ustala zakres podstawowych obowiązków i odpowiedzialność maszynisty pojazdu trakcyjnego.
2. Przez maszynistę pojazdu trakcyjnego nazywanego dalej „maszynistą” należy rozumieć pracownika, który posiada kwalifikacje i wymogi zdrowotne określone Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 roku w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (do 01.12. 2017 roku) lub posiada licencję maszynisty oraz świadectwo maszynisty i spełnia wymogi formalne do zatrudnienia na stanowisku maszynisty.
3. Przez używane w dalszej części niniejszej instrukcji pojęcia:
  - a) „pojazd kolejowy” – oznacza pojazd kolejowy dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych,
  - b) „pojazd trakcyjny” - należy rozumieć pojazd kolejowy z napędem własnym - lokomotywy parowe, elektryczne, spalinowe oraz elektryczne lub spalinowe zespoły trakcyjne, autobusy szynowe oraz wagony spalinowe i wagony sterownicze typu push-pull,
  - c) „pojazd prowadzący” - należy rozumieć pierwszy pojazd trakcyjny patrząc w kierunku jazdy pociągu,
  - d) „lokomotywa przyprzęgowa” - należy rozumieć lokomotywę znajdującą się w składzie pociągu za lokomotywą prowadzącą lub na końcu pociągu w celu przesłania jej między stacjami,
  - e) „trakcja wielokrotna” - należy rozumieć połączone ze sobą za pomocą sprzęgu mechanicznego, oraz pneumatycznego czynne pojedyncze pojazdy trakcyjne,
  - f) „lokomotywę nieczynną” - należy rozumieć lokomotywę niewytwarzającą siły pociągowej, odpowiednio przygotowaną do transportu,
  - g) „lokomotywa pracująca na popychu” - należy rozumieć czynną lokomotywę pracującą na końcu pociągu,
  - h) „ciężki pociąg towarowy” - jest to taki pociąg, którego masa ogólna jest większa niż 3 maksymalnego obciążenia danej serii lokomotywy, na danej linii,
  - i) „ogłoszenia” - należy rozumieć formę przekazania zarządzeń, decyzji, poleceń i informacji podawanych do wiadomości drużynom trakcyjnym,
  - j) przejęcie „ z ręki do ręki” – przejęcie pojazdu trakcyjnego od maszynisty w trakcie pracy, przez maszynistę zmieniającego.
  - k) „urządzenia czujności” – urządzenia zamontowane na pojeździe trakcyjnym zwiększające bezpieczeństwo jazdy (należy do nich: system SHP – samoczynne hamowanie pociągu,
  - l) CA – czuwak aktywny,
  - m) SHP – System samoczynnego hamowania pociągów,
  - n) system zdalnego zatrzymania pociągu – Radio - stop),
  - o) „DSU” – dokumentacja technologiczna systemu utrzymania eksploatacyjnego pojazdu kolejowego,
  - p) „Regulamin pracy” – Regulamin pracy bocznicy kolejowej będącej w użytkowaniu Majkoltrans Sp. z o.o.,
  - q) „dyspozytor” – pracownik zatrudniony w Majkoltrans Sp. z o.o., który kieruje bezpośrednio pracą drużyn trakcyjnych,
  - r) „instrukcja” – regulacja wewnętrzna stosowana w Majkoltrans Sp. z o.o.

## § 2

### Drużyna trakcyjna

1. Pojazd trakcyjny prowadzący obsługuje drużyna trakcyjna w obsadzie jednoosobowej lub dwuosobowej.
2. Drużyna trakcyjna w obsadzie jednoosobowej składa się z maszynisty, a jeżeli wymagana jest obsada dwuosobowa składa się z dwóch maszynistów lub maszynisty i pomocnika maszynisty (do 2017 r.).
3. Jednoosobową obsługę można stosować:
  - a) w pociągach lub pojazdach trakcyjnych luzem kursujących na liniach kolejowych z prędkością nieprzekraczającą 130 km/h i z lokomotywami wyposażonymi w sprawną radiołączność pociągową oraz w przynajmniej jedno sprawne urządzenie kontrolujące czujność maszynisty „Samoczynne Hamowanie Pociągu”(SHP), „Czuwak Aktywny” (CA) i czynny Radio-Stop,
  - b) podczas manewrów w miejscach w których pozwala na to regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy bocznicy kolejowej.
  - c) w pociągach kursujących na liniach kolejowych i z pojazdami trakcyjnymi wyposażonymi w sprawne urządzenia kontroli prowadzenia pociągu nadzorujące przynajmniej hamowanie pociągu przy dojeździe do sygnału nakazującego zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości pociągu oraz w sprawne urządzenia radiołączności pociągowej.

## § 3

### Znajomość obowiązujących przepisów wewnętrznych

1. Maszynista obowiązany jest znać i stosować w całości:
  - a) niniejszą instrukcję - MKT-5,
  - b) Instrukcję sygnalizacji zarządcy infrastruktury Ie-1 (E-1),
2. Niżej wymienione instrukcje maszynista obowiązany jest znać i stosować w częściach dotyczących pracy maszynisty i pomocnika maszynisty, określonych przez pracodawcę:
  - a) Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów – Ir-1 (R1),
  - b) Instrukcję organizacji pracy manewrowej - MKT-15, Ir-9,
  - c) Instrukcję obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego – MKT- 4,
  - d) Instrukcję o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników – MKT-11,
  - e) Instrukcję o sposobie wypełniania i trybie postępowania z podstawowymi dokumentami w zakresie pracy pojazdów i drużyn trakcyjnych,
  - f) Instrukcję dla rewidenta taboru – MKT-7,
  - g) Instrukcję postępowania przy przewozie transportem kolejowym towarów niebezpiecznych – MKT-8,
  - h) Instrukcję o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej – MKT-14,
  - i) Instrukcję o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych - MKT-10,
3. Maszynista powinien znać i stosować się do wszelkich przepisów, związanych z jego pracą, przekazanych w sposób ustalony u pracodawcy.

## § 4

### Obowiązki i odpowiedzialność maszynisty

1. Maszynista obowiązany jest znać obsługę i ogólną budowę serii pojazdów trakcyjnych, do obsługi, których posiada autoryzację (świadcstwo).
2. Maszynista podczas wykonywania pracy obowiązany jest przestrzegać i stosować się do obowiązującego zakresu przepisów wskazanych w § 3 niniejszej instrukcji.
3. Ponadto do obowiązków maszynisty należy:
  - a) nadzorowanie i kierowanie pracą pomocnika maszynisty i pracowników szkolonych,
  - b) dokładne, zgodne ze stanem faktycznym wypełnianie dokumentów związanych z pracą,
  - c) fachowe i dokładne opisywanie w odpowiednich dokumentacjach nieprawidłowości w pracy pojazdów trakcyjnych,
  - d) regularne uczęszczanie na pouczenia okresowe, poddawanie się wymaganym badaniom lekarskim oraz składanie wymaganych egzaminów.
4. Drużyna trakcyjna wyznaczona do obsługi trakcyjnej na odcinkach granicznych stosuje się do ustaleń zawartych w porozumieniach granicznych.
5. W przypadku obsługi trakcyjnej na liniach lub odcinkach linii zarządców infrastruktury, maszynista stosuje się do przepisów obowiązujących u tego zarządcy, o zmianie zarządcy maszynista powinien zostać poinformowany przez pracownika zarządcy infrastruktury na teren, którego wjeżdża w sposób ustalony w porozumieniach pomiędzy zarządcami infrastruktury.
6. Maszynista wykonujący pracę na stałym posterunku manewrowym obowiązany jest znać regulaminy techniczne stacji i regulaminy pracy bocznicy kolejowej w części dotyczącej jego pracy.
7. Maszynista obowiązany jest wykonywać pracę w przydzielonej odzieży roboczej (identyfikacyjnej) oraz korzystać ze środków ochrony indywidualnej, ponadto powinien dbać o czysty i schludny wygląd.
8. Podczas pracy maszynista obowiązany jest posiadać:
  - a) stosowne uprawnienia do kierowania pojazdem kolejowym,
  - b) dokument potwierdzający znajomość szlaku,
  - c) aktualne rozkłady jazdy lub wyciągi z tych rozkładów - niezbędne do prowadzenia pociągu na wyznaczonym odcinku,
  - d) wymagane upoważnienia (np. przepustka graniczna, itp.).
  - e) odpowiednio wypełnioną „Kartę pracy drużyny trakcyjnej”
9. Maszynista odpowiedzialny jest za wykonywanie pracy i obsługę przydzielonego pojazdu trakcyjnego w sposób gwarantujący bezpieczeństwo ruchu kolejowego, w szczególności:
  - a) wykonywanie pracy pociągowej i poza pociągowej zgodnie z obowiązującymi maszynistę postanowieniami przepisów,
  - b) prawidłowe połączenie pojazdu trakcyjnego ze składem pociągu i za otwarcie kurków przewodu hamulcowego między lokomotywą, a składem pociągu,
  - c) prawidłową eksploatację przydzielonego mu pojazdu trakcyjnego wraz ze znajdującymi się na nim urządzeniami i wyposażeniem,
  - d) przestrzeganie rozkładowego czasu jazdy pociągu,
  - e) oszczędną gospodarkę paliwową i energetyczną,
  - f) przestrzeganie przepisów i zasad bhp.



## § 5

### Zależność funkcjonalna i organizacyjna maszynisty

1. Maszynista podlega kierującemu komórką organizacyjną, określoną w regulaminie organizacyjnym pracodawcy, właściwej do spraw eksploatacji pojazdów kolejowych.
2. Nadzór w zakresie pracy maszynisty w zmianie roboczej sprawują dyspozytorzy określeni w regulaminach organizacyjnych.
3. Maszynista, podczas obsługi pociągu, w sprawach związanych z ruchem pociągu wykonuje polecenia kierownika pociągu i dyżurnego ruchu. W czasie pracy manewrowej w zakresie wykonywanej pracy wykonuje polecenia kierownika manewrów.
4. Maszynista może odmówić wykonania polecenia (bez względu, na kto by je wydał) - jeżeli uzna, że wykonanie polecenia zagraża bezpieczeństwu. Za powyższą decyzję ponosi pełną odpowiedzialność.

## § 6

### Przewożenie osób i przedmiotów w pojeździe trakcyjnym

1. Prawo wstępu i przejazdu w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego, poza drużyną trakcyjną posiadają następujące osoby:
  - a) maszynista posiadający udokumentowaną znajomość linii kolejowych (szlaku) jadący z maszynistą prowadzącym pociąg na nieznanym dla niego szlaku,
  - b) kierownik prowadzonego pociągu wezwany przez maszynistę,
  - c) drużyna trakcyjna udająca się do podjęcia pracy lub po zakończeniu pracy na pojeździe trakcyjnym, jeżeli nie ma innej możliwości przejazdu,
  - d) maszynista lub kierownik pociągu jadący na zapoznanie szlaku na podstawie stosownego dokumentu potwierdzającego tę czynność (prawo to dotyczy wszystkich przewoźników – o ile zawarto stosowne porozumienia),
  - e) pracownicy drużyn manewrowych i konduktorskich pociągów towarowych w rejonie wykonywanej pracy, jeżeli nie mogą zająć innego odpowiedniego miejsca w pociągu,
  - f) osoby legitymujące się dowodem tożsamości i pisemnymi upoważnieniami oraz zezwoleniami do przejazdu w kabinie maszynisty, których wzory podano do wiadomości pracownikom drużyn trakcyjnych,
  - g) osoby, których przejazd regulują inne przepisy prawa.
2. Maszynista ma obowiązek zażądać od osób uprawnionych do przejazdu w kabinie, dokonania adnotacji w książce pokładowej pojazdu z napędem o celowości odbywania przejazdu.
3. W kabinie maszynisty lokomotywy nie może się znajdować jednocześnie więcej niż cztery osoby łącznie z obsługą tej lokomotywy, postanowienie to nie dotyczy jazd próbnych i doświadczalnych, podczas których obowiązują zasady zawarte w regulaminach tych jazd.
4. Osoby jadące w kabinie maszynisty nie mogą utrudniać pracy obsłudze pojazdu trakcyjnego. W przypadku utrudniania pracy maszyniście - maszynista ma prawo zażądać opuszczenia kabiny przez te osoby.
5. Przebywanie w nieczynnej kabinie maszynisty jest niedozwolone (kabina ta powinna być zamknięta), z wyjątkiem:

- a) przejazdu pracowników realizujących jazdy próbne, doświadczalne i kontrolne,
  - b) przejazdu drużyny trakcyjnej, o której mowa w ust.1 pkt. 3, jeżeli nie może ona zająć miejsca w składzie pociągu lub w czynnej kabinie maszynisty,
  - c) przejazdu konwojenta w celu obserwacji wagonu z przekrozoną skrajnią,
  - d) przejazdu funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei (SOK) dla obserwacji konwojowanego pociągu towarowego.
6. W pojeździe trakcyjnym maszynista może przewozić tylko przedmioty niezbędne do wykonywania pracy oraz przesyłki na zasadach określonych odrębnymi przepisami wewnętrznymi.

## § 7

### Znajomość szlaków

1. Znajomość szlaku polega na znajomości warunków technicznych danej linii lub odcinka linii kolejowej, po której maszynista prowadzi pociąg, a przede wszystkim na znajomości:
  - a) rodzaju blokady liniowej stosowanej na danej linii,
  - b) usytuowania sygnalizatorów,
  - c) usytuowania stacji, torów głównych zasadniczych, głównych dodatkowych, peronów i miejsc zatrzymania pociągu,
  - d) ogólnej orientacji odnośnie usytuowania przejazdów kolejowych leżących w poziomie szyn i sposób ich zabezpieczenia,
  - e) ogólnej orientacji usytuowania mostów, tuneli i innych obiektów oraz profilu linii.
2. Jeżeli maszynista nie posiada znajomości szlaku, po którym ma prowadzić pociąg, powinien postępować zgodnie z postanowieniami obowiązującej instrukcji prowadzenia ruchu kolejowego zarządcy infrastruktury.
3. Maszynista nabywa znajomość szlaku po dokonaniu czterech jazd na danym odcinku w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego prowadzącego, z czego dwie należy w miarę możliwości wykonać w porze między zmrokiem a świtem. Jako jedną jazdę należy rozumieć przejazd tam lub z powrotem.
4. Znajomość szlaku traci się po upływie sześciu miesięcy od ostatniej jazdy na danej linii (odcinku linii kolejowej) w charakterze pracownika drużyny trakcyjnej. Odzyskuje się znajomość szlaku po dokonaniu dwóch jazd w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego prowadzącego, z czego jedna powinna być w porze między zmrokiem a świtem.
5. W przypadku braku jazd na danej linii (odcinku linii kolejowej) powyżej dwóch lat, odzyskanie znajomości szlaku winno się odbyć na zasadach wymienionych w ust. 3. niniejszego paragrafu.
6. Do rejestracji znajomości szlaku służy „Karta znajomości odcinków linii kolejowych” wydawana maszyniście w cyklu rocznym. lub świadectwo maszynisty zgodne z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18.02.2011 r. w sprawie świadectw maszynisty. ( Rozporządzenie Dz. U. Nr 66 poz. 347). Wzór „Karty znajomości odcinków linii kolejowych” stanowi załącznik nr.1 do niniejszej instrukcji.
7. Maszynista obowiązany jest z dwumiesięcznym wyprzedzeniem zgłosić dyspozytorowi termin utraty znajomości szlaku .

## R o z d z i a ł II

### OBOWIĄZKI MASZYNISTY W CZASIE WYKONYWANIA PRACY

#### § 8

##### Obowiązki maszynisty przy rozpoczynaniu pracy

1. Maszynista obowiązany jest zgłosić się do pracy w wyznaczonym miejscu i czasie, uzyskać od dyspozytora niezbędne informacje o zakresie wykonywanej przez niego pracy.
2. Jeżeli nie może pojąć pracy, to zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić o tym dyspozytora.
3. Maszynista ma obowiązek podjąć pracę w stanie psychofizycznym umożliwiającym bezpieczne wykonywanie wyznaczonych zadań.
4. Maszynista przed podjęciem pracy zobowiązany jest do zapoznania się z wydanymi ogłoszeniami, poprawkami do rozkładu jazdy i Wykazu Ostrzeżeń Stałych oraz potwierdzenia tego faktu podpisem w sposób ustalony.
5. Maszynista powinien otrzymać do wykonania pracy, pojazd trakcyjny sprawny, serii zgodnej z rozkładem jazdy i dopuszczony do eksploatacji. Dopuszcza się w uzasadnionych przypadkach możliwość zastosowania innej serii pojazdu trakcyjnego (w tym z przyczyn technicznych lub ruchowych).
6. Maszynista powinien upewnić się że zostały wykonane naprawy odnotowane wcześniej w książce pokładowej pojazdu oraz ważność przeglądu kontrolnego (okresowego) i pokwitować czytelnym podpisem.
7. W przypadku stwierdzenia, że opisane naprawy nie zostały wykonane, należy wpisać je ponownie do książki pokładowej pojazdu z napędem a następnie powiadomić o tym dyspozytora / wykaz usterek eliminujący wydanie elektrycznego lub spalinowego pojazdu trakcyjnego do pracy zawiera załącznik nr 2/.
8. Maszynista może przyjmować pojazd trakcyjny w miejscach do tego przeznaczonych (np: stacja postojowa, lokomotywnia itd.) lub przejmować pojazd w sposób „z ręki do ręki”.

#### § 9

##### Obowiązki maszynisty przy przyjmowaniu pojazdu trakcyjnego

#### I. Przyjmowanie pojazdu trakcyjnego w miejscu utrzymania technicznego pojazdów trakcyjnych

1. Na pojeździe trakcyjnym po wymaganym przeglądzie technicznym maszynista zobowiązany jest:
  - a) sprawdzić w książce pokładowej pojazdu z napędem zapisy potwierdzające wykonanie odnotowanych napraw oraz ważność przeglądu technicznego, celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi pojazdu trakcyjnego sprawnego technicznie,
  - b) sprawdzić stan plomb na urządzeniach czujności maszynisty i przyciskach Radio- Stop,
  - c) sprawdzić prawidłowość zamknięcia szaf z aparaturą elektryczną WN,

- d) sprawdzić taśmę w prędkościomierzu w razie potrzeby założyć. (Uwaga! Należy pobrać tyle taśm, aby wystarczyły na cały obieg pojazdu trakcyjnego aż do zjazdu na punkt utrzymania lub miejsca stałego przyjęcia, na którym istnieje możliwość pobrania taśm);
  - e) w przypadku prędkościomierza elektronicznego przygotować go do zapisu parametrów wynikających z typu prędkościomierza,
  - f) sprawdzić sprawność radiołączności pociągowej, Radio – Stop oraz urządzeń czujności maszynisty – fakt sprawdzenia odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem,
  - g) sprawdzić osygnalizowanie pojazdu trakcyjnego oraz sygnały dźwiękowe,
  - h) sprawdzić wyposażenie pojazdu trakcyjnego zgodnie z wykazem umieszczonym w tym pojeździe,
  - i) jeżeli w czasie przyjmowania pojazdu trakcyjnego maszynista stwierdzi nieprawidłowości, które uniemożliwiają bezpieczne wykonanie pracy tym pojazdem, to powinien stwierdzone nieprawidłowości zgłosić dyspozytorowi i zażądać przydzielenia innego pojazdu trakcyjnego.
2. Na pojeździe trakcyjnym będącym w okresie między przeglądowym maszynista zobowiązany jest:
- a) sprawdzić w książce pokładowej pojazdu z napędem zapisy potwierdzające wykonanie odnotowanych napraw oraz ważność przeglądu technicznego, celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi pojazdu trakcyjnego sprawnego technicznie,
  - b) w miejscach dostępnych podczas przyjęcia, dokonać wzrokowych oględzin zewnętrznych pojazdu trakcyjnego, (w tym zestawów kołowych i innych części układu biegowego), celem sprawdzenia czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków,
  - c) sprawdzić stan plomb na urządzeniach czujności maszynisty i przyciskach Radio- Stop,
  - d) sprawdzić prawidłowość zamknięcia szaf z aparaturą elektryczną WN,
  - e) sprawdzić taśmę w prędkościomierzu w razie potrzeby założyć. (Uwaga! Należy pobrać tyle taśm, aby wystarczyły na cały obieg pojazdu trakcyjnego aż do zjazdu na punkt utrzymania lub miejsca stałego przyjęcia, na którym istnieje możliwość pobrania taśm); w przypadku prędkościomierza elektronicznego przygotować go do zapisu parametrów wynikających z typu prędkościomierza, **ponadto sprawdzić czy wszystkie parametry pracy lokomotywy są rejestrowane, w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości dokonać stosownego zapisy w książce pojazdu z napędem i zgłosić dyspozytorowi MAJKOLTRANS Sp. z o.o.**
  - f)
  - g) sprawdzić sprawność radiołączności pociągowej, Radio – Stop oraz urządzeń czujności maszynisty – fakt sprawdzenia odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem,
  - h) sprawdzić osygnalizowanie pojazdu trakcyjnego oraz sygnały dźwiękowe,
  - i) sprawdzić wyposażenie pojazdu trakcyjnego zgodnie z wykazem umieszczonym w tym pojeździe,
  - j) jeżeli w czasie przyjmowania pojazdu trakcyjnego maszynista stwierdzi nieprawidłowości, które uniemożliwiają bezpieczne wykonanie pracy tym pojazdem, to powinien stwierdzone nieprawidłowości zgłosić dyspozytorowi i zażądać przydzielenia innego pojazdu trakcyjnego.

3. W przypadku pracy maszynisty w obsadzie dwuosobowej czynności wymienione w §9 ust 1 i 2 maszynista wykonuje wspólnie z pomocnikiem.

## II. Przyjmowanie pojazdu trakcyjnego na torach odstawczych w stacji

1. Podczas przyjmowania pojazdu trakcyjnego na torach odstawczych (postojowych) w stacji maszynista zobowiązany jest:
  - a) sprawdzić w książce pokładowej pojazdu z napędem zapisy potwierdzające wykonanie odnotowanych napraw oraz ważność przeglądu technicznego, celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi pojazdu trakcyjnego sprawnego technicznie,
  - b) w miejscach dostępnych podczas przyjęcia, dokonać wzrokowych oględzin zewnętrznych pojazdu trakcyjnego, (w tym zestawów kołowych i innych części układu biegowego), celem sprawdzenia czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków,
  - c) sprawdzić stan urządzeń bezpieczeństwa (SHP ,CA. Radio-stop - czy są sprawne i zaplombowane),
  - d) sprawdzić prawidłowość zamknięcia szaf z aparaturą elektryczną WN,
  - e) sprawdzić taśmę w prędkościomierzu w razie potrzeby założyć. (Uwaga! Należy pobrać tyle taśm, aby starczyły na cały obieg pojazdu trakcyjnego aż do zjazdu na punkt utrzymania lub miejsca stałego przyjęcia, na którym istnieje możliwość pobrania taśm); w przypadku prędkościomierza elektronicznego przygotować go do zapisu parametrów wynikających z typu prędkościomierza, **ponadto sprawdzić czy wszystkie parametry pracy lokomotywy są rejestrowane, w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości dokonać stosownego zapisy w książce pojazdu z napędem i zgłosić dyspozytorowi MAJKOLTRANS Sp. z o.o.**
  - f) sprawdzić sprawność radiołączności pociągowej, Radio – Stop (o ile jest taka możliwość) oraz urządzeń czujności maszynisty – fakt sprawdzenia odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem,
  - g) sprawdzić osygnalizowanie pojazdu trakcyjnego oraz sygnały dźwiękowe,
  - h) sprawdzić wyposażenie pojazdu trakcyjnego zgodnie z wykazem umieszczonym w tym pojeździe,
  - i) jeżeli w czasie przyjmowania pojazdu trakcyjnego maszynista stwierdzi nieprawidłowości, które uniemożliwiają bezpieczne wykonanie pracy tym pojazdem, to powinien stwierdzone nieprawidłowości zgłosić dyspozytorowi i zażądać przydzielenia innego pojazdu trakcyjnego.

## § 10

### Przekazanie i przyjęcie pojazdu trakcyjnego „z ręki do ręki”

1. Maszynista przekazujący pojazd trakcyjny drużynie przyjmującej;
  - a) sprawdza uprawnienia do prowadzenia pojazdu trakcyjnego maszynisty zgłaszającego się na podmianę;

- b) w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem dokonuje wpisu istotnych informacji dotyczących:
- stanu technicznego pojazdu trakcyjnego,
  - Sprawności działania wyposażonych urządzeń automatyki bezpieczeństwa pociągu (SHP, czuwaka aktywnego, ETCS itd.) oraz urządzeń radiołączności,
  - stanu wyposażenia pojazdu trakcyjnego,
  - przekazania obowiązujących rozkazów pisemnych,
- c) wyjmuje taśmę z prędkościomierza lub dokonuje wpisu na tej taśmie, a w przypadku prędkościomierza elektronicznego postępuje zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza,
- d) udziela ustnej informacji o stanie technicznym pojazdu trakcyjnego.
2. Maszynista przyjmujący pojazd trakcyjny obowiązany jest okazać prawo kierowania pojazdem kolejowym maszyniście zdającemu, odebrać ustną informację o stanie technicznym pojazdu, przejąć dokumenty pociągowe i obowiązujące rozkazy pisemne od maszynisty kończącego pracę na pojeździe, dokonać wpisu potwierdzającego przyjęcie pojazdu trakcyjnego w książce pokładowej pojazdu z napędem oraz upewnić się, że jest wystarczająca ilość taśmy w prędkościomierzu lub prędkościomierz elektroniczny jest sprawny i gotowy do zapisu w pamięci danych określonych w instrukcji eksploatacji danego prędkościomierza.

## **§ 11**

### **Dojazd lokomotywy do składu pociągu**

Obowiązki maszynisty przy dojeżdżaniu do składu pociągu:

1. na dojazd do składu pociągu maszynista musi otrzymać zgodę uprawnionego pracownika,
2. dojazd do składu pociągu może nastąpić z prędkością nie przekraczającą 3 km/h (pojazdem dwukabinowym z kabiny czołowej w kierunku jazdy), po uprzednim zatrzymaniu pojazdu w odległości około 5 m od składu i przygotowaniu sprzęgu śrubowego, przewodu głównego hamulcowego i zasilającego zgodnie z postanowieniami instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego MKT-4,
3. dojazd do składu pociągu lokomotywą elektryczną jednosystemową winien odbywać się przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu,
4. w przypadku lokomotywy elektrycznej wielosystemowej, dojazd do składu powinien odbywać się przy podniesionych odbierakach prądu przystosowanych do systemu zasilania,
5. łączenie lokomotywy ze składem pociągu może nastąpić wyłącznie podczas postoju pojazdów, a po połączeniu lokomotywy z pociągiem maszynista ma obowiązek sprawdzić prawidłowość wykonanego połączenia.

## **§ 12**

### **Przygotowanie pociągu do jazdy**

Do obowiązków maszynisty przy przygotowaniu pociągu do jazdy należy:

1. właściwe wykonywanie czynności w czasie przeprowadzania przez uprawnionego pracownika wymaganej próby hamulców pociągu,
2. w przypadku dwuosobowej drużyny trakcyjnej przy pociągu towarowym na stacjach bez posterunku rewizji technicznej wagonów, maszynista zleca pomocnikowi dokonanie wstępnych oględzin technicznych pociągu, o ile dyżurny ruchu zgłosi taką potrzebę. 3) właściwe osygnalizowanie czoła oraz końca pociągu,
3. Zgłoszenie dyżurnemu ruchu za pomocą radiotelefonu gotowości pociągu do odjazdu, jednocześnie informując o wszelkich odchyleniach od parametrów określonych w rozkładzie jazdy,
4. odjazd pociągu może nastąpić po otrzymaniu właściwych dokumentów pociągowych (wykaz wagonów w składzie pociągu i karty próby hamulca) oraz zezwolenia na jazdę.

### **§ 13**

#### **Rozruch pociągu**

1. W ruchu towarowym przy braku urządzeń samoczynnego rozruchu najpierw należy dążyć do „naprężenia całego składu” i dopiero później przystąpić do właściwego rozruchu. Stopniowo zwiększać siłę pociągową, aby nie doprowadzić do utraty przyczepności kół z szyną. Jeżeli zachodzi obawa wystąpienia utraty przyczepności kół z szyną należy uruchomić piasecznice. Podczas przejazdu po rozjazdach zabrania się używać piasecznic.
2. W przypadku utraty przyczepności kół z szyną należy ( o ile nie nastąpiło to automatycznie):
  - a) zmniejszyć siłę pociągową lokomotywy,
  - b) stosować przyhamowanie kół napędnych oraz układ kompensacji odciążenia osi (jeżeli pojazd jest wyposażony w taki układ).
3. Na lokomotywach elektrycznych z rozruchem oporowym należy dążyć do szybkiego uzyskania jazdy bez oporowej.
4. Jeżeli prąd rozruchu wzrasta do wielkości zagrażającej utratą przyczepności kół względnie mogącej spowodować zadziałanie przekaźników ochronnych, a skład pociągu nie rusza należy:
  - a) w stacji zażądać przeprowadzenia szczegółowej próby hamulców,
  - b) na szlaku przy jednoosobowej obsadzie trakcyjnej wykonać hamowanie pełne, a następnie napełnić przewód główny hamulca. Jeżeli przy próbie rozruchu pociąg nie rusza należy fakt ten zgłosić dyżurnemu i zażądać pomocy,
  - c) na szlaku przy dwuosobowej obsadzie trakcyjnej sprawdzić działanie hamulców we własnym zakresie.
5. Niezależnie od serii lokomotywy elektrycznej jednosystemowej, rozruch ciężkiego pociągu towarowego należy przeprowadzać przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu do momentu osiągnięcia jazdy bez oporowej na układzie jazdy szeregowej.

### **§ 14**

#### **Obowiązki maszynisty w czasie prowadzenia pociągu lub jazdy luzem**

1. Po uruchomieniu pociągu maszynista sprawdza działanie urządzeń hamulcowych poprzez wykonanie hamowania kontrolnego zgodnie z postanowieniami instrukcji obsługi i utrzymania hamulców kolejowych.
2. W czasie jazdy maszynista obowiązany jest:
  - a) obserwować sygnały i ściśle stosować się do nich oraz w miarę możliwości zwracać uwagę na prowadzony pociąg. Przy mijaniu posterunków ruchu i strażnic przejazdowych powinien uważać, czy ich obsługa nie podaje sygnałów, a w przypadku podawania stosować się do nich,
  - b) podczas przejazdu w obrębie stacji obserwować drogę przebiegu,
  - c) obserwować stan toru oraz sieci trakcyjnej na torze, po którym prowadzi pociąg i w miarę możliwości na torach sąsiednich, a w razie zauważenia jakichkolwiek niewłaściwości zgłosić najbliższemu posterunkowi ruchu,
  - d) prowadzić pociąg zgodnie z wewnętrznym rozkładem jazdy i otrzymanymi rozkazami pisemnymi. W żadnym jednak przypadku nie można przekraczać prędkości konstrukcyjnej pojazdu trakcyjnego i prędkości wskazanej w wewnętrznym rozkładzie jazdy,
  - e) maszynista obowiązany jest zmniejszyć natężenie światła reflektorów w okolicznościach, w których zredukowanie natężenia światła może przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa jazdy innych użytkowników toru lub drogi.
3. Jeżeli zachodzi konieczność zatrzymania ciężkiego pociągu towarowego to należy wówczas zatrzymać pociąg w miejscu ułatwiającym późniejszy rozruch, mając jednak na uwadze widoczność podawanych dla pociągu sygnałów. Nie dotyczy to konieczności nagłego zatrzymania pociągu.
4. Podczas podjeżdżania do semafora wskazującego sygnał „Stój” maszynista powinien tak regulować prędkość, aby zatrzymać pociąg możliwie blisko semafora, jednak bez ryzyka pominięcia go, przy czym obraz sygnału na semaforze powinien być widoczny przez czołową szybę pojazdu trakcyjnego.
5. Wszystkie zauważone usterki w działaniu urządzeń sygnalizacyjnych obowiązany jest niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu ostatniego miniętego posterunku ruchu lub najbliższego.
6. Dla uniknięcia uszkodzeń odbieraków prądu bądź przeniesienia napięcia na uszynioną sieć trakcyjną elektryczne pojazdy trakcyjne w czasie przeciągania ich przez odcinki linii bez napięcia w sieci trakcyjnej muszą mieć opuszczone odbieraki prądu przez cały czas przejazdu.
7. W przypadku przeciągania elektrycznego zespołu trakcyjnego lokomotywą, za prawidłowe połączenie lokomotywy z elektrycznym zespołem trakcyjnym odpowiedzialny jest maszynista z elektrycznego zespołu trakcyjnego.
8. Zabrania się wyłączania podczas jazdy w czynnych kabinach maszynisty pojazdów trakcyjnych sprawnych urządzeń kontroli prowadzenia pociągu, czuwaka aktywnego, SHP i urządzeń radiołączności pociągowej. Urządzenia radiołączności na pojeździe trakcyjnym powinny być ustawione na właściwy dla danego rejonu kanał pracy radiotelefonu.
9. W przypadku jazdy pociągiem przy dwuosobowej obsadzie trakcyjnej fakt uszkodzenia urządzenia czujności należy odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem i kontynuować jazdę do stacji docelowej.



10. W przypadku uszkodzenia na pojeździe trakcyjnym urządzenia radiołączności pociągowej lub wszystkich urządzeń kontrolujących czujność maszynisty (SHP, czuwak aktywny), w czasie jazdy pociągiem bez drużyny konduktorskiej, maszynista obsługujący jednoosobowo pojazd trakcyjny może doprowadzić pociąg tylko do najbliższej stacji.
11. W przypadku uszkodzenia radiotelefonu maszynista winien powiadomić o tym dyżurnego ruchu najbliższej stacji i postępować zgodnie z postanowieniami instrukcji o radiołączności pociągowej.
12. Podczas postoju pociągu na stacjach pośrednich, należy w miejscach dostępnych pojazdowi trakcyjnego dokonać wzrokowych oględzin wewnętrznych i zewnętrznych oraz sprawdzić stan wyposażenia w materiały eksploatacyjne w dostępnych podzespołach i zespołach, – jeżeli pozwala na to miejsce i czas postoju.
13. W czasie obsługi pojazdu trakcyjnego wyposażonego w komputerowy system sterowania i diagnostyki należy zwracać uwagę na treść komunikatów wyświetlanych na panelu operatorskim i ściśle się do nich stosować.
14. Podczas jazd doświadczalnych i próbnych obowiązują zasady obsługi pojazdu trakcyjnego określone w regulaminie tych jazd.

## **§ 15**

### **Wymuszone zatrzymanie pociągów**

1. Maszynista obowiązany jest niezwłocznie zatrzymać pociąg w następujących przypadkach:
  - a) na sygnał „Stój” podawany jakimkolwiek sposobem,
  - b) po usłyszeniu lub zaobserwowaniu sygnału „Alarm”, jeżeli nie nastąpiło samoczynne zatrzymanie pociągu, a przepisy wymagają żeby pociąg został zatrzymany,
  - c) jeżeli semafor wskazuje sygnał wątpliwy lub sygnalizator świetlny jest ciemny,
  - d) jeżeli pomimo podawanych sygnałów „Baczność” nie usuwają się z toru ludzie lub zwierzęta,
  - e) w przypadku stwierdzenia sprzeczności nadawanych sygnałów z obserwowaną drogą przebiegu,
  - f) dostrzeżenia przeszkody na swoim lub sąsiednim torze uniemożliwiającej przejazd,
  - g) uszkodzenia pojazdu trakcyjnego w sposób uniemożliwiający jego dalszą jazdę.
2. W przypadku wystąpienia w prowadzącym pojeździe trakcyjnym usterki niewymagającej natychmiastowego zatrzymania pociągu maszynista powinien starać się zatrzymać pociąg w miarę możliwości na poziomym profilu toru szczególnie przy prowadzeniu ciężkich pociągów towarowych.
3. W każdym przypadku nieplanowanego zatrzymania pociągu lub pojazdu trakcyjnego na szlaku, maszynista obowiązany jest fakt ten niezwłocznie zgłosić do najbliższego posterunku ruchu.
4. Jeżeli nieplanowane zatrzymanie pociągu spowodowane zostało uszkodzeniem pojazdu trakcyjnego, maszynista obowiązany jest w ciągu 15 minut podjąć decyzję odnośnie możliwości kontynuowania dalszej jazdy, powiadamiając o tym najbliższy posterunek ruchu.

## **§ 16**

## **Obowiązki maszynisty w czasie wykonywania pracy manewrowej**

1. Obowiązki drużyny trakcyjnej przy wykonywaniu pracy manewrowej ustalają postanowienia niniejszej instrukcji, instrukcji o prowadzeniu ruchu kolejowego, instrukcji sygnalizacji, instrukcji o technice pracy manewrowej oraz regulaminu technicznego stacji i regulaminu pracy boczniczy kolejowej.
2. Lokomotywą pociągową dopuszcza się jedynie manewry ze składem prowadzonego pociągu (wystawienie lub dodawanie wagonów) na stacjach, gdzie brak jest lokomotywy manewrowej lub w danej sytuacji nie można jej do tego celu użyć.
3. W czasie manewrów wagonem silnikowym, autobusem szynowym, zespołem trakcyjnym lub lokomotywą dwukabinową, jazda winna odbywać się zawsze z czołowej kabiny sterowniczej, tj. tej, która jest pierwsza w kierunku jazdy. Nie dotyczy to spychania wagonów lokomotywą dwukabinową – w takim przypadku maszynista powinien zająć miejsce w kabinie, z której ma lepsze warunki obserwacji spychanego składu, drogi przebiegu i drużyny manewrowej.
4. W czasie prowadzenia manewrów drużyna trakcyjna powinna zwracać uwagę na bezpieczeństwo osób zatrudnionych przy manewrach.
5. W czasie wykonywania manewrów w warunkach złej widoczności należy zachować szczególną ostrożność i zmniejszać prędkość tak, aby manewrujący tabor mógł być zatrzymany natychmiast po pojawieniu się przeszkody do jazdy.
6. Szczególna ostrożność należy zachować również przy wykonywaniu pracy manewrowej na torach, przy których odbywają się prace załadunkowe i wyładunkowe, płace składowe, punkty spustowe oraz przejazdy drogowe.
7. Wszystkie zauważone usterki w działaniu urządzeń związanych z ruchem kolejowym maszynista obowiązany jest zgłosić kierującemu manewrami i zwierzchnikowi.
8. Dopuszcza się możliwość opuszczenia lokomotywy przez maszynistę w czasie postoju (brak pracy) za wiedzą i zgodą kierującego manewrami pod warunkiem wyłączenia silnika lokomotywy, zamknięcia jej i zabezpieczenia przed zbiegnięciem poprzez użycie hamulca ręcznego.

### **§ 17**

#### **Obowiązki maszynisty w czasie kończenia pracy**

1. Zakończenie pracy na pojeździe trakcyjnym może nastąpić na terenie jednostki macierzystej lub w stacji.
2. Podczas kończenia pracy na lokomotywie, bez przekazania pojazdu następnemu maszyniście, do obowiązków maszynisty należy:
  - a) zatrzymać pojazd trakcyjny w miejscu wyznaczonym i zabezpieczyć przed zbiegnięciem,
  - b) po wyłączeniu wszystkich urządzeń odvodnić układ pneumatyczny pojazdu trakcyjnego,
  - c) w lokomotywie spalinowej sprawdzić ilość paliwa w zbiornikach,
  - d) odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem istotne informacje o stanie paliwa, stanie technicznym pojazdu, stwierdzonych nieprawidłowościach i usterekach w czasie pracy pojazdu trakcyjnego,

- e) wyjąć i opisać taśmę prędkościomierza, a w przypadku prędkościomierza elektronicznego postępować zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza, **ponadto sprawdzić czy wszystkie parametry pracy lokomotywy są rejestrowane, w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości dokonać stosownego zapisy w książce pojazdu z napędem i zgłosić dyspozytorowi MAJKOLTRANS Sp. z o.o.**
- f)
- g) zdać lub zabezpieczyć pobrane wyposażenie pojazdu,
- h) zdać klucze od pojazdu trakcyjnego,
- i) zgłosić właściwemu dyspozytorowi zakończenie pracy na pojeździe trakcyjnym,
- j) poinformować dyspozytora o wszystkich wydarzeniach w czasie wykonywania pracy a jeżeli będzie taka konieczność złożyć zgłoszenie pisemne,
- k) potwierdzić u dyspozytora datę i godzinę rozpoczęcia następnej zmiany roboczej.
3. W przypadku zdania pojazdu trakcyjnego na terenie jednostki, w której maszynista nie jest zatrudniony, winien postąpić zgodnie z regulaminem organizacyjnym jednostki organizacyjnej, w której jest zatrudniony.
4. Dokonane zapisy w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem maszynista obowiązany jest potwierdzić czytelnym podpisem.
5. Jeżeli maszynista kończy pracę w jednostce, w której jest zatrudniony zapoznaje się z ogłoszeniami.

**R o z d z i a ł III**  
**POSTĘPOWANIE MASZYNISTY W SYTUACJACH SZCZEGÓLNYCH**  
**W CZASIE WYKONYWANIA PRACY**

**§ 18**  
**Pożar**

1. W przypadku wystąpienia pożaru w pojeździe lub pociągu należy:
  - a) podawać sygnał „Pożar”,
  - b) zatrzymać pojazd trakcyjny (pociąg) w miejscu gdzie jest możliwe przeprowadzenie akcji ratunkowej,
  - c) zgłosić radiotelefonem lub innymi dostępnymi środkami do najbliższego posterunku ruchu o wystąpieniu pożaru, podając miejsce zatrzymania pojazdu (np. kilometr, tor, lokata słupa trakcyjnego itp.) oraz zażądać przybycia straży pożarnej,
  - d) w miarę możliwości odjechać palącym się pojazdem trakcyjnym od składu pociągu, jeżeli zachodzi obawa, że pożar swoim rozmiarem może objąć skład pociągu,
  - e) w przypadku linii zelektryfikowanej zażądać wyłączenia napięcia z sieci trakcyjnej,
  - f) zabezpieczyć pojazd trakcyjny i skład pociągu przez zbiegnięciem,
  - g) opuścić odbieraki prądu lub wygasić silnik spalinowy, odłączyć baterię akumulatorów, zamknąć okna i drzwi na pojeździe trakcyjnym, przystąpić do gaszenia pożaru posiadanymi środkami gaśniczymi.
2. W przypadku zauważenia pożaru pociągu lub pojazdu szynowego na torach sąsiednich maszynista obowiązany jest powiadomić najbliższy posterunek ruchu oraz w miarę możliwości jego drużynę pociągową, podając lokalizację zauważonego pożaru.
3. W przypadku zauważenia pożaru lasu, skarpy, zabudowań, podkładów itp., maszynista obowiązany jest powiadomić najbliższy posterunek ruchu, podając lokalizację pożaru.
4. W przypadku pożaru pod siecią trakcyjną należy mieć na uwadze możliwość przepalenia sieci i wystąpienia zagrożenia porażenia prądem elektrycznym.
5. Zabrania się gaszenia wodą lub środkami gaśniczymi zawierającymi wodę urządzeń elektrycznych, mogących znajdować się pod napięciem oraz palących się materiałów pędnych.

## § 19

### **Przerwa w zasilaniu lub uszkodzenie sieci trakcyjnej**

1. W razie zaniku napięcia w sieci trakcyjnej maszynista obowiązany jest natychmiast wyłączyć obwody WN, opuścić odbieraki prądu, zmniejszyć prędkość do 60 km/h, obserwować zachowanie się sieci trakcyjnej i jeżeli jest to możliwe kontynuować jazdę z rozbiegu. Po upływie około 1,5 minuty, podnieść ponownie odbieraki prądu i po stwierdzeniu napięcia w sieci trakcyjnej uruchomić pojazd i kontynuować jazdę. Jazda z rozbiegu dozwolona jest do czasu kiedy wartość ciśnienia w zbiornikach głównych pojazdu trakcyjnego nie jest niższa niż 0,55 MPa. W czasie jazdy z rozbiegu, gdy zachodzi obawa zatrzymania pojazdu trakcyjnego na odcinku na którym obowiązuje jazda z opuszczonymi pantografami lub jazda bezprądowa, należy pojazd zatrzymać odpowiednio wcześniej.
2. Ponowny zanik napięcia bezpośrednio po podniesieniu odbieraków prądu najczęściej jest oznaką, że przyczyną zaników napięcia może być zwarcie na prowadzonym pojeździe trakcyjnym. W takim przypadku należy postąpić zgodnie z § 24 niniejszej instrukcji.
3. W przypadku utrzymywania się braku napięcia w sieci trakcyjnej, maszynista fakt ten zgłasza dyżurnemu najbliższego posterunku ruchu i oczekuje na dalsze dyspozycje.
4. W przypadku zauważenia uszkodzenia sieci trakcyjnej lub jej oberwania czy obniżenia, maszynista obowiązany jest opuścić odbieraki prądu i jeżeli jest to możliwe zatrzymać pociąg przed miejscem uszkodzenia.
5. Jeżeli zatrzymanie nastąpiło w miejscu uszkodzenia sieci trakcyjnej, dalsze postępowanie uzależnione jest od otrzymanych dyspozycji.
6. Jeżeli pojazd trakcyjny przejechał poza miejsce uszkodzenia sieci trakcyjnej z opuszczonymi odbierakami prądu i nie zostały one uszkodzone, wówczas po upewnieniu się, że w sieci trakcyjnej jest napięcie, można kontynuować jazdę dalej. Jednocześnie informację o uszkodzeniu sieci trakcyjnej należy przekazać do najbliższego posterunku ruchu.
7. Podczas przejazdu elektrycznym pojazdem trakcyjnym przez miejsce osygnalizowane wskaźnikami We1 i We 2, maszynista obowiązany jest ograniczyć prędkość jazdy do 60 km/h (awaryjne opuszczanie odbieraków prądu dozwolone jest przy każdej prędkości).
8. Jeżeli maszynista zauważy uszkodzenie sieci trakcyjnej na sąsiednim torze, zgłasza ten fakt niezwłocznie do najbliższego posterunku ruchu, a w przypadku jadącego po tym torze pociągu ma obowiązek wykorzystać dostępne środki, aby go zatrzymać.

## § 20

### **Postępowanie przy nagłym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub powstaniu zdarzenia kolejowego.**

1. W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej, maszynista zobowiązany jest natychmiast do

- automatycznego lub słownego nadania sygnału „Alarm” (zgodnie z zapisami instrukcji o radiołączności pociągowej).
2. Maszynista po stwierdzeniu lub podejrzeniu faktu zaistnienia wypadku bądź wydarzenia – powinien niezwłocznie zgłosić o tym za pomocą dostępnych środków łączności najbliższemu posterunkowi ruchu, podając miejsce, rozmiary wypadku oraz czy są ranni lub ofiary w ludziach.
  3. Maszyniście nie wolno opuścić kabiny dopóki nie wykorzysta wszelkich środków mogących zapobiec lub złagodzić rozmiary wypadku.
  4. Maszynista powinien w miarę możliwości udzielić pomocy poszkodowanym w wypadku.
  5. Maszyniście zabrania się samowolnego oddalania z miejsca wypadku lub wydarzenia, a ponadto bez uzyskania zgody komisji badającej przyczyny zdarzenia dokonywać zmiany usytuowania pojazdu trakcyjnego, ustawienia jego urządzeń, tj. nastawnika jazdy i kierunkowego, głównego zaworu maszynisty itp. Dopuszczalne jest odstępstwo od powyższego wówczas, kiedy zachodzi konieczność zapobiegnięcia dodatkowemu zagrożeniu.
  6. Do obowiązków maszynisty po zdarzeniu kolejowym należy:
    - a) zabezpieczenie wszystkich posiadanych przez niego dokumentów związanych z wykonywaną pracą,
    - b) w przypadku wyposażenia pojazdu trakcyjnego w prędkościomierz rejestrujący parametry na taśmie – wyjęcie taśmy z prędkościomierza rejestrującego pojazdu trakcyjnego w obecności członka komisji badającej przyczyny zdarzenia i naniesienie na niej następujących danych:
      - zakresu prędkości urządzenia rejestrującego,
      - daty i godziny zdjęcia taśmy,
      - numeru pociągu,
      - serii i numeru lokomotywy oraz macierzystego zakładu,
      - imienia i nazwiska maszynisty oraz miejsca zatrudnienia,
      - imienia i nazwiska oraz stanowiska przejmującego taśmę członka komisji badającej przyczyny zdarzenia kolejowego,
    - c) dokonane na taśmie prędkościomierza zapisy poświadczają własnym podpisem maszynista oraz członek komisji badającej przyczyny zdarzenia kolejowego, potwierdzając odbiór taśmy od maszynisty w książce pokładowej pojazdu z napędem,
    - d) w przypadku prędkościomierza z zapisem elektronicznym należy postępować zgodnie z instrukcją obsługi i odczytywania danych z pamięci tych prędkościomierzy.
  7. Zatajenie lub usiłowanie zatajenia zdarzenia bądź incydentu kolejowego oraz zacieranie śladów jest zabronione.

## § 21

### **Niezdolność do pracy maszynisty lub pomocnika maszynisty**

1. Gdy maszynista jest niezdolny do dalszej pracy należy:
  - a) w przypadku jednoosobowej obsługi niezwłocznie przerwać pracę i zażądać pomocy,
  - b) w przypadku obsługi pojazdu trakcyjnego dwuosobowo z pomocnikiem maszynisty bez prawa kierowania, pomocnik maszynisty żąda pomocy i zatrzymuje pociąg lub przerywa pracę manewrową,

- c) w przypadku obsługi pojazdu trakcyjnego z pomocnikiem maszynisty posiadającym prawo kierowania należy:
- w pracy manewrowej przerwać pracę i zażądać pomocy,
  - w pracy pociągowej lub jeździe luzem dopuszcza się doprowadzić pociąg lub lokomotywę luzem przez pomocnika maszynisty z zachowaniem szczególnej ostrożności do najbliższej stacji i zażądać pomocy.
2. pomocnik maszynisty jest niezdolny do dalszej pracy należy zażądać pomocy i w miarę możliwości doprowadzić pociąg do najbliższej stacji, a następnie:
- a) w przypadku, gdy w pociągu znajduje się drużyna konduktorska wezwać na lokomotywę kierownika pociągu i pociąg doprowadzić do stacji docelowej,
  - b) w przypadku braku obsady konduktorskiej zażądać przybycia pomocnika maszynisty, gdy jest wymagany,
  - c) w przypadku, gdy do dalszej jazdy pomocnik maszynisty nie jest wymagany, pociąg doprowadzić do stacji docelowej w jednoosobowej obsadzie trakcyjnej,
  - d) w pracy manewrowej należy przerwać pracę i zażądać pomocy oraz pomocnika maszynisty do dalszej pracy.

## § 22

### **Uszkodzenie w układach hamulcowych i urządzeniach zasilanych sprężonym powietrzem**

1. Jeżeli wystąpi uszkodzenie w układach hamulcowych pojazdów, maszynista jest zobowiązany:
  - a) przy uszkodzeniach hamulca zespolonego – pociągowego:
    - jeżeli niewłaściwe działanie występuje tylko w układzie hamulcowym lokomotywy, a działanie hamulca zespolonego pociągu jest właściwe – jazdę pociągu można kontynuować z prędkością nie przekraczającą 120 km/h,
    - jeżeli działanie hamulca zespolonego nie gwarantuje bezpiecznego prowadzenia pociągu – należy pociąg zatrzymać i uzgodnić z najbliższym posterunkiem ruchu dalszy tok postępowania,
  - b) przy uszkodzeniu hamulca dodatkowego przy jeździe luzem, lokomotywę należy hamować hamulcem zespolonym,
  - c) w przypadku uszkodzenia w pojeździe trakcyjnym hamulców zespolonego i dodatkowego w czasie jazdy luzem należy pojazd trakcyjny zatrzymać hamulcem ręcznym (postojowym) i zażądać pomocy,
  - d) w przypadku uszkodzenia hamulca ręcznego lub postojowego na pojeździe trakcyjnym, przy jego odstawieniu na postój, należy zabezpieczyć go przed zbiegnięciem zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego tego posterunku,
  - e) w przypadku uszkodzenia na pojeździe trakcyjnym hamulca elektrodynamicznego jazdę można kontynuować bez ograniczeń o ile instrukcja obsługi pojazdu nie stanowi inaczej,
2. Jeżeli w pojeździe trakcyjnym układ zasilający sprężonym powietrzem nie utrzymuje ciśnienia powietrza w zbiorniku głównym powyżej 0,55 MPa zabrania się dalszej jazdy.

### § 23

#### **Stwierdzenie uszkodzeń, usterek w podwoziu i częściach bieżących podczas pracy pojazdu trakcyjnego**

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

### § 24

#### **Uszkodzenia urządzeń na dachu elektrycznego pojazdu trakcyjnego**

1. W przypadku wystąpienia uszkodzeń urządzeń na dachu pojazdu trakcyjnego, takich jak:
  - a) uszkodzenie odgromnika zaworowego (lub ogranicznik przepięć) ,
  - b) uszkodzenie izolatora wsporcze odbieraków prądu,
  - c) uszkodzenie izolatora wsporcze odłączników odbieraków prądu,
  - d) uszkodzenie kondensatora,
  - e) uszkodzenie odbieraka prądu,maszynista zobowiązany jest pojazd trakcyjny zatrzymać i zabezpieczyć przed zbiegnięciem.
2. Dalszy sposób postępowania w tych przypadkach określają postanowienia regulacji wewnętrznych w zakresie BHP.

### § 25

#### **Uszkodzenie prędkościomierza**

W przypadku uszkodzenia prędkościomierza w czynnej kabinie maszynisty należy:

1. Zgłosić usterkę dyżurnemu ruchu i pociąg (lokomotywę) doprowadzić do stacji gdzie będzie możliwość udzielenia pomocy, jednak nie dalej niż do najbliższej stacji węzłowej, a w przypadku prędkościomierza elektronicznego postępować wg instrukcji obsługi tych prędkościomierzy.
2. Fakt ten odpisać w książce pokładowej pojazdu z napędem.



## **§ 26**

### **Uszkodzenie syreny**

W przypadku uszkodzenia sygnału dźwiękowego maszynista obsługujący pojazd trakcyjny obowiązany jest:

1. Zgłosić usterkę dyżurnemu ruchu i pociąg (lokomotywę) prowadzić do stacji, gdzie będzie możliwość udzielenia pomocy lub naprawy syreny. Przy dojeździe do miejsca, przed którym należy podać sygnał „Baczność” zmniejszać prędkość jazdy do 30 km/h i do 20km/h przed przejazdami niestrzeżonymi lub niezabezpieczonymi w inny sposób.
2. Podczas mgły lub zamieci śnieżnej utrudniającej widoczność dojechać do najbliższej stacji ze zmniejszoną prędkością, dostosowaną przez maszynistę do istniejących warunków i zażądać lokomotywy zastępczej.

## **§ 27**

### **Uszkodzenia maszyn, urządzeń elektrycznych lub silnika spalinowego**

1. Uszkodzenie maszyn i urządzeń elektrycznych.
  - a) zabrania się dokonywania jakichkolwiek czynności w przedziałach wysokiego napięcia pojazdu trakcyjnego przez jedną osobę.
  - b) po dwukrotnym następującym po sobie zadziałaniu i odblokowaniu urządzeń ochronnych należy:
    - zlokalizować usterkę,
    - dokonać przełączeń za pomocą wyłączników, odłączników, przełączników wchodzących w skład danego obwodu elektrycznego, w którym wystąpiła usterka,
    - jazdę awaryjną należy kontynuować zgodnie z dokumentacją techniczną danej serii pojazdu trakcyjnego,
    - w przypadku transportu pojazdu trakcyjnego z uszkodzonym silnikiem trakcyjnym należy odłączyć wszystkie silniki trakcyjne za pomocą odłączników.

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

## **§ 28**

### **Obsługa pojazdów trakcyjnych w warunkach zimowych**

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

#### **A. Trakcja elektryczna**

1. Dojeżdżać do składu pociągu lokomotywą przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu. Podniesienie wszystkich odbieraków prądu utrzymywać w czasie postoju oraz rozruchu do czasu uzyskania jazdy szeregowej bez oporowej z zastrzeżeniem postanowień § 9, pkt. 4 niniejszej instrukcji.
2. W przypadku oblodzenia przewodów sieci trakcyjnej powodującego silne iskrzenie na styku odbierak prądu – sieć trakcyjna prowadzić pojazd trakcyjny przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu, z zastrzeżeniem postanowień § 9, pkt 4 niniejszej instrukcji.
3. Przy temperaturze poniżej -10oC opuszczać odbieraki prądu, co 30 min. i powtórnie je podnosić celem przeciwdziałania gęstnieniu smaru w przegubach i cylindrach odbieraków prądu. W czasie jazdy czynność tą należy wykonywać przy prędkości nieprzekraczającej 60 km/h.
4. W okresie zimowym nie dopuszcza się przesyłania więcej niż trzech czynnych lokomotyw elektrycznych połączonych ze sobą lub dwóch lokomotyw dwuczłonowych, na których muszą pracować wentylatory chłodzenia silników trakcyjnych.
5. Podczas intensywnych opadów śniegu i zamieci śnieżnej podczas postojów wentylatory silników trakcyjnych bezwzględnie muszą pracować.

#### **B. Trakcja spalinowa**

1. Utrzymywać wymaganą temperaturę płynu chłodniczego.
2. Nie dopuścić do zamrożenia układu parowego ogrzewania pociągu.

3. W okresie silnych opadów śniegu, zawiei i zamieci śnieżnej na przesyłanych w pociągach sprawnych pojazdach trakcyjnych musi znajdować się pracownik nadzorujący pracę urządzeń tego taboru.

### **C. Trakcja elektryczna i spalinowa**

1. Wykonać czynności w zakresie układu pneumatycznego i hamulcowego zgodnie z postanowieniami instrukcji obsługi i utrzymania hamulców kolejowych, a w szczególności:
  - a) na dłuższych postojach pociągu odwadniać zbiorniki powietrzne i urządzenia aparatury pneumatycznej (nie rzadziej jak raz na trzy godziny), aby nie dopuścić do zbierania się nadmiernej ilości wody,
  - b) podczas przyjęcia pojazdu nie bezpośrednio po wymaganym przeglądzie sprawdzić poziom alkoholu w zbiorniku rozpylacza, a w razie potrzeby uzupełnić jego ilość,
  - c) hamowanie I stopnia przy temperaturze otoczenia poniżej 0oC dokonywać przez obniżenie ciśnienia w przewodzie głównym hamulca pociągu o 0,08 – 0,1 MPa.
2. W okresie jesiennym i zimowym rozpoczynać hamowanie pociągu odpowiednio wcześniej, unikając przy normalnych zatrzymaniach pełnego napełniania cylindrów (siłowników) hamulcowych, aby nie dopuścić do blokowania i poślizgu kół na skutek mogących znajdować się na powierzchni tocznej szyn, liści, szronu lub lodu.
3. Po wjeździe pojazdu trakcyjnego do ogrzewanej hali należy utrzymywać pracę wentylatorów silników trakcyjnych przez 10 minut.

## **§ 29**

### **Postanowienia końcowe**

Wszelkie zmiany, uzupełnienia i odstępstwa od niniejszej instrukcji po zatwierdzeniu przez Zarząd MAJKOLTRANS mogą być wprowadzone na drodze decyzji zmieniającej (patrz „Wykaz zmian”).

## WZÓR

Załącznik Nr 1  
Do MKT - 5

## Karta znajomości szlaku

<p>1. Kontrolka znajomości odcinków linii kolejowych prowadzona jest od 1stycznia do 31grudnia roku, na który została wystawiona dla pracownika.</p> <p>2. Po upływie każdego miesiąca kalendarzowego pracownik wpisuje do rubryki 5 datę ostatniej jazdy, jeżeli jej nie było kreską poziomą na wysokości danego odcinka.</p> <p>3. Termin znajomości poszczególnych odcinków linii kolejowej zatracą się po upływie sześciu miesięcy niewykonywania na nich obowiązków pracowniczych.</p> <p>4. Na dwa miesiące przed upływem terminu znajomości odcinków linii kolejowych wymienionych w kontrolce, pracownik jest zobowiązany do zgłoszenia tego faktu właściwemu pracownikowi.</p> <p>5. Stronę czołową i kolumny 1- 4 tabeli wypełnia wystawca potwierdzając podpisem i stemplem.</p>	<p><b>MAJKOLTRANS Sp. z o.o.</b></p> <p><b>KONTROLKA ZNAJOMOŚCI ODCINKÓW LINII KOLEJOWYCH</b></p> <p><b><i>maszynista</i></b></p> <p>..... ( imię i nazwisko )</p> <p><b>ważna na rok .....</b></p> <p>..... ( własnoręczny podpis posiadacza kontrolki )</p>
---	---

Odcinek linii kolejowej			Ostatnia jazda wg danych z poprzedniej karty	Ostatnia jazda w charakterze pracownika drużyny trakcyjnej w dniu											
od stacji	do stacji	przez stacje		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
1	2	3	4	5											


Zgodność zapisów ze stanem faktycznym w działce 5 potwierdzam

.....  
(podpis i stempel wystawcy)

.....  
( podpis posiadacza kontrolki )

## Załącznik Nr 2 Do MKT - 5

### Wykaz usterek eliminujących wydanie elektrycznego lub spalinowego pojazdu trakcyjnego do pracy

1. Usterki i uszkodzenia w zestawach kołowych:
  - 1) obluzowanie obręczy na kole bosym lub osi w piąście koła,
  - 2) poprzeczne pęknięcie osi,
  - 3) podłużne pęknięcie lub skaza na osi długości ponad 25 mm,
  - 4) wytarcie miejscowe na osi z ostrymi krawędziami głębsze niż 2,5 mm,
  - 5) pęknięcie obręczy lub piasty koła,
  - 6) pęknięcie jednego ramienia koła łącznie z pęknięciem dwóch przyległych do tego ramienia części wieńca (oddzielenie się części koła) albo pęknięcie dwóch sąsiednich ramion koła, albo dwa pęknięcia wieńca między sąsiednimi ramionami lub pęknięcie tarczy koła jednolitego,
  - 7) przekroczenie dopuszczalnych wymiarów geometrycznych zestawów kołowych określonych w Dokumentacji Technologicznej Systemu Utrzymania Eksploatacyjnego (dtsu) dla typów pojazdów kolejowych obsługiwanych i utrzymywanych w Majkoltrans Sp. z o.o.
  
2. Usterki i uszkodzenia dotyczące innych części pojazdów trakcyjnych (dotyczy trakcji elektrycznej i spalinowej):
  - 1) uszkodzony sygnał dźwiękowy,
  - 2) nienależycie działające osygnalizowanie,
  - 3) nieprawidłowo działająca sprężarka,
  - 4) niedostateczna szczelność układu powietrznego,
  - 5) nieprawidłowo działający którykolwiek z hamulców lub przekroczona dopuszczalna grubość wstawek (klocków) hamulcowych,
  - 6) nieprawidłowo działające urządzenia smarownicze obrzeży zestawów kołowych,
  - 7) nieprawidłowo działająca lub nie zaopatrzona w piasek piasecznica,

- 8) pęknięta opaska, wieszaka lub jednego z głównych piór sprężyny nośnej (resoru) albo sprężyny śrubowej,
  - 9) wytopiona lub pęknięta panewka łożyska,
  - 10) pęknięty kadłub łożyska osiowego, prowadnik łożyska osiowego, pęknięcia ostoi pojazdu oraz pęknięcia ramy wózka, pęknięty i odkształcony amortyzator hydrauliczny, pęknięcia podpór metalowo – gumowych oparcia nadwozia na wózku lub przekroczenie innych parametrów stwierdzonych w czasie pomiarów wg kart pomiarowych,
  - 11) uszkodzony lub wadliwie działający układ napędowy (sprzęgło, skrzynia biegów, urządzenie zmiany kierunku jazdy, wały napędowe, przekładnia główna, silnik trakcyjny, przetwornik hydrauliczny, prądnica główna),
  - 12) obluzowane śruby w połączeniach ostoi, części podwozia lub silnika,
  - 13) uszkodzone elementy układu cięgłowo – zderznego,
  - 14) nieprawidłowo działająca przetwornica,
  - 15) nieprawidłowo działające urządzenia samoczynnego hamowania pociągu (SHP), lub czuwaka aktywnego (CA), RS – Radio – stop oraz inne w które pojazd trakcyjny jest wyposażony,
  - 16) nieprawidłowo działająca radiołączność pociągowa, prędkościomierz,
  - 17) niesprawne baterie akumulatorów,
  - 18) uszkodzenie lub brak urządzeń ochrony przeciwprzepięciowej, napięciowej, przetężniowej, zwarciowej i odgromowej,
  - 19) nieprawidłowo działające mierniki pomiarowe prądu i napięcia,
  - 20) nieszczelność przekładni zębatej powodująca wyciekanie smaru,
  - 21) nieprawidłowo działające urządzenia chłodzenia silników trakcyjnych,
  - 22) uszkodzone lub nieprawidłowo działające manometry i zawory bezpieczeństwa układów powietrznych,
  - 23) niesprawny układ sygnalizacji pożaru,
  - 24) niesprawne wycieraczki szyb,
  - 25) nieprawidłowo działający układ sterowania i rozrządu,
  - 26) niesprawny układ ogrzewania pociągu,
  - 27) uszkodzona szyba w kabinie maszynisty, układ ogrzewania szyb,
  - 28) uszkodzone zamknięcia drzwi do kabiny maszynisty.
3. Usterki i uszkodzenia dotyczące pojazdów trakcji elektrycznej:
- 1) nieprawidłowo działający odbierak prądu,
  - 2) nieprawidłowo działające styczniki WN obwodu głównego,
  - 3) nieprawidłowo działający wyłącznik szybki,
  - 4) uszkodzenia oporów rozruchowych.
4. Usterki i uszkodzenia dotyczące pojazdów trakcji spalinowej:
- 1) niesprawny układ rozruchu, smarowania, chłodzenia, paliwa i wydechu spalin silnika spalinowego,
  - 2) wytopienie lub uszkodzenie głównego lub korbowego łożyska wału silnika spalinowego,
  - 3) nieprawidłowo działająca prądnica pomocnicza (oświetleniowa) i wzbudnica.
5. Ponadto pojazd trakcyjny nie może być wydany do pracy z uszkodzonym nadwoziem,

zagrożającym bezpieczeństwu ruchu i obsługi pojazdu oraz z brakiem wyposażenia we właściwe narzędzia, sprzęt przeciwpożarowy oraz inny sprzęt zgodnie z obowiązującymi wymogami dla danego typu pojazdu kolejowego.