

Ramowy program
szkolenia niezbędnego do uzyskania świadectwa maszynisty kategorii A i B

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

1. Posiadanie licencji maszynisty.
2. Posiadanie co najmniej wykształcenia średniego.
3. Spełnianie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych określonych w przepisach.
4. Odbycie szkolenia zawodowego.

II. Program szkolenia zawodowego do uzyskania (rozszerzenia) świadectwa maszynisty:

1. Szkolenie w zakresie umiejętności dotyczących pojazdu kolejowego objętego szkoleniem i egzaminem.

Proces szkolenia opisany w tym punkcie przeprowadza się na każdy typ pojazdu, który ma być obsługiwany przez maszynistę.

Oznaczenie „W” przy liczbie godzin oznacza czas szkolenia na warsztacie naprawczym taboru. Oznaczenie „P” przy liczbie godzin oznacza czas szkolenia w zakresie prowadzenia pociągu to jest wykonywanie wszystkich czynności maszynisty podczas zmiany roboczej pod nadzorem innego maszynisty lub wykonywanie tych czynności podczas sesji specjalnych np. na torach bocznych, bocznicy lub postoju pociągu na stacji pod nadzorem wykładowcy.

W przypadku szkolenia maszynisty na kilka typów pojazdów w tym samym czasie szkolenie teoretyczne może być dokonane w ramach wykładów obejmujących zakresem wszystkie typy tych pojazdów przy zachowaniu minimalnego czasu szkolenia na poszczególne pojazdy (czasy należy sumować). W tym przypadku szkolenie praktyczne może odbywać się w takim samym trybie i przy zachowaniu minimalnego czasu szkolenia na poszczególne typy pojazdów (czasy należy sumować).

Czas szkolenia praktycznego na poszczególne typy pojazdów należy odnotowywać w indywidualnym dzienniczku szkolenia maszynisty za podpisem szkolącego. Czas szkolenia teoretycznego należy odnotowywać w ogólnym dzienniku prowadzonym dla szkolenia (w rozbiciu na poszczególne typy pojazdów kolejowych). Dzienniczek po zakończeniu szkolenia należy dołączyć do dziennika szkolenia. Dzienniczek jest integralną częścią dziennika szkolenia.

Poszczególne tematy przy prowadzeniu pociągu („P”) mogą być wykonywane jednocześnie a warunek czasu uznaje się za spełniony, jeśli suma godzin zmian roboczych pokrywa się z sumą godzin poszczególnych tematów. W czasie szkolenia (P) maszynista szkolony powinien przejechać prowadząc pociąg pod nadzorem, co najmniej 10000 km. Maszyniści szkoleni muszą odbyć, co najmniej 10% czasu szkolenia („P”) przy wykonywaniu manewrów.

Nabywanie umiejętności i wiedzy w czasie szkolenia praktycznego (P) odbywa się na zasadzie ćwiczenia w zakresie tematów oraz przyswajania wiedzy przekazanej przez maszynistę nadzorującego. Maszynista nadzorujący musi przekazywać wiedzę na bieżąco maszyniście szkolonemu poprzez bieżące korygowanie popełnianych błędów oraz tłumaczenie w zakresie tematów w powiązaniu z wykonywanymi w danym momencie czynnościami i zaistniałą sytuacją. Tłumaczenia w zakresie wszystkich tematów maszynista nadzorujący powinien dokonywać także w czasie przerw w pracy w czasie zmiany roboczej.

Wymiar godzinowy czasu szkolenia w ramach poszczególnych tematów bloków zwiększa się obligatoryjnie trzykrotnie dla szkolonych maszynistów, którzy nie prowadzili wcześniej pociągów u żadnego przedsiębiorcy np.: po kursie na licencję maszynisty oraz do 120 godzin pracy na warsztacie (W). Dyrektor Regionu może zwiększyć wymiar godzin szkolenia w ramach poszczególnych tematów bloków, jeśli uzna, że poziom wyszkolenia maszynisty jest zbyt niski dla dopuszczenia do egzaminu.

Lp.	Blok 1 Próby i kontrole przed jazdą Temat	Ilość godzin szkolenia		Razem godzin
		Teoretycznego	Praktycznego	
1)	Gromadzenie dokumentacji i niezbędnego i niezbędnego wyposażenia.	0,5	0,5P	1
2)	Sprawdzanie czy wyznaczony pojazd trakcyjny może być użyty do obsługi wyznaczonego pociągu – waga, rodzaj, typ i inne parametry w odniesieniu do wyznaczonej rozkładem jazdy.	0,5	0,5P	1
3)	Wprowadzanie i sprawdzanie informacji zapisanych w dokumentacji dotyczącej pojazdu trakcyjnego.	0,5	0,5P	1
4)	Sprawdzanie, poprzez dokonanie określonych prób i kontroli, czy urządzenia związane z bezpieczeństwem są sprawne – SHP, CA, radiołączność, system radiostop, sygnał dźwiękowy, sygnały świetlne i inne zabudowane na pojeździe.	0,5	0,5P	1
5)	Sprawdzanie wyposażenia pojazdu trakcyjnego w sprzęt ochrony i sprzęt związany z bezpieczeństwem oraz jego sprawności – gaśnice, sprzęt ochrony przeciwporażeniowej, apteczki i inne.	0,5	0,5P	1
6)	Wykonywanie wszelkich należących do obowiązków maszynisty czynności zapobiegawczo – utrzymaniowych.	1	1P 2W	4
Ogółem		3,5	5,5	9

Lp.	Blok 2 Znajomość pojazdu kolejowego Temat	Ilość godzin		Razem godzin
		Teoretycznego	Praktycznego	
1)	Zapoznanie ze wszystkimi obsługiwanymi przez maszynistę regulatorami i wskaźnikami w szczególności z tymi, które dotyczą: a) napędu, b) hamowania, c) elementów związanych z bezpieczeństwem ruchu.	0,5	1P	1,5
2)	Wykrywanie i lokalizowanie nieprawidłowości występujących w pojazdach kolejowych, ustalanie, co jest potrzebne do ich usunięcia, a także podejmowanie w określonych przypadkach działań naprawczych w tym zapoznanie z: a) konstrukcjami mechanicznymi pojazdów kolejowych,	0,5	1P 4W	5,5

<p>b) zawieszeniem i urządzeniami mocującymi, c) częściami biegowymi, d) urządzeniami związanymi z bezpieczeństwem ruchu pociągów, e) konstrukcją zbiorników paliwa, układem zasilania paliwem, układem wydechowym, f) znaczeniem oznaczeń znajdujących się wewnątrz i na zewnątrz pojazdów kolejowych, w szczególności symboli używanych przy przewozie towarów niebezpiecznych, g) systemem rejestracji jazd, h) układami: elektrycznym i pneumatycznym, i) systemem pobierania prądu trakcyjnego i układami wysokiego napięcia, j) sprzętem łączności, w tym systemem transmisji radiowej i łącznością tor-pojazd, k) organizacją jazd pojazdem trakcyjnym, l) budową pojazdów kolejowych i ich przeznaczeniem oraz urządzeniami wykorzystywanymi do prowadzenia pociągu i pracy manewrowej, a w szczególności z systemem zatrzymywania pociągu przy użyciu samoczynnego hamulca zespolonego, m) układem hamulcowym, n) częściami charakterystycznymi dla pojazdów kolejowych, o) łączeniem pojazdów kolejowych.</p>			
Ogółem	1	6	7

Lp.	Blok 3 Próby hamulców	Ilość godzin		Razem godzin
		Teoretycznego	Praktycznego	
1)	Sprawdzanie i obliczanie przed jazdą, czy faktyczna masa hamująca pociągu odpowiada masie hamującej wymaganej dla danej linii, zgodnie z wartościami podanymi w dokumentach pociągu,	0,5	0,5P	1
2)	Sprawdzanie działania różnych składników układu hamulcowego pojazdu trakcyjnego oraz pociągu odpowiednio przed jazdą, przy jego uruchamianiu i w czasie jazdy.	0,5	1P 0,5W	2
Ogółem		1	2	3

Lp.	Blok 4 Sposób funkcjonowania i prędkość maksymalna pociągu w odniesieniu do charakterystyk linii Temat	Ilość godzin		Razem godzin
		Teoretyczn ego	Praktyczne go	
1)	Stosowanie odpowiedniej techniki prowadzenia pociągu i stosowanie maksymalnej prędkości pociągu na podstawie takich zmiennych, jak obowiązujące dla danej linii kolejowej ograniczenia prędkości, panujące warunki pogodowe, wprowadzone zmiany w urządzeniach sygnalizacyjnych oraz przyjęte do wiadomości informacje przekazane maszyniście przed jazdą i w czasie jazdy.	1	2P	3
	Ogółem	1	2	3

Lp.	Blok 5 Prowadzenie pociągu w sposób, który nie powoduje uszkodzeń infrastruktury kolejowej lub pojazdów Temat	Ilość godzin		Razem godzin
		Teoretyczn ego	Praktyczne go	
1)	Korzystanie zgodnie z obowiązującymi zasadami ze wszystkich dostępnych układów sterowania,	0,5	1P	1,5
2)	Uruchamianie pociągu, uwzględniając przyczepność i ograniczenia mocy pojazdu trakcyjnego,	0,5	1P	1,5
3)	Używanie hamulców pociągu.	0,5	1P	1,5
	Ogółem	1,5	3	4,5

Lp.	Blok 6 Nieprawidłowości Temat	Ilość godzin		Razem godzin
		Teoretyczn ego	Praktyczne go	
1)	Zwracanie uwagi na nadzwyczajne zdarzenia zaistniałe podczas prowadzenia pociągu,	0,5	0,5P	1
2)	Dokonywanie oględzin technicznych pociągu, rozpoznawanie oznaki nieprawidłowości, zapobieganie ich powstawania i reagowanie odpowiednio do ich znaczenia, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i bezpieczeństwa osób,	1	4P 4W	9

3)	Stosowanie dostępnych środków zabezpieczenia ruchu kolejowego i środków łączności.	0,5	1P	1,5
Ogółem		2	9,5	11,5

Lp.	Blok 7 Postępowanie w razie nieprzewidzianych zdarzeń i wypadków, pożarów oraz wypadków z udziałem ludzi Temat	Ilość godzin		Razem godzin
		Teoretycznego	Praktycznego	
1)	Zaznajomienie z procedurami zabezpieczenia pociągu i wezwania pomocy w razie wypadku z udziałem ludzi znajdujących się w pociągu,	0,5	1P	1,5
2)	Ustalanie, czy pociąg przewozi towary niebezpieczne i ustalić ich rodzaj oraz lokalizację na podstawie dokumentów pociągu,	0,5	-	0,5
3)	Zaznajomienie z procedurami ewakuacji podróżnych z pociągu pasażerskiego w sytuacji awaryjnej.	0,5	-	0,5
Ogółem		1,5	1	2,5

Lp.	Blok 8 Warunki określające kontynuowanie jazdy po wypadku z udziałem pojazdu kolejowego Temat	Ilość godzin		Razem godzin
		Teoretycznego	Praktycznego	
1)	Ocena czy i przy zachowaniu, jakich warunków pojazd kolejowy może kontynuować jazdę po zaistnieniu wypadku kolejowego z uwzględnieniem: a) określania, czy przed kontynuacją jazdy przez pociąg potrzebna jest ocena innego specjalisty, b) zaznajomienia z określonymi przez zarządcę infrastruktury kolejowej, procedurami informowania o możliwości kontynuowania jazdy po wypadku.	2	2W	4
Ogółem		2	2	4

Lp.	Blok 9 Unieruchomienie pociągu Temat	Ilość godzin		Razem godzin
		Teoretyczn ego	Praktyczne go	
1)	Środki umożliwiające zatrzymanie pociągu lub jego części, umieć je stosować w celu zabezpieczenia przed niespodziewanym uruchomieniem lub zbiegnięciem pociągu lub jego części.	0,5	1P	1,5
Ogółem		0,5	1	1,5

Ogółem ilość godzin w zakresie

Ogółem ilość godzin szkolenia w zakresie	Teoretycznego	Praktycznego	Razem
	14	32 (12,5W i 19,5P)	46

2. Szkolenie w zakresie wiedzy i umiejętności dotyczących infrastruktury kolejowej objętego szkoleniem i egzaminem.

Szkolenie praktyczne na dany odcinek linii kolejowej odbywa się poprzez wykonanie dwóch jazd po danym odcinku linii kolejowej. Uznaje się, że podczas tych jazd maszynista nabywa wiedzę praktyczną we wszystkich tematach zakresu.

Jazda oznacza wykonywanie czynności podczas prowadzenia pociągu pod nadzorem maszynisty posiadającego znajomość danego odcinka linii bądź jazdę w czynnej kabinie maszynisty nie prowadząc pociągu. Jedna jazda oznacza przejazd danym odcinkiem linii kolejowej w obu kierunkach. Poszczególne jazdy danym odcinkiem linii kolejowej powinny odbywać w różnych porach doby.

Szkolenie praktyczne może się odbywać jednocześnie ze szkoleniem w zakresie punktu 1 (tabor). Uznaje się, że jazdy podczas szkolenia w zakresie punktu 1 spełniają warunki szkolenia zakresu punktu 2 pod warunkiem, że zostały wykonane w ilości i zgodnie z zasadami opisanymi w punkcie 2.

Jeśli szkolenie teoretyczne odbywa się na wiele odcinków różnych linii kolejowych jednocześnie może odbywać się ono łącznie (bez powtarzania godzin w poszczególnych tematach dla każdego odcinka) pod warunkiem, że wszystkie odcinki linii należą do jednego zarządcy oraz że systemy sterowania ruchem, zasady prowadzenia ruchu i sygnalizacji są ogólnie takie same dla wszystkich tych odcinków. Oznacza to, że na odcinku linii z innymi zasadami prowadzenia ruchu np.: Słupsk – Szczecinek oraz zarządzane przez różnych zarządców szkolenia muszą odbyć się oddzielnie przy zachowaniu godzin szkolenia w poszczególnych tematach.

Wymiar godzinowy czasu szkolenia w ramach poszczególnych tematów bloków zwiększa się obligatoryjnie trzykrotnie dla szkolonych maszynistów, którzy nie prowadzili wcześniej pociągów u żadnego przedsiębiorcy np.: po kursie na licencję maszynisty. Dyrektor Regionu może zwiększyć wymiar godzin szkolenia w ramach poszczególnych tematów bloków, jeśli uzna, że poziom wyszkolenia maszynisty jest zbyt niski dla dopuszczenia do egzaminu.

Lp.	Blok 1 Rodzaj eksploatacji i prędkość maksymalna pociągu w odniesieniu do charakterystyk linii Temat	Ilość godzin
		Teoretycznego
1)	Maszynista powinien umieć zastosować odpowiednią technikę prowadzenia pociągu uwzględniającą charakterystykę linii kolejowej i stosować maksymalną prędkość pociągu odpowiadającą warunkom pogodowym, obowiązującym dla linii kolejowej ograniczeniom prędkości oraz przyjętym od zarządcy infrastruktury kolejowej informacjom.	1
	Ogółem	1

Lp.	Blok 2 Znajomość linii Temat	Ilość godzin
		Teoretycznego
1)	<p>Przewidywanie problemów, które mogą powstać w czasie jazdy, i odpowiednio im zapobiegać, szczególnie w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz związanych z punktualnością prowadzenia pociągu i ekonomicznością jazdy. Informacje na temat linii kolejowych i urządzeń na trasie jazdy oraz ewentualnych tras zastępczych. Aspekty istotne dla znajomości linii kolejowej:</p> <p>a) warunki eksploatacji linii kolejowej, w tym zmiany toru i ruch jednokierunkowy,</p> <p>b) znajomość dokumentów zarządcy infrastruktury kolejowej dotyczących linii kolejowej,</p> <p>c) określenie torów, które mogą być wykorzystane do danego rodzaju przewozów,</p> <p>d) obowiązujące zasady ruchu oraz system sygnalizacyjny,</p> <p>e) system blokady liniowej i związane z nim przepisy,</p> <p>f) nazwy stacji kolejowych ich położenie na linii kolejowej, warunki widoczności stacji i nastawni,</p> <p>g) sygnalizacja przejściowa pomiędzy różnymi systemami sterowania ruchem kolejowym lub systemami zasilania trakcyjnego,</p> <p>h) ograniczenia prędkości dla różnych</p>	4

<p>kategorii prowadzonych pociągów, i) profile topograficzne, j) szczególne warunki hamowania, w szczególności na liniach o stromym nachyleniu, k) szczególne właściwości eksploatacyjne, w tym specjalne sygnały, znaki i warunki odjazdu.</p>	
Ogółem	4

Lp.	Blok 3 Przepisy bezpieczeństwa Temat	Ilość godzin
		Teoretycznego
1)	<p>Zaznajomienie z:</p> <p>a) wiedzą, że pociąg należy uruchamiać tylko wtedy, gdy spełnione są wszystkie zalecane warunki, w tym warunki wynikające z rozkładu jazdy, nakazu jazdy lub sygnału odjazdu, podawane przez urządzenia sygnalizacyjne,</p> <p>b) umiejętnością obserwowania sygnały urządzeń przytorowych i urządzeń znajdujących się w pojeździe trakcyjnym, odpowiednio je interpretować i postępować zgodnie z ustalonymi procedurami,</p> <p>c) umiejętnością prowadzenia pociągu w sposób bezpieczny zgodnie z ustalonymi procedurami dotyczącymi jazdy i stosować, w razie otrzymania takiego polecenia, szczególne warunki prowadzenia pociągu, w szczególności czasowe ograniczenie prędkości, jazdę w kierunku przeciwnym do zasadniczego, pozwolenie na przejazd obok semafora wskazującego sygnał zabraniający jazdy, wykonanie pracy manewrowej, zmianę kierunku jazdy, przejazd przez miejsce wykonywania prac budowlanych,</p> <p>d) umiejętnością przestrzegania terminowości postojów wynikających z rozkładu jazdy i wyznaczonych postojów dodatkowych.</p>	2
	Ogółem	2

Lp.	Blok 4 Prowadzenie pociągu Temat	Ilość godzin
		Teoretyczn ego
1)	Zaznajomienie z wiedzą pozwalającą na: a) ustalenie miejsca położenia pociągu na linii kolejowej, b) używania hamulców pociągu, uwzględniając warunki linii kolejowej, c) regulowania prędkości jazdy pociągu zgodnie z rozkładem jazdy oraz wydanymi poleceniami, w szczególności mającymi na celu oszczędność energii trakcyjnej, przy uwzględnieniu charakterystyk pojazdu trakcyjnego, pociągu oraz linii kolejowej.	2
Ogółem		2

Lp.	Blok 5 Nieprawidłowości Temat	Ilość godzin
		Teoretyczn ego
1)	Wykształcenie umiejętności: a) zwracania uwagi na nieprawidłowości dotyczące infrastruktury kolejowej i otoczenia, w tym urządzeń sygnalizacyjnych, torów, zasilania w energię trakcyjną, przejazdów kolejowych, otoczenia torów i ruchu kolejowego, b) określania odległość dzielącą prowadzony pojazd kolejowy od przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego, c) informowania zarządcy infrastruktury kolejowej o miejscu i charakterze zaobserwowanych nieprawidłowości, upewniając się, że informacja ta została należycie zrozumiana, d) podejmowania działań, uwzględniających infrastrukturę kolejową, mające na celu zagwarantowanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i osób.	1
Ogółem		1

Lp.	Blok 6 Postępowanie w razie nieprzewidzianych zdarzeń i wypadków, pożarów oraz wypadków z udziałem ludzi Temat	Ilość godzin
		Teoretycznego
1)	<p>Wykształcenie umiejętności w zakresie:</p> <p>a) podejmowania działań w celu ochrony pociągu i wezwania pomocy w razie wypadku kolejowego z udziałem ludzi,</p> <p>b) właściwej oceny, gdzie zatrzymać pociąg w razie pożaru w pociągu i w razie konieczności umożliwić ewakuację pasażerów,</p> <p>c) przekazywania informacji dotyczą pożaru odpowiednim służbom, jeżeli pożar nie może być opanowany przez maszynistę i obsługę pociągu,</p> <p>d) jak najszybszego informowania zarządcy infrastruktury kolejowej w przypadkach, o których mowa w lit. a-c,</p> <p>e) oceny, czy i w jakich warunkach infrastruktura kolejowa pozwala na dalsze prowadzenie pociągu lub pojazdu kolejowego.</p>	1
	Ogółem	1

Lp.	Blok 7 Znajomość języka Temat	Ilość godzin
		Teoretycznego
1)	<p>Kształcenie w zakresie:</p> <p>a) umiejętności posługiwania się językiem wskazanym przez danego zarządcę infrastruktury kolejowej w przypadku konieczności porozumiewania się z przedstawicielem zarządcy infrastruktury kolejowej w sprawach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego,</p> <p>b) posiadania umiejętności językowych odpowiadających poziomowi znajomości języka umożliwiającego aktywne i skuteczne porozumiewanie się z przedstawicielem zarządcy infrastruktury kolejowej w sytuacjach rutynowych, trudnych oraz awaryjnych,</p> <p>c) korzystania z wiadomości i metod komunikacji określonych w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności "Ruch kolejowy",</p> <p>d) umiejętności porozumiewania się w języku wskazanym przez zarządzającego</p>	W zależności od poziomu umiejętności maszynisty

infrastrukturą kolejową zgodnie z poziomem znajomości języka pozwalającym co najmniej na radzenie sobie w sytuacjach praktycznych zawierających nieprzewidziany element, opisywanie zdarzenia i podtrzymywanie prostej rozmowy.	
Ogółem	W zależności od poziomu umiejętności maszynisty

Wymóg znajomości języków obcych dotyczy wyłącznie infrastruktury kolejowej, do której odnosi się świadectwo maszynisty.

Ogółem ilość godzin w zakresie

Ogółem ilość godzin szkolenia w zakresie (bez bloku 7)	Teoretycznego
	11

Zatwierdzono dnia 1 czerwca 2012 r.


 Członek Zarządu
 Arriva RP Sp. z o.o.
Marcin Polewicz