

1771**ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 12 października 2005 r.

w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych²⁾

Na podstawie art. 20 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa ogólne warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych kolei normalnotorowych, wąskotorowych i szerokotorowych oraz pojazdów kolejowych metra.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) poziom utrzymania pojazdu kolejowego — zestawienie czynności utrzymaniowych wykonywanych dla danego pojazdu kolejowego określone zakresem tych prac;
- 2) modernizacja pojazdu kolejowego — prace modyfikacyjne w pojeździe kolejowym, które zmieniają przeznaczenie pojazdu lub poprawiają jego ogólne osiągi techniczne, a w szczególności: zmianę charakterystyki trakcyjnej, prędkości maksymalnej, mocy, zdolności do zasilania w różnych systemach.

§ 3. Eksploatacja pojazdów kolejowych powinna odbywać się z zachowaniem wymagań technicznych i organizacyjnych określonych:

- 1) w rozporządzeniu;
- 2) w zależności od przeznaczenia pojazdu odpowiednio:
 - a) w technicznych specyfikacjach interoperacyjności kolei przyjętych decyzjami Komisji Europejskiej,
 - b) we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych,

o których mowa w art. 25d ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,

- c) w Regulaminie międzynarodowego przewozu kolejami wagonów prywatnych (RIP), stanowiącym Aneks II do Przepisów ujednoczonych o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM), będących załącznikiem B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158 i 159, z 1997 r. Nr 37, poz. 225 i 226 oraz z 1998 r. Nr 33, poz. 177),
- d) w Regulaminie międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącym Aneks I do Przepisów ujednoczonych o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM), będących załącznikiem B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r.

§ 4. 1. Zarysy zewnętrzne każdego pojazdu kolejowego dopuszczonego do ruchu po liniach kolejowych powinny odpowiadać wymaganiom skrajni statycznej oraz wymaganiom określonym dla tych linii przez zarządców infrastruktury. Skrajnie statyczne taboru kolejowego normalnotorowego określa załącznik nr 1 do rozporządzenia, a pojazdu trakcyjnego metra — załącznik nr 2 do rozporządzenia.

2. Dopuszczalne jest stosowanie udowodnionych obliczeniowo zarysów zewnętrznych wyznaczonych na podstawie zarysu odniesienia skrajni statycznej, określonej w załączniku nr 1 do rozporządzenia, po uzgodnieniu z właściwym zarządcą infrastruktury.

3. Dopuszczalna jest eksploatacja pojazdu kolejowego przekraczającego wymiary poprzeczne, obliczone na podstawie zarysu odniesienia skrajni statycznej, po każdorazowym uzgodnieniu z właściwym zarządcą infrastruktury.

§ 5. 1. Naciski pojazdów kolejowych na tor powinny odpowiadać maksymalnym dopuszczalnym naciskom określonym w przepisach techniczno-budowlanych dla linii kolejowych.

2. Dopuszczalna jest eksploatacja pojazdu kolejowego przekraczającego maksymalne dopuszczalne naciski, po każdorazowym uzgodnieniu z właściwym zarządcą infrastruktury.

§ 6. Utrzymanie pojazdów kolejowych powinno być wykonywane przez podmioty posiadające wykwalifikowanych pracowników, zaplecze techniczne oraz warunki organizacyjne gwarantujące prawidłowe wy-

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 134, poz. 1429).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu 27 kwietnia 2005 r. pod numerem 2005/194/PL zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597), które wdraża dyrektywę 98/34/WE z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych (Dz. Urz. WE L 204 z 21.07.1998, z późn. zm.).

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808 oraz z 2005 r. Nr 157, poz. 1314, Nr 163, poz. 1362 i Nr 169, poz. 1420.

konanie prac określonych w dokumentacji technologicznej systemu utrzymania.

§ 7. 1. Podmioty zajmujące się utrzymaniem pojazdów kolejowych powinny posiadać dokumentację zawierającą:

- 1) opis organizacji utrzymania;
- 2) dane identyfikacyjne jednostek organizacyjnych własnych i innych wykonujących prace w zakresie utrzymania;
- 3) wykaz typów pojazdów kolejowych, do których utrzymania posiadają wykwalifikowanych pracowników oraz niezbędne zaplecze techniczne;
- 4) określenie poziomów utrzymania, do których realizacji posiadają wykwalifikowanych pracowników oraz niezbędne zaplecze techniczne;
- 5) opis zaplecza technicznego do utrzymania pojazdów kolejowych;
- 6) opis wykonywanych odbiorów technicznych.

2. Poziomy utrzymania pojazdów kolejowych określa załącznik nr 3 do rozporządzenia, a wymagane elementy opisu zaplecza technicznego do utrzymania pojazdów kolejowych określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 8. Przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury, użytkownicy bocznic kolejowych, przedsiębiorcy wykonujący przewozy w obrębie bocznic kolejowej powinni prowadzić dokumentację związaną z procesem utrzymania pojazdów kolejowych oraz zapewniać zgodność procesu utrzymania z wymaganiami zawartymi w dokumentacji technologicznej systemu utrzymania.

§ 9. 1. Dokumentacja związana z procesem utrzymania pojazdów kolejowych obejmuje:

- 1) dokumentację projektowania systemu utrzymania pojazdów kolejowych;
- 2) dokumentację techniczną pojazdów kolejowych;
- 3) plan utrzymania;
- 4) dokumentację technologiczną systemu utrzymania;
- 5) dokumentację czynności związanych z utrzymaniem pojazdów kolejowych;
- 6) opis zarządzania dokumentacją technologiczną systemu utrzymania.

2. Dokumentacja, o której mowa w ust. 1, może być prowadzona w formie elektronicznej.

§ 10. Dokumentacja projektowania systemu utrzymania pojazdów kolejowych powinna określać:

- 1) strukturę organizacyjną jednostki odpowiedzialnej za przygotowanie projektu utrzymania i jego zażyczenie;

2) metody stosowane przy projektowaniu utrzymania;

3) warunki użytkowania, a w szczególności: wartości graniczne dla normalnej eksploatacji pojazdu kolejowego, warunki klimatyczne, dopuszczalne rodzaje obciążeń, uwzględnione przy projektowaniu utrzymania;

4) wyniki testów, badań, wykonanych obliczeń, doświadczenia praktyczne i inne dane uwzględnione w czasie projektowania utrzymania.

§ 11. 1. Dokumentacja techniczna pojazdów kolejowych powinna zawierać:

- 1) dokumentację techniczno-ruchową pojazdu kolejowego, jego zespołów i podzespołów;
- 2) warunki techniczne odbioru pojazdu kolejowego, jego zespołów i podzespołów;
- 3) dokumentację konstrukcyjną wraz z warunkami technicznymi wykonania, w zakresie określonym umową o dostawie pojazdu kolejowego.

2. Dokumentacja techniczno-ruchowa pojazdu kolejowego, jego zespołów i podzespołów powinna zawierać:

- 1) określenie przeznaczenia pojazdu;
- 2) dane techniczne;
- 3) opis budowy i zasady działania;
- 4) instrukcję obsługi;
- 5) rysunki poglądowe;
- 6) wymagania dotyczące użytkowania i bezpieczeństwa obsługi;
- 7) wytyczne dotyczące utrzymania i konserwacji;
- 8) opis metod sprawdzania stanu technicznego i zestawienie parametrów;
- 9) opis charakterystycznych usterek i metod ich usuwania;
- 10) wykaz części zamiennych;
- 11) załączniki obejmujące w szczególności: schematy blokowe, ideowe, montażowe, wykresy, rysunki i algorytmy oprogramowania;
- 12) zasady recyklingu.

3. Warunki techniczne odbioru pojazdu kolejowego, jego zespołów i podzespołów powinny zawierać:

- 1) określenie przedmiotu warunków;
- 2) zakres stosowania;
- 3) wykaz stosowanych określeń, jeśli nie są one zawarte w odpowiednich normach krajowych;

- 4) wymagania techniczne, których dotrzymanie podlega sprawdzeniu pod kątem zapewnienia wymaganego poziomu jakości w procesie przygotowania produkcji, w produkcji i eksploatacji;
- 5) program, opis i ocenę wyników badań.

§ 12. Plan utrzymania powinien być sporządzony z podziałem na poziomy utrzymania pojazdu kolejowego i uwzględniać:

- 1) opis metod planowania utrzymania, zestawienie rodzajów przeglądów i napraw;
- 2) wykaz czynności utrzymania zapobiegawczego mającego na celu ograniczenie prawdopodobieństwa wystąpienia uszkodzenia lub pogorszenia funkcjonowania pojazdu kolejowego;
- 3) wykaz czynności utrzymania naprawczego wykonywanych po stwierdzeniu niezdatności pojazdu kolejowego lub jego części składowych do korzystania z pojazdu zgodnie z przeznaczeniem;
- 4) wykaz i sposób wykonywania warunkowych czynności utrzymania zapobiegawczego i naprawczego;
- 5) wykaz czynności wynikających ze szczególnych warunków użytkowania.

§ 13. 1. Dokumentacja technologiczna systemu utrzymania, z zastrzeżeniem ust. 2, powinna zawierać dokumenty niezbędne do zarządzania utrzymaniem i utrzymania pojazdu kolejowego, a w szczególności:

- 1) opis funkcjonalny pojazdu z podziałem na jego elementy składowe w procesie utrzymania;
- 2) dokumentację zawierającą:
 - a) opisy czynności przeglądowych i naprawczych, instrukcje demontażu lub montażu,
 - b) zestawienie parametrów mierzonych w procesie przeglądu lub naprawy i opisy metod pomiarowych,
 - c) wzory kart pomiarowych z wykazem wartości konstrukcyjnych, ponaprawczych i kresowych parametrów dla zespołów, podzespołów i elementów pojazdu,
 - d) wykazy urządzeń i narzędzi specjalistycznych,
 - e) wykazy testów wykonywanych w trakcie utrzymania,
 - f) wymagania dotyczące kwalifikacji pracowników oraz wymagania szczególne w zakresie czynności spawania i badań nieniszczących,
 - g) instrukcje lokalizacji i usuwania typowych usterek;
- 3) wykaz części zamiennych z opisem technicznym i wskazaniem ich producenta;
- 4) ograniczenia związane z bezpieczeństwem i interoperacyjnością dla podzespołów lub części istot-

nych dla bezpieczeństwa i interoperacyjności, określające limity, których nie można przekroczyć w czasie eksploatacji, łącznie z eksploatacją w trybie awaryjnym;

- 5) wykaz podzespołów objętych dozorem technicznym.

2. Dokumentacja technologiczna systemu utrzymania pojazdów specjalnych i pojazdów pomocniczych powinna zawierać dokumenty techniczne odnoszące się przede wszystkim do zespołów i podzespołów mających wpływ na bezpieczeństwo w czasie jazdy transportowej.

§ 14. Opis zarządzania dokumentacją technologiczną systemu utrzymania powinien zawierać:

- 1) wykaz jednostek organizacyjnych odpowiedzialnych za przygotowanie dokumentacji;
- 2) sposób wprowadzania zmian do dokumentacji;
- 3) wykaz stanowisk, dla których dokumentacja jest przeznaczona.

§ 15. 1. Każdy z podmiotów uczestniczących w procesie utrzymania pojazdu kolejowego powinien posiadać ewidencję informacji i bezpiecznego dostępu do informacji, związanych z realizacją procesu utrzymania pojazdów kolejowych, a w szczególności:

- 1) rejestry czynności wykonanych przy utrzymaniu pojazdów kolejowych;
- 2) ewidencję usterek pojazdów;
- 3) dane o przebiegu eksploatacji pojazdów kolejowych i podzespołów, niezbędne do planowania ich utrzymania, według zasad określonych w planie utrzymania.

2. Opis systemu ewidencji informacji i bezpiecznego dostępu do informacji powinien zawierać:

- 1) procedury zarządzania do odbierania i przetwarzania konkretnych informacji odnoszących się do eksploatacji pojazdów kolejowych, łącznie ze zdarzeniami mającymi potencjalny wpływ na bezpieczeństwo pojazdów kolejowych;
- 2) procedury bezpieczeństwa dla ochrony danych i zatwierdzania takich systemów.

§ 16. Dokumentacja związana z procesem utrzymania pojazdów kolejowych powinna być aktualizowana po wykonaniu każdej czynności utrzymania i przechowywana przez okres co najmniej 5 lat od jej utworzenia.

§ 17. Zatwierdzenia dokumentacji technologicznej systemu utrzymania pojazdów kolejowych dokonuje Prezes Urzędu Transportu Kolejowego po stwierdzeniu jej zgodności z wymaganiami określonymi w dokumentacji technicznej pojazdów kolejowych oraz w przepisach, o których mowa w § 3.

§ 18. O zamiarze przeprowadzenia modernizacji pojazdu kolejowego mającej wpływ na bezpieczeń-

stwo ruchu, interoperacyjność pojazdu z innymi pojazdami w pociągu oraz z infrastrukturą kolejową należy powiadomić Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

§ 19. 1. Po wykonaniu modernizacji pojazdu kolejowego wymagane jest przeprowadzenie eksploatacji próbnej.

2. Eksploatacja próbna wymaga szczególnej uwagi ze strony eksploatującego pojazd kolejowy, a jej przebieg powinien być dokumentowany.

3. Przebieg eksploatacji próbnej nie może zagrażać bezpieczeństwu ruchu pociągów, obsługi pojazdów kolejowych, przewozu podróżnych oraz nie może zakłócać współpracy pojazdu z urządzeniami infrastruktury kolejowej i innymi pojazdami kolejowymi.

4. Eksploatacja próbna pojazdu kolejowego powinna się odbywać zgodnie z regulaminem opracowanym przez użytkownika pojazdu.

§ 20. Dokumentacji technicznej, o której mowa w § 11, nie wymaga się dla pojazdów kolejowych wprowadzonych do eksploatacji przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, chyba że po tym dniu dokonano ich modernizacji.

§ 21. 1. Dokumentacja technologiczna systemu utrzymania eksploatacyjnego pojazdów szynowych zatwierdzona przez Głównego Inspektora Kolejnictwa albo Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zachowuje ważność przez okres 5 lat od dnia jego wejścia w życie, chyba że dokonano modernizacji pojazdu kolejowego

lub wprowadzono zmianę organizacji procesu utrzymania.

2. Dokumentacja technologiczna systemu utrzymania eksploatacyjnego pojazdów szynowych wniesiona do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i niezatwierdzona przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Dokumentacja ta zachowuje ważność przez okres określony w ust. 1, chyba że dokonano modernizacji pojazdu kolejowego lub wprowadzono zmianę organizacji procesu utrzymania.

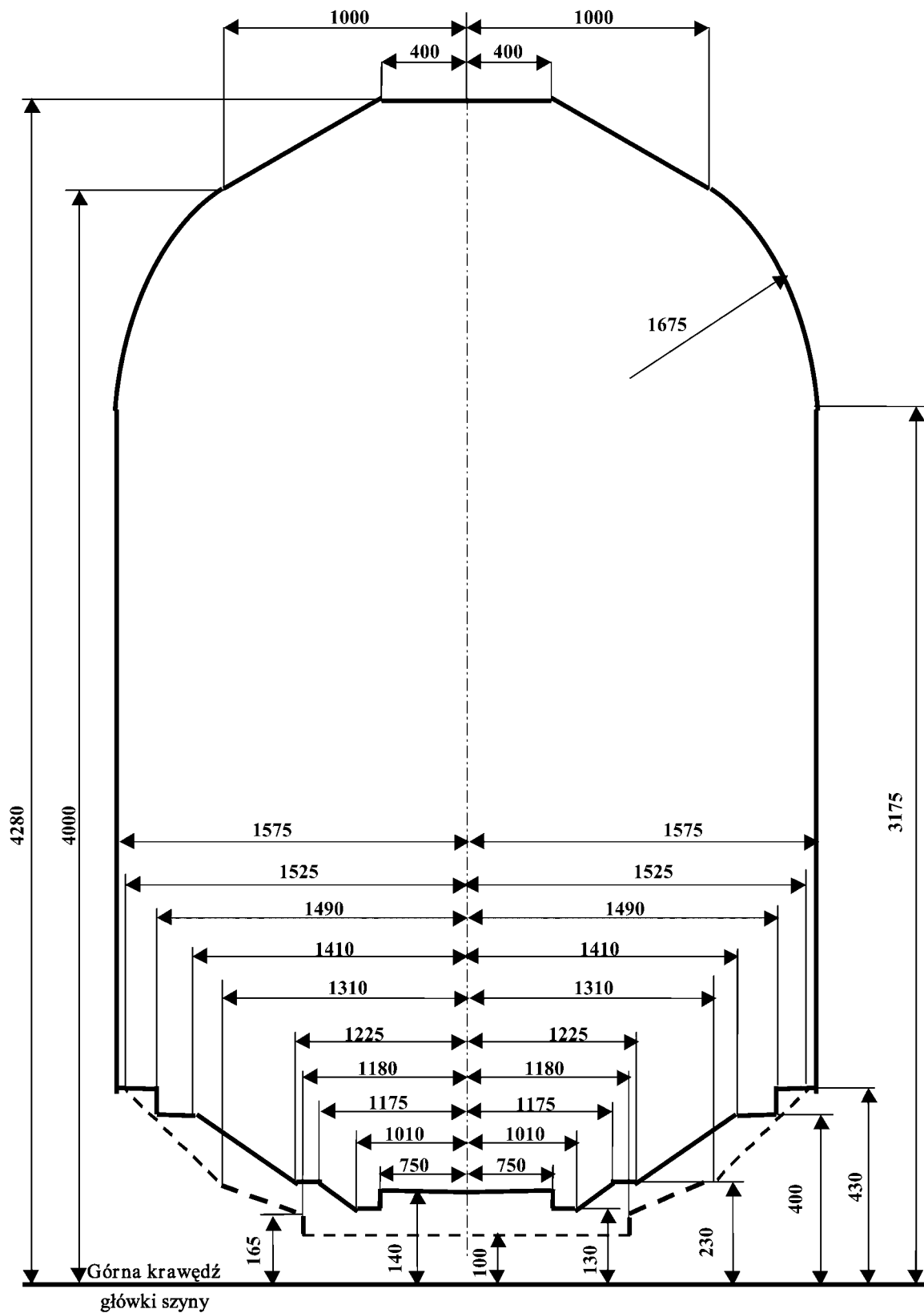
§ 22. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z tym, że § 14 i 15 wchodzi w życie po upływie 2 lat od dnia wejścia w życie rozporządzenia albo z dniem wejścia w życie technicznych specyfikacji interoperacyjności dla pojazdów kolejowych eksploatowanych w systemie kolei konwencjonalnej, jeżeli ich ogłoszenie przez Komisję Europejską nastąpi przed tym terminem.⁴⁾

Minister Infrastruktury: *K. Opawski*

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2000 r. w sprawie warunków technicznych eksploatacji pojazdów szynowych (Dz. U. Nr 36, poz. 415), które utraciło moc z dniem 1 stycznia 2005 r. na podstawie art. 76 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808 oraz z 2005 r. Nr 157, poz. 1314, Nr 163, poz. 1362 i Nr 169, poz. 1420).

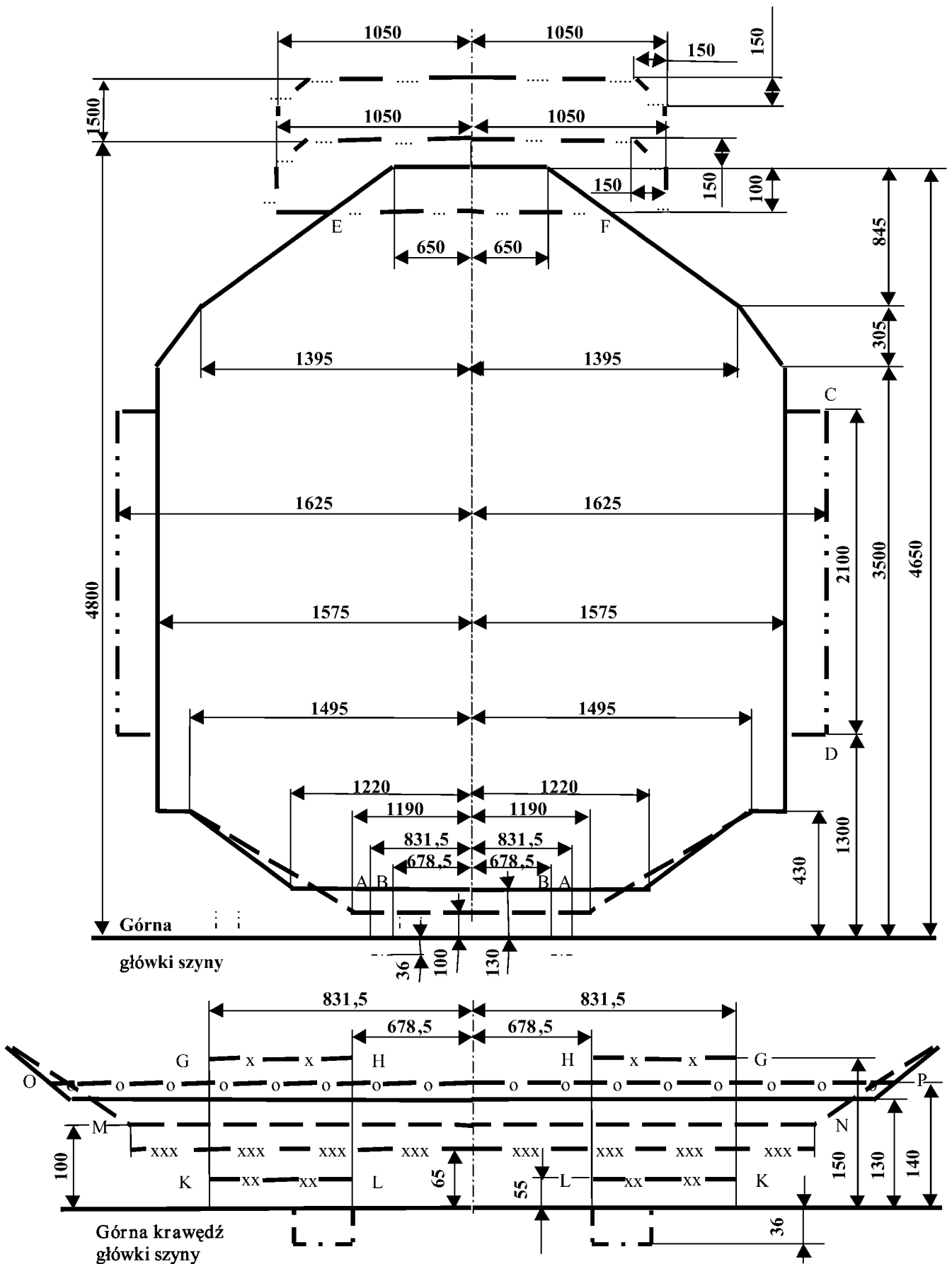
Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. (poz. 1771)

Załącznik nr 1



Rysunek 1

Tabor kolejowy normalnotorowy. Skrajnie statyczne. Skrajnia A wg PN-70/K-02056

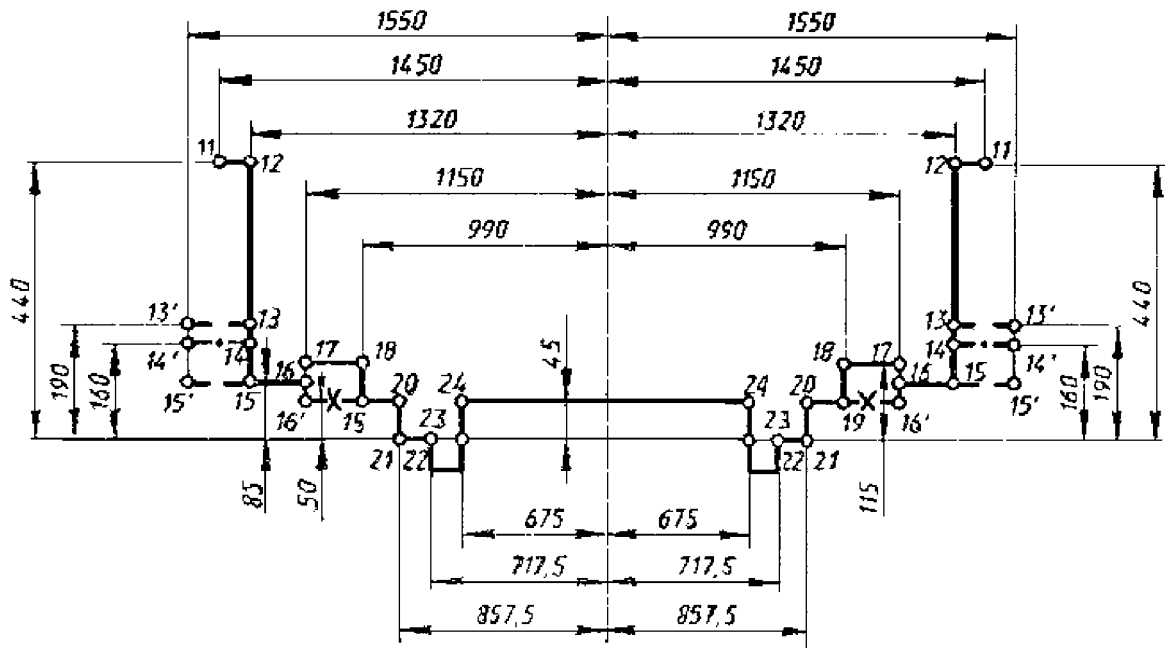


Rysunek 2

Tabor kolejowy normalnotorowy. Skrajnie statyczne. Skrajnia B wg PN-70/K-02056

Objaśnienia do rysunków 1 i 2

linia ciągła	—————	skrajnia taboru (w B powinien mieścić się również opuszczony odbierak prądu),
linia kreskowa	-----	dolna część skrajni pojazdów trakcyjnych,
linia AB	- - - - -	dopuszczalne przekroczenie skrajni przez koła taboru,
linia CD	dopuszczalne przekroczenie skrajni przez wystające części latarni i tarcz sygnałowych,
linia EF	- ... - ... -	maksymalna wysokość części taboru, z których wydostaje się para wodna w odniesieniu do pojazdów trakcyjnych eksploatowanych na liniach kolejowych zelektryfikowanych,
linia	- - -	najniższe dopuszczalne położenie odbieraka prądu w stanie roboczym,
linia	- - -	najwyższe dopuszczalne położenie odbieraka prądu w stanie roboczym,
linia GH	- x - x - x - x	najniższe dopuszczalne położenie części znajdujących się poza skrajnymi osiami wagonu i pozostających również przy wpisywaniu się wagonu w łuk toru kolejowego w obrębie przestrzeni określonej dla kół,
linia KL	- xx - x x - x x	dopuszczalne przekroczenie skrajni przez klocki hamulcowe oraz przez części nieresorowane, położone między skrajnymi osiami wagonu i pozostające również przy wpisywaniu się wagonu w łuk w obrębie przestrzeni określonej dla kół; w odniesieniu do pojazdów trakcyjnych linia ta ustala dopuszczalne przekroczenie skrajni przez klocki hamulcowe, przewody piasecznic, zgarniacze torowe i części nieresorowane, które przy wpisywaniu się pojazdu w łuk toru pozostają również w obrębie przestrzeni określonej dla kół,
linia MN	-xxx-xxx-xxx-	dopuszczalne przekroczenie skrajni przez klocki hamulcowe, przewody piasecznic, zgarniacze torowe i części nieresorowane w pojazdach trakcyjnych,
linia OP	- o - o - o - o	najniższe dopuszczalne położenie dla sprzęgów śrubowych i przewodowych.



Rysunek 2

Pojazdy trakcyjne metra. Skrajnia taboru — część dolna

Objaśnienia do rysunków 1 i 2

- • • • • Tylko dla lusterek
- — — Skrajnia odbieraka
- • — Odbierak prądowy w położeniu roboczym
- X — Tylko dla zaworu zrywakowego

POZIOMY UTRZYMANIA POJAZDÓW KOLEJOWYCH

Poziom utrzymania	Charakterystyka	Ramowy zakres prac
Poziom 1 ¹⁾	Czynności sprawdzające lub monitoring dokonywane przed wyjazdem pojazdu kolejowego na linię, w czasie jazdy lub po zjeździe pojazdu. Niektóre z tych czynności mogą być dokonywane przez pracowników przewoźnika (maszynistę, rewidenta) lub przy użyciu automatycznych urządzeń pokładowych lub przytórowych.	<ol style="list-style-type: none"> Ocena stanu zasadniczych zespołów, podzespołów i układów pojazdu kolejowego, mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu pojazdu. Zaopatrzenie pojazdu kolejowego w materiały eksploatacyjne. Ewentualna wymiana zużytych w trakcie eksploatacji elementów szybko zużywających się.
Poziom 2 ²⁾	Czynności, które zapobiegają przekroczeniom limitów zużycia, wykonywane na specjalistycznych stanowiskach, w przerwach między kolejną planowaną eksploatacją pojazdu kolejowego.	<ol style="list-style-type: none"> Szczegółowa ocena stanu technicznego pojazdu kolejowego przez sprawdzenie działania jego obwodów, oględziny dostępnych bez demontażu podzespołów, przewidziane w dokumentacji badania diagnostyczne. Naprawy dokonywane przez wymianę standardowych elementów.
Poziom 3 ³⁾	Czynności z zakresu utrzymania, które zapobiegają przekroczeniom limitów zużycia wykonywane na specjalistycznych stanowiskach, z wyłączeniem pojazdu kolejowego z planowanej eksploatacji.	<ol style="list-style-type: none"> Szczegółowa ocena stanu technicznego pojazdu kolejowego poprzez sprawdzenie działania jego obwodów, oględziny dostępnych także po demontażu określonych w dokumentacji podzespołów, a także przewidziane w dokumentacji badania diagnostyczne. Planowe wymiany podzespołów oraz niewielkie naprawy zespołów i podzespołów funkcjonalnych wykonywane na wyspecjalizowanych stanowiskach.
Poziom 4 ⁴⁾	Czynności wykonywane z zakresu utrzymania naprawczego wykonywane w zakładach posiadających zaplecze techniczne i stanowiska pomiarowe.	<ol style="list-style-type: none"> Szczegółowe sprawdzenie stanu technicznego przewidzianych w dokumentacji podzespołów i zespołów połączone z ich demontażem z pojazdu kolejowego. Planowe wymiany podzespołów i zespołów. Naprawy zespołów i podzespołów wykonywane w wyspecjalizowanych warsztatach.
Poziom 5 ⁵⁾	Czynności mające na celu podniesienie standardu pojazdu kolejowego lub jego odnowienie wykonywane w wyspecjalizowanych zakładach lub u producenta.	<ol style="list-style-type: none"> Demontaż zespołów i podzespołów z pojazdów kolejowych i ich wymiana na nowe lub zregenerowane. Modyfikacje nadwozi pojazdów kolejowych i układów biegowych.

1) Zgodny z dotychczasowymi przeglądami kontrolnymi pojazdów kolejowych.

2) Zgodny z dotychczasowymi przeglądami okresowymi pojazdów kolejowych.

3) Zgodny z dotychczasowymi przeglądami okresowymi poszerzonymi pojazdów kolejowych.

4) Zgodny z dotychczasowymi naprawami okresowymi rewizyjnymi pojazdów kolejowych.

5) Zgodny z dotychczasowymi naprawami głównymi i modernizacją pojazdów kolejowych.

ELEMENTY OPISU ZAPLECZA TECHNICZNEGO DO UTRZYMANIA POJAZDÓW KOLEJOWYCH

1. Długość torów zadaszonych, w tym długość i głębokość kanałów.
2. Długość torów niezadaszonych, w tym długość i głębokość kanałów.
3. Długość torów zakładowych.
4. Wykaz poszczególnych elementów zaplecza technicznego z opisem.
5. Rodzaj i pojemność połączeń telematycznych.
6. Powierzchnia całkowita terenu zakładu.
7. Powierzchnia zadaszona.
8. Powierzchnia warsztatu.
9. Powierzchnia magazynowa.