

Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.
Grodzisk Mazowiecki, ul. Batorego 23



**Instrukcja o u ytkowaniu urz dze radio€czno ci
poci gowej na linii WKD
WKD R-5**

Grodzisk Mazowiecki 2013

1. Niniejsza instrukcja jest realizacją postanowień aktów prawnych, a w szczególności ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. 2007, Nr 16, poz. 94),
2. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. 2005, Nr 172, poz. 1444).
3. Przepis nadaje się do stosowania w zakresie warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, utrzymania infrastruktury, utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych na linii Warszawskiej Kolei Dojazdowej

Miejsce opracowania:
Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.
Wydział Eksploatacji
ul. Batorego 23, 05-825 Grodzisk Mazowiecki

Copyright © by WKD sp. z o.o.
WSZYSTKIE PRAWA ZASTRZEŻONE
Jakikolwiek przedruk, tak czy inaczej, jest niedozwolony.

ZARZĄDZENIE NR 19 / 2014
Zarządu
Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o.
z dnia 23 lipca 2014r.

w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiolączności pociągowej na linii WKD” WKD R-5

Na podstawie § 11 ust.2 Umowy Spółki oraz § 7 ust. 14 Regulaminu Zarządu spółki Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o., Zarząd postanawia, co następuje:

§ 1

Wprowadza się do użytku wewnętrznego:

„Instrukcję o użytkowaniu urządzeń radiolączności pociągowej na linii WKD” WKD R-5, zatwierdzoną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Decyzją DBK-WKWB.500.158.13..2014 z dnia 30 czerwca 2014 r, stanowiącą załącznik do Zarządzenia.

§ 2

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Zarządzenie Nr 68/2010 z dnia 08 listopada 2010r. traci moc

PREZES ZARZĄDU

/-/
Grzegorz Dymecki

Spis treści

Spis treści.....	4
Rozdział I.....	7
POSTANOWIENIA OGÓLNE	7
§1 Cel i zakres instrukcji.....	7
§2 Zakres instrukcji	7
§3 Przeznaczenie radiołeczniczości pociągowej	7
Rozdział II.....	8
OGÓLNY OPIS SYSTEMU I URZĄDZENIA RADIOŁECZNICZOŚCI POCIĄGOWEJ	8
§4 Charakter sieci radiołeczniczości pociągowej.....	8
§5 System wywołania selektywnego.....	8
§6 Opis i obsługa urządzeń	8
Rozdział III	9
ZASADY NAWIĄZYWANIA/ŁĄCZNOŚCI.....	9
§7 Ogólne zasady prowadzenia rozmów radiotelefonicznych.....	9
§8 Nawiązywanie łączności między dyurnym ruchu i prowadzonym pociągiem kolejowym z napędem 10	
§9 Nawiązywanie łączności między prowadzonym pociągiem kolejowym z napędem i dyurnym ruchu 10	
§10 Nawiązywanie łączności między prowadzonymi pociągami kolejowymi z napędem	10
§11 Nawiązywanie łączności między pracownikami wyposażonymi w radiotelefony przenośne, a prowadzonym pociągiem kolejowym z napędem lub dyurnym ruchu ó dotyczy tylko systemu RADMOR	10
§12 Radiotelefoniczny system alarmowy	11
Rozdział IV	12
WYKORZYSTYWANIE RADIOŁECZNICZOŚCI POCIĄGOWEJ	12
§13 Zakres i zasady wykorzystywania radiołeczniczości pociągowej	12
§14 Wymiana informacji między prowadzonym pociągiem kolejowym z napędem i dyurnym ruchu	12
§15 Wymiana informacji między dyurnym ruchem i prowadzonym pociągiem kolejowym z napędem	13
§16 Wymiana informacji między prowadzonymi pociągami kolejowymi z napędem znajdującymi się na linii WKD.....	13
Rozdział V	14
POSTANOWIENIA KOŃCOWE	14
§17 Sprawdzanie stanu urządzeń radiołeczniczości	14
§18 Sprawdzanie systemu zdalnego zatrzymywania pociągów drogą radiową	15
§19 Postępowanie w przypadku stwierdzenia usterek	15
§20 Ładowanie akumulatorów do radiotelefonów przenośnych	16
§21 Postępowanie z urządzeniami przy wysyłaniu pociągów kolejowych z napędem do napraw ...	16

Pojazd kolejowy

pojazd dostosowany do poruszania się na
własnych kołach po torach kolejowych, z
napędem lub bez napędu.

Pojazd trakcyjny

pojazd kolejowy z napędem własnym.

Pojazd specjalny	pojazd kolejowy przeznaczony do utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury
Prowadzący pojazd kolejowy z napędem	maszynista pojazdu trakcyjnego, kierowca drezyny lub wózka motorowego.
Przewoźnik kolejowy	przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe.
Rozkaz pisemny	informacja przekazywana przez dyktando ruchu drukownie pociągowej na ustalonym formularzu druku przy użyciu urządzenia elektronicznego lub doręczana.
WKD	Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

Rozdział I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§1 Cel i zakres instrukcji

1. Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołeczniczych pociągowej określa zasady postępowania z tymi urządzeniami radiotelefonicznymi użytkowymi w sieci radiołeczniczych pociągowej, dla zapewnienia bezpiecznego i sprawnego ruchu kolejowego.
2. Korzystając z sieci radiołeczniczych pociągowej na linii WKD należy stosować się do postanowień niniejszej instrukcji.
3. Zakres niniejszej instrukcji obejmuje:
 - 1) pracowników zatrudnionych na stanowiskach pracy, na których zostały zainstalowane urządzenia radiołeczniczych pociągowej,
 - 2) pracowników, którym przydzielono do użytku radiotelefony przenośne dostosowane do pracy w sieci radiołeczniczych pociągowej,
 - 3) pracowników WKD zajmujących się szkoleniem, kontrolą lub nadzorem w zakresie przestrzegania postanowień niniejszej instrukcji.

§2 Zakres instrukcji

1. Instrukcja zawiera:
 - 1) opis systemu radiołeczniczych pociągowej,
 - 2) zasady nawiązywania łączności radiowej,
 - 3) zakres wykorzystywania radiołeczniczych pociągowej.
2. Zasady utrzymywania urządzeń radiołeczniczych pociągowej oraz szkolenia personelu w zakresie obsługi tych urządzeń regulują odrębne przepisy.

§3 Przeznaczenie radiołeczniczych pociągowej

1. Radiołecznicza pociągowa przeznaczona jest do zapewnienia łączności między:
 - 1) dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem,
 - 2) dyżurnymi ruchu z siedniami posterunków ruchu oraz w przypadku wystąpienia całkowitej przerwy w łączności przewodowej lub zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
 - 3) prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem znajdującymi się na linii WKD,
 - 4) kierownikiem pociągu gospodarczego i roboczego oraz prowadzącymi pojazdy pomocnicze.
2. W radiotelefony przenośne powinny być wyposażone następujące pojazdy kolejowe z napędem:
 - 1) elektryczne zespoły trakcyjne
 - 2) lokomotywy
 - 3) pojazdy kolejowe specjalne
3. Włączanie do sieci radiołeczniczych pociągowej innych użytkowników niż wymienieni w ust. 1 i 2 jest zabronione.
4. Na odcinku zdalnego prowadzenia ruchu pociągów wszystkie rozmowy radiotelefoniczne prowadzone w sieci radiołeczniczych pociągowej systemu PYRYLANDIA są rejestrowane przez rejestratory rozmów.

OGÓLNY OPIS SYSTEMU I URZĄDZENIA RADIOCZNO CI POCIĄGOWEJ

§4 Charakter sieci radio-czno ci pociągowej

1. Sieć radio-czno ci pociągowej na linii WKD składa się z dwóch systemów:
 - PYRYLADIA
 - RADMOR
2. Sieć radio-czno ci pociągowej jest siecią czno ci dwukierunkowej, dwupłaskowej z selektywnym wywołaniem grupowym.
3. Urządzenia sieci radio-czno ci pociągowej PYRYLADIA zapewniają czno ci mi dzy urządzeniami przewoźnymi i stacjonarnymi lub mi dzy dwoma urządzeniami przewoźnymi.
4. Urządzenia sieci radio-czno ci pociągowej RADMOR zapewniają czno ci mi dzy urządzeniami ruchomymi (przewoźnymi i przemieszczalnymi) i stacjonarnymi lub mi dzy dwoma urządzeniami ruchomymi.
5. Dla sieci radio-czno ci pociągowej na linii WKD przydzielone są odpowiednie czasy stacjonarności i pracy (kanały).
6. Jako rezerwa stosowana jest na linii WKD system telefonii komórkowej z rejestracją rozmów prowadzonych przez dyspozytora i przez dyżurnego ruchu linii WKD w Komorowie.

§5 System wywołania selektywnego

1. W zastosowanych systemach wywołania, użytkownicy sieci radio-czno ci pociągowej dzielą się na grupy, a mianowicie:
 - 1) prowadzący pojazdy kolejowe z napędem, kierownicy pociągów gospodarczych i roboczych oraz zwani pierwszymi grupami użytkowników,
 - 2) dyżurni ruchu posterunków ruchu oraz zwani drugimi grupami użytkowników.
2. / czno ci z abonentami jednej z grup użytkowników nawiązuje się przez spowodowanie wysłania odpowiedniego sygnału dotyczącego danej grupy użytkowników, a następnie przez głosowe wywołanie danego abonenta. Samo wywołanie głosem bez uprzedniego wysłania sygnału wywoławczego nie pozwoli na nawiązanie czno ci z danym abonentem.

§6 Opis i obsługa urządzeń

1. W sieci radio-czno ci pociągowej stosowane są następujące urządzenia radiotelefoniczne:
 - 1) radiotelefon stacjonarny, urządzenie radiokomunikacyjne zainstalowane w budynku lub innym obiekcie stałym i posiadające antenę stacjonarną
 - 2) radiotelefon przewoźny - radiotelefon przewoźny systemu PYRYLANDIA, RADMOR urządzenie radiokomunikacyjne zainstalowane w pojeździe trakcyjnym zasilane z pokładowego źródła energii elektrycznej i posiadające antenę przewoźną taborową lub prętową
 - 3) radiotelefon przemieszczalny - przydzielony uprawnionym pracownikom do użytku na czas wykonywanej pracy,
 - 4) czno ci rezerwa - telefon komórkowy wraz z rejestratorem rozmów przydzielony uprawnionym pracownikom (maszyniści, dyżurni ruchu, dyspozytorzy, kierownicy pociągów gospodarczych i roboczych, kierowców drezyn).
2. Warunki techniczne dotyczące prawidłowej obsługi i bezpiecznej eksploatacji urządzeń radio-czno ci pociągowej zawierają instrukcje techniczne lub instrukcje obsługi danego typu radiotelefonu.

§7 Ogólne zasady prowadzenia rozmów radiotelefonicznych

1. W czasie prowadzenia rozmów radiotelefonicznych należy przestrzegać następujących zasad:
 - 1) wymawiać każde słowo wyraźnie,
 - 2) mówić w równomiernym tempie,
 - 3) utrzymywać równomierny poziom natężenia głosu,
 - 4) mikrofon trzymać w odległości 10 do 15 cm od ust,
 - 5) przerywać mówienie, gdy zachodzi konieczność odwrócenia głowy od mikrofonu.
2. Przed nawiązaniem łączności, należy przez okres kilku sekund, dokonać nasłuchu, czy w tym czasie nie jest prowadzona rozmowa przez inne osoby.
 Przerwywanie rozmów prowadzonych przez inne osoby może być stosowane tylko dla przekazania meldunków dotyczących zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
3. W radiotelefonach stacjonarnych i przewoźnych fakt zajęcia kanału (prowadzenia rozmowy) jest sygnalizowany na wyświetlaczu panelu człowiek-manipulatora.
4. W celu nawiązania łączności z danym abonentem sieci radiotelefonu należy:
 - 1) upewnić się, czy odpowiedni kanał radiowy jest wolny,
 - 2) zdjąć mikrofon z zaczepu i nacisnąć przycisk wywołania selektywnego na panelu człowiek-manipulatora odpowiadający danej grupie użytkowników, zgodnie z instrukcją obsługi użytkownika radiotelefonu,
 - 3) po zwolnieniu przycisku wywołania selektywnego na manipulatorze natychmiast nacisnąć przycisk na mikrofonie i wywołać danego abonenta, podając znak wywołujący abonenta, z którym ma być prowadzona rozmowa oraz swój znak wywołujący,
 - 4) po zakończeniu wywołania głosem, wypowiedzieć słowo doboru, po czym natychmiast należy zwolnić przycisk mikrofonowy i nasłuchiwać odpowiedzi; jeżeli wywołany abonent nie zgłosi się, powtórzy czynności według punktów 2 i 3,
 - 5) znakami wywołującymi dla radiotelefonów stacjonarnych są nazwy posterunków ruchu, dla radiotelefonów przewoźnych to numery pociągów, a dla radiotelefonów przenośnych odpowiednie hasła słowne i cyfrowe. Przykład: Nastawnia odcinkowa Komorów ma znak wywołujący „Komorów”, pociąg nr 123 ma znak wywołujący „Pociąg 123”, kierownik pociągu gospodarczego i roboczego ma znak wywołujący „Kierownik...”, uzupełniony numerem pociągu,
 - 6) po usłyszeniu w głośniku sygnału wywołania selektywnego i skierowania do siebie wołania głosem należy:
 - a) zdjąć mikrofon z zaczepu,
 - b) nacisnąć przycisk mikrofonowy i obojętnie odpowiedzieć na wywołanie,
5. W przypadku usłyszenia sygnału wywołania selektywnego i wywołania głosem skierowanego do innego odbiorcy (abonenta), nie należy zdejmować mikrofonu z zaczepu; nie zdjęcie mikrofonu z zaczepu spowoduje, po upływie do 40 sekund, wyłączenie głośnika.
6. Przez cały czas mówienia do mikrofonu, przycisk mikrofonowy musi być przyciśnięty.
7. Po przekazaniu informacji, przekazujący wypowiada słowo doboru po czym natychmiast zwalnia przycisk mikrofonowy i oczekuje odpowiedzi. Słowa doboru nie nadaje się tylko wówczas, gdy nie oczekuje się odpowiedzi od osoby, z którą prowadzona rozmowa; w takim przypadku rozmowa kończy się słowami „bez odbioru” lub „koniec”.

8. Odbieraj cy informacj po usłszeniu sŁwa šodbiörŁ przyciska przycisk mikrofonowy i potwierdza odebran informacj .
9. Odebrany za po rednictwem radiotelefonu meldunek powinien by :
 - 1) potwierdzony Ł gdy byŁ nadane sŁwo šodbiörŁ np. w sposób nast puj cy: šTu dy urny ruchu stacji Komorów, meldunek zrozumiaŁmŁ,
 - 2) powtŁrzon y Ł gdy byŁ nadane danie powtŁrzenia meldunku np. w sposób nast puj cy: šTu dy urny ruchu stacji Komorów, powtarzam meldunekŁ.
10. Zabrania si u ytkownikowi wyŁczania radiotelefonu w czasie peŁnienia dy uru.

§8 Nawi zywanie Łczno ci mi dzy dy urnym ruchu i prowadz cym pojazd kolejowy z nap dem

1. Dy urny ruchu po upewnieniu si , e odpowiedni kanaŁradiowy jest wolny, nawi zuje Łczno w sposób okre lony w §7 ust. 4, a nast pnie wywoŁuje prowadz cego pojazd kolejowy z nap dem np.: w sposób: šPoci g 123, tu Komorów, zgŁ si Ł odbiörŁ.
2. Prowadz cy pojazd kolejowy z nap dem sŁsz c skierowane do siebie wywoŁnie, zdejmuj e mikrofon z zaczepu i odpowiada na wezwanie np.: šKomorów, tu poci g 123, zgŁszam si , - odbiörŁ.
3. Po nawi zaniu Łczno ci prowadzi si wymian informacji wedŁg zasad podanych w §7.

§9 Nawi zywanie Łczno ci mi dzy prowadz cym pojazd kolejowy z nap dem i dy urnym ruchu

1. Prowadz cy pojazd kolejowy z nap dem po upewnieniu si , e odpowiedni kanaŁradiowy jest wolny, nawi zuje Łczno w sposób okre lony w §7 ust. 4, a nast pnie wywoŁuje dy urnego ruchu danego posterunku ruchu np. w sposób: šKomorów, tu poci g 123, zgŁ si Ł odbiörŁ
2. Dy urny ruchu sŁsz c skierowane do siebie wywoŁnie zdejmuj e mikrofon z zaczepu i odpowiada na wezwanie np.: šPoci g 123, tu Komorów, zgŁszam si Ł odbiörŁ.
3. Po nawi zaniu Łczno ci nast puje wymiana informacji wedŁg zasad podanych w §7.

§10 Nawi zywanie Łczno ci mi dzy prowadz cymi pojazdy kolejowe z nap dem

1. Prowadz cy pojazd kolejowy z nap dem, który zamierza nawi za Łczno z innym prowadz cym pojazd kolejowy z nap dem po upewnieniu si , e odpowiedni kanaŁradiowy jest wolny, nawi zuje Łczno w sposób okre lony w §7 ust. 4, a nast pnie wywoŁuje dany pojazd kolejowy z nap dem w sposób np. šPoci g jad cy po torze nr 1 szlaku Komorów Ł Podkowa Le na GŁwna, tu poci g 124, zgŁ si Ł odbiörŁ.
2. Prowadz cy pojazd kolejowy z nap dem sŁsz c skierowane do siebie wywoŁnie, zdejmuj e mikrofon z zaczepu i odpowiada na wezwanie np. šPoci g 124, tu poci g 125, zgŁszam si Ł odbiörŁ.
3. Po nawi zaniu Łczno ci nast puje wymiana informacji wg zasad podanych w §7.

§11 Nawi zywanie Łczno ci mi dzy pracownikami wyposa onymi w radiotelefony przeno ne, a prowadz cym pojazd kolejowy z nap dem lub dy urnym ruchu Ł dotyczy tylko systemu RADMOR

1. Pracownicy dysponuj cy radiotelefonem przeno nym mog nawi zywa Łczno z prowadz cymi pojazdy kolejowe z nap dem i dy urnymi ruchu w sytuacjach zagro enia bezpiecze stwa ruchu, z zastrze eniem ust. 3.
2. Pracownik dysponuj cy radiotelefonem przeno nym po upewnieniu si , e odpowiedni kanaŁradiowy jest wolny, nawi zuje Łczno w sposób okre lony w §7 ust. 4, a nast pnie wywoŁuje pojazd kolejowy z nap dem lub dy urnego ruchu wedŁg zasad obowi zuj cych.

3. Kierownik pociągu gospodarczego i roboczego może nawiązywać łączność z prowadzonym pociągiem kolejowym z następującymi celami:
 - 1) wymiany informacji,
 - 2) konieczności wezwania do najbliższej stacji pomocy (policja, pogotowie itp.),
 - 3) podania sygnału gotowości do odjazdu. W tym celu należy postąpić zgodnie z zasadami podanymi w §7.

W przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub potrzeby wymiany informacji kierownik pociągu gospodarczego i roboczego może nawiązać łączność bezpośrednio z dyżurnym ruchu.

§12 Radiotelefoniczny system alarmowy

1. W przypadku zaistnienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii WKD wyposażonej w sieć radiotelefonii pociągowej, pracownik, który dowiedział się lub posiada uzasadnione przypuszczenia wystąpienia tego zagrożenia i posiada dostęp do radiotelefonu w sieci radiotelefonii pociągowej, zobowiązany jest natychmiast nadać sygnał ALARM za pomocą radiotelefonu. Nadanie sygnału ALARM nie zwalnia z obowiązku podjęcia działań zapobiegających wypadkowi lub zmniejszających jego skutki.
2. Sygnał ALARM może być nadany:
 - 1) automatycznie,
 - 2) również gdy radiotelefon nie jest przystosowany do nadania sygnału ALARM automatycznie.
3. Automatyczne nadanie sygnału ALARM następuje po wykonaniu przez obsługującego czynności, ustalonych w instrukcji obsługi danego typu radiotelefonu. Powoduje to natychmiastowe samoczynne zahamowanie wszystkich pojazdów trakcyjnych wyposażonych w urządzenie systemu RADIO-STOP, których radiotelefony odebrały sygnał ALARM. Automatyczne nadawanie sygnału ALARM trwa do chwili skasowania nadawania. Czynność należy wykonywać w sposób ustalony w instrukcji obsługi radiotelefonu, z którego nadany został sygnał ALARM.
4. W celu nadania sygnału ALARM również w systemie łączności RADMOR należy:
 - 1) zdjąć mikrofon z zaczepu,
 - 2) przycisnąć kolejno przyciski wywołania selektywnego,
 - 3) wypowiedzieć do mikrofonu, co najmniej pięć razy słowo ALARM.
5. Pracownicy, którzy usłyszeli w swoich radiotelefonach sygnał ALARM nadany również powinni natychmiast przerwać prowadzone rozmowy. Wyjaśnienie przyczyny tego nadania dokonuje się na kanale, na którym nadany został sygnał.
6. Prowadzący pojazdy trakcyjne i pracownicy wyposażeni w radiotelefony przenośne, po usłyszeniu sygnału ALARM zobowiązani są natychmiast zatrzymać pojazd kolejowy, o ile nie nastąpiło to już samoczynnie.
7. Odebranie sygnału ALARM nadanego automatycznie zobowiązuje wszystkich użytkowników, którzy go odebrali do przełączenia radiotelefonu na kanał ratunkowy w celu wyjaśnienia przyczyny nadania tego sygnału z dyżurnym ruchu linii WKD.
8. Przerwanie nadawania sygnału ALARM następuje przez wyciśnięcie przycisku ALARM oraz wyłączenie i ponowne włączenie radiotelefonu.
9. Pracownik, który nadał sygnał ALARM automatycznie powinien niezwłocznie poinformować przez radiotelefon na kanale ratunkowym dyżurnego ruchu o przyczynie nadania sygnału ALARM. Nie dotyczy to pracowników, którzy muszą opuścić kabin sterowniczą w trybie nagłym.

10. Fakt nadania lub uszczerbienia sygnału šALARMö dy urny ruchu odnotowuje w dzienniku ruchu przez caŁ szerokoŁ strony w nastŁpujŁcy sposób:
šO godz. min nadano (uszczerbiono) sygnał šALARMö.
11. Dy urny ruchu na podstawie odebranych zawiadomieŁ, okreŁla obszar zagroŁenia i do czasu wyjaŁnienia sytuacji wstrzymuje ruch pociŁgów jadŁcych w kierunku zagroŁonego obszaru.
12. ProwadzŁcy pojazd kolejowy z napŁdem, po wyjaŁnieniu nadania sygnał šALARMö postŁpuje stosownie do otrzymanych poleceŁ. W przypadku braku okreŁlenia przyczyn i stwierdzeniu, Łe nie ma widocznych przeszkód do jazdy, jedzie dalej na widocznoŁ do najbliŁszego posterunku ruchu, wedŁŁg zasad okreŁlonych šInstrukcjŁ o prowadzeniu ruchu pociŁgów WKD R-1ö.
13. Po ustaleniu miejsca i przyczyny nadania sygnał šALARMö, dy urny ruchu w zaleŁnoŁci od powstaŁej sytuacji, wydaje dyspozycje dotyczŁce dalszego prowadzenia ruchu pociŁgów i powiadamia dyspozytora WKD.
14. Po przywróceniu ruchu na szlakach objŁtych sygnał šALARMö, dy urny ruchu wpisujŁ w dzienniku ruchu przez caŁ szerokoŁ strony nastŁpujŁce treŁci :
šO godz. min przywrócono normalny ruch pociŁgów (lub z odpowiednimi obostrzeniami)ö.
15. Wszystkie rozmowy prowadzone miŁdzy dy urnymi ruchu oraz miŁdzy prowadzŁcymi pojazdy kolejowe z napŁdem oraz kierownikiem pociŁgu, dy urnymi ruchu odnotowujŁ w dzienniku telefonicznym ójeli nie sŁ rejestrowane samoczynnie.
16. Fakt uŁycia w radiotelefonie przycisku šALARMö powinien byŁ odnotowany przez dy urnego ruchu w dzienniku uszkodzeŁ urzŁdzenia ŁcznoŁci, a przez prowadzŁcego pojazd kolejowy z napŁdem w ksiŁce pokŁadowej pojazdu z napŁdem. UŁtkownicy radiotelefonów, którzy wysyŁajŁc sygnał šALARMö musieli zniszczyŁ osŁŁnk przycisku šALARMö, powinni niezwŁocznie zgŁosiŁ koniecznoŁ jej wymiany i zaplombowania uprawnionym pracownikom.

Rozdział IV

WYKORZYSTYWANIE RADIOŁCZNOŁCI POCIŁGOWEJ

š13 Zakres i zasady wykorzystywania radioŁcznoŁci pociŁgowej

1. UrzŁdzenia radioŁcznoŁci pociŁgowej mogŁby byŁ wykorzystane do przekazywania rozkazów i innych informacji, zgodnie z postanowieniami instrukcji o prowadzeniu ruchu pociŁgów.
 - 1) Rozkazy mogŁby byŁ przekazywane przez radiotelefon prowadzŁcemu pojazd kolejowy z napŁdem, po zatrzymaniu pojazdu.
2. ProwadzŁcy pojazd kolejowy z napŁdem moŁe odmówiŁ przyjŁcia rozkazu przez radiotelefon, jeŁeli uzna, Łe brak jest dostatecznej sŁŁszalnoŁci.
3. JeŁeli w pociŁgu jest wiŁcej czynnych pojazdów trakcyjnych, dy urny ruchu przekazuje rozkazy prowadzŁcemu pierwszy pojazd kolejowy z napŁdem.
4. W trakcie caŁkowitej przerwy w ŁcznoŁci przewodowej, urzŁdzenia radioŁcznoŁci pociŁgowej mogŁby czasowo wykorzystywane do zapowiadania pociŁgów wg zasad okreŁlonych šInstrukcjŁ o prowadzeniu ruchu pociŁgówö.

š14 Wymiana informacji miŁdzy prowadzŁcym pojazd kolejowy z napŁdem i dy urnym ruchem

1. OŁkadym nieprzewidzianym zatrzymaniu pojazdu kolejowego z napŁdem na szlaku, wskazywaniu przez samoczynny semafor odstŁpowy sygnał šStójö lub sygnał wŁtpliwego i o innych spostrzeŁeniach majŁcych wpŁyw na bezpieczeŁstwo ruchu, prowadzŁcy pojazd kolejowy z napŁdem powinien zawiadomiŁ dy urnego ruchu odcinkowego.

2. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem podczas zbliżania się do tarczy ostrzegawczej lub do ostatniego semafora odst. pow. blokady samoczynnej informujących, że semafor wjazdowy wskazuje sygnał *Stój*, zobowiązany jest jako pierwszy nawiązać do czynnego ruchu, powtórzyć wskazania semafora i zapytać o dyspozycję.

Rozmowy powinny być prowadzone wg następujących przykładów:

- 1) prowadzący pojazd kolejowy z napędem:
 Stoję Komorów, tu pociąg 307, semafor wjazdowy jest na stoj, czy są dyspozycje do odbioru.
- 2) czynny ruch:
 Tu Komorów, dla pociągu 307 semafor wjazdowy jest na stoj, postój około 5 minut, odbiór lub
 Tu Komorów, pociąg 307, wjazd na stację odbędzie się na sygnał zastępczy, odbiór.
- 3) prowadzący pojazd kolejowy z napędem:
 Tu pociąg 307, zrozumiałem, bez odbioru.
3. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem pociągu zatrzymanego przed sygnałem *Stój* na obs. ogólnym semaforze, zobowiązany jest nawiązać do czynnego ruchu obsługującym semafor dla wyjaśnienia przyczyny zatrzymania. Gdy nawiązanie do czynnego ruchu ci jest niemożliwe, prowadzący pojazd kolejowy z napędem zobowiązany jest nawiązać do czynnego rezerwowego w celu wyjaśnienia przyczyny zatrzymania pociągu.
4. Jeżeli pociąg minie obsługiwany semafor wskazujący sygnał *Stój*, czynny ruch zobowiązany jest natychmiast zatrzymać pociąg w systemie alarmowym (§12) albo przy użyciu innych dostępnych środków.

§15 Wymiana informacji między czynnym ruchem a prowadzącym pojazd kolejowy z napędem

1. Czynny ruch powinien niezwłocznie nawiązać do prowadzącego pojazd kolejowy z napędem w przypadku stwierdzonej nieprawidłowości lub dla przekazania rozkazów, o których mowa w §13 ust. 1.
2. Czynny ruch zobowiązany jest zgłosić na każde wywołanie skierowane do niego.
3. Jeżeli informacja przeznaczona dla prowadzącego pojazd kolejowy z napędem musi być przekazana przed wyjazdem na szlak lub wjazdem na stację, czynny ruch (jeżeli sam nie może nawiązać do czynnego z prowadzącym pojazd kolejowy z napędem), zobowiązany jest użyczyć rezerwowego.
4. W przypadku, gdy czynny ruch odbierze informację o zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub wezwaniu o pomoc (pogotowie, straż policja, itp.), powinien natychmiast podjąć wszelkie środki stosownie do obowiązujących instrukcji oraz powiadomić o tym dyspozytora WKD.
5. W przypadku otrzymania informacji, o których mowa w §14 ust. 1 czynny ruch o ile istnieje taka potrzeba powinien ją przekazać prowadzącym pojazdy kolejowe z napędem znajdującym się na danym szlaku za pojazdem kolejowym z napędem, od którego otrzymał informację, jak również pojazdom kolejowym z napędem jadącym po śladem torze, udzielać przy tym niezbędnych wskazówek dotyczących koniecznego postępowania. Pojazdom kolejowym z napędem wyprawianym na taki szlak jeżeli nie ma przeciwwskazań do wyprawiania, informację tę należy przekazać przez radiotelefon.

§16 Wymiana informacji między prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem znajdującymi się na linii WKD

1. Prowadzący pojazdy kolejowe z napędem zobowiązani są przekazywać wzajemnie informacje w następujących przypadkach:
 - 1) zauważenia na torze okoliczności zagrażających bezpieczeństwu ruchu pociągów,

- 2) stwierdzenia, że mijany pojazd kolejowy z napędem jedzie po torze, na którym zauważył stojący przed nim inny pojazd kolejowy (nie dotyczy szlaków wyposażonych w samoczynne blokady liniowe).
 - 3) stwierdzenia usterek w pojazdach kolejowych znajdujących się w mijanym pociągu,
 - 4) stwierdzenia pomiaru w mijanym pociągu,
 - 5) stwierdzenia nieprawidłowości w osygnalizowaniu czół w mijanym pociągu,
 - 6) zauważenia usterek w sieci trakcyjnej.
2. Nawiązanie łączności między prowadzonymi pojazdami kolejowymi z napędem należy przeprowadzać w sposób opisany w §10. Jeżeli numer pojazdu kolejowego z napędem lub numer pociągu jest nieznanymi, należy używać określenia np.: pociąg jadący po torze nr 1 szlaku Komorów - Podkowa Leśna Główna lub pociąg jadący po torze nr 2 szlaku Podkowa Leśna Główna - Komorów z ewentualnym dodatkowym określeniem bliżej precyzującym pojazd kolejowy.
 3. W przypadku zagrożenia niebezpieczeństwa, prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien nadać automatyczny lub słowny sygnał ALARM.

Rozdział V

POSTANOWIENIA KOŁOWE

§17 Sprawdzanie stanu urządzeń radiowołączności

1. Dyżurny ruchu obejmuje dyżur zobowiązany jest
 - 1) Sprawdzić stan zewnętrzny urządzeń radiotelefonicznych oraz współpracujących z nimi urządzeń np. rejestrator (plomby na poszczególnych zespołach, diody sygnalizacyjne, wywietlacze itp.),
 - 2) Sprawdzić działanie urządzeń przez nawiązanie łączności.
 - 3) Odnotować wynik sprawdzenia w dzienniku telefonicznym.
2. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem obejmujący pracę na pojedynczym zobowiązany jest:
 - 1) sprawdzić zewnętrzny stan urządzeń oraz ich kompletność,
 - 2) sprawdzić prawidłowość działania urządzeń przez nawiązanie łączności z najbliższym radiotelefonem stacjonarnym lub przewoźnym np. (dyżurnym ruchu, pojazdem kolejowym z napędem) z obu kabin sterowniczych, a wyniki odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem, za podpisem prowadzącego pojazd kolejowy z napędem.
3. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem przyjmujący pojazd od przekazującego zobowiązany jest:
 - 1) uzyskać informacje od przekazującego pojazd o stanie urządzeń radiowołączności,
 - 2) sprawdzić urządzenie poprzez nawiązanie łączności z dyżurnym ruchem, a wyniki odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem za podpisem,
 - 3) w razie przyjęcia pojazdu kolejowego z napędem z niesprawnymi urządzeniami radiowołączności lub z zerwanymi plombami, odnotować to w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem, wpisując godzinę przyjęcia,
 - 4) o niesprawnym działaniu urządzeń radiowołączności prowadzący pojazd kolejowy z napędem zobowiązany jest zawiadomić dyżurnego ruchu odcinkowego.
4. Pracownik, któremu przydzielono do użytkowania radiotelefon przenośny zobowiązany jest sprawdzić:
 - 1) stan naładowania akumulatora radiotelefonu,
 - 2) stan przewodów połączeniowych, gniazd, przełączników, anteny,

- 3) prawidłowo działania urządzeń przez nawijanie łożnic z posterunkiem ruchu, a wynik sprawdzenia odnotować w księgach zdan i przyjęcia dyktanda za podpisem osoby zdającej i przyjmującej dyktando.

§18 Sprawdzanie systemu zdalnego zatrzymywania pociągów drogą radiową

1. Pociągi kolejowe z wyposażeniem w urządzenia radiowe łożnic pociągowej na linii WKD powinny mieć te urządzenia czynne i sprawne.
2. Sprawdzanie systemu zdalnego zatrzymywania pociągów drogą radiową polega na kontroli prawidłowego nadania i odbioru sygnału ŚALARM,
3. Radiotelefony zainstalowane w pociągach kolejowych z wyposażeniem z urządzeniami nagłego hamowania, które zostają włączone samoczynnie w przypadku odebrania przez dany radiotelefon sygnału ŚALARM nadanego w sposób automatyczny.
4. Sprawdzenia prawidłowości działania systemu RADIO-STOP w radiotelefonach stacjonarnych zainstalowanym na posterunku ruchu dokonuje Wydział Infrastruktury.
5. Sprawdzenie prawidłowości działania systemu RADIO-STOP na pociągach kolejowych z wyposażeniem dokonuje użytkownicy dany pociąg, po uzyskaniu w przewodzie głównym ciśnienia powietrza 0,5 MPa i włączonym radiotelefonie w kabinie sterowniczej (dotyczy kabin, z których bieżąco prowadzony pociąg kolejowy z wyposażeniem), przeprowadzając test układowy RADIO-STOP według instrukcji obsługi danego urządzenia.
6. Sprawdzenia radiotelefonu zainstalowanego na pociągu kolejowym z wyposażeniem dokonuje się przy uruchomionym pociągu i włączonym radiotelefonie w kabinach sterowniczych według instrukcji obsługi danego urządzenia.
7. Wynik sprawdzenia prawidłowości działania radiotelefonu i urządzeń systemu RADIO-STOP oraz kompletność plomb przewidzianych dla danego typu radiotelefonu powinno być wpisane do księgi pokładowej pociągu z wyposażeniem i potwierdzone podpisem przez dokonującego sprawdzenia.

§19 Postępowanie w przypadku stwierdzenia usterek

1. Dyktando ruchu w przypadku stwierdzenia uszkodzenia w obsługiwanym radiotelefonie powinien:
 - 1) dokonać odpowiedniego zapisu w dzienniku uszkodzeń urządzeń łożnic,
 - 2) zawiadomić o uszkodzeniu dyspozytora WKD, wyznaczonego pracownika Wydziału Infrastruktury oraz wyznaczonego pracownika serwisu,
2. Jeżeli usterka urządzeń radiowych zaistniała na pociągu kolejowym z wyposażeniem prowadzący pociąg kolejowy z wyposażeniem powinien powiadomić o tym dyktando ruchu z wykorzystaniem łożnic rezerwowej. Dyktando ruchu zobowiązany jest powiadomić o tym dyspozytora WKD w celu uruchomienia procedury usunięcia usterki, wymiany radiotelefonu lub wymiany pociągu kolejowego.
3. Zabrania się wyjazdu z niesprawnymi urządzeniami radiowymi pociągowej na odcinek zdalnego prowadzenia ruchu pociągów.
4. Usterki w działaniu urządzeń radiowych pociągu kolejowego z wyposażeniem, odnotowuje się w księgach pokładowej pociągu kolejowego z wyposażeniem wpisując godzin i minut zaistnienia usterki i zgłoszenia dyktando ruchu. Dyktando ruchu zgłoszenie prowadzącego pociąg kolejowy z wyposażeniem wpisuje w dzienniku telefonicznym.
5. Pracownik utrzymania urządzeń radiowych zobowiązany jest po dokonanej naprawie radiotelefonu stacjonarnego wpisać odpowiedni zapis do dziennika uszkodzeń urządzeń łożnic, a po naprawie lub wymianie radiotelefonu przewoźnego zainstalowanego na pociągu trakcyjnym, w księgach pokładowej pociągu z wyposażeniem.

§20/ adowanie akumulatorów do radiotelefonów przeno nych

1. Akumulatory zasilaj ce radiotelefony przeno ne musz by eksploatowane zgodnie z zaleceniami producenta okre lonymi w instrukcjach obsłgi danego typu urz dzenia. / adowanie akumulatorów zgodnie z wymaganiami instrukcji obsłgi radiotelefonu, nale y do obowi zków u ytkownika tego urz dzenia.
2. Do adowania akumulatorów nale y wykorzystywa wyłcznie urz dzenia aduj ce przewidziane instrukcj obsłgi danego radiotelefonu.

§21 Post powanie z urz dzeniami przy wysyłaniu pojazdów kolejowych z nap dem do napraw

Pojazdy kolejowe z nap dem z zainstalowanymi urz dzeniami radiołczno ci poci gowej wysył si do planowych napraw okresowych do zakłdów naprawczych:

1. z kompletn instalacj radiotelefoniczn ,
2. z kompletnymi i sprawnymi technicznie urz dzeniami radiołczno ci poci gowej

WYKAZ ZMIAN

Lp.	Zmiana wynika z aktu normatywnego			Zmiana obowi zuje od dnia	Czytelny podpis pracownika wprowadzaj cego zmian
	Rok	Nr	Poz. §		