



Jastrzębska Spółka Kolejowa

JSK – R12

Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiolączności pociągowej

„Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w Ustawie z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2020r. poz. 1043 z późniejszymi zmianami) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego”

Wszelkie prawa zastrzeżone

Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych, całości lub części instrukcji bez uprzedniej zgody Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. – są zabronione.

Jastrzębie-Zdrój 2020r.

ZARZĄDZENIE NR 17a/2020

Prezesa Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. w sprawie wprowadzenia do użytku służbowego „Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej, JSK – R12”.

§ 1

Na podstawie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 z póź. zmianami) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360 i 1476 oraz z 2016 poz. 1849 a także Dz. U. z 2019 roku poz. 964) **wprowadza się do użytku służbowego „Instrukcję o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej, JSK – R12”.**

§ 2

1. Zarządzenie obowiązuje od dnia 01.08.2020 r.
2. Zarządzenie zostało ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w Spółce.
3. Instrukcja podlega opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 3

Z dniem wejścia w życie niniejszej instrukcji traci moc zarządzenie Dyrektora Infrastruktury Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. nr 22/2014 z dnia 06.10.2014 r. w sprawie wprowadzenia do użytku służbowego „Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej JSK – R12”.

Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.
Prezes Zarządu

Artur Stróka

Prezes Zarządu JSK Sp. z o.o.

SPIS TREŚCI

	Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE	
§ 1	Cel i znajomość instrukcji	8
§ 2	Zakres instrukcji	8
§ 3	Przeznaczenie radiołączności pociągowej	9
	Rozdział II OGÓLNY OPIS SYSTEMU I URZĄDZEŃ RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ	
§ 4	Charakter sieci radiołączności pociągowej	10
§ 5	System wywołania selektywnego	11
§ 6	Opis i obsługa urządzeń	11
	Rozdział III PROWADZENIE ROBÓT, USTERKI W URZĄDZENIACH	
§ 7	Ogólne zasady prowadzenia rozmów radiotelefonicznych	12
§ 8	Nawiązywanie łączności między dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem	14
§ 9	Nawiązywanie łączności między prowadzącym pojazd kolejowy z napędem i dyżurnym ruchu	15
§ 10	Nawiązywanie łączności między prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem	15
§ 11	Nawiązywanie łączności między pracownikami wyposażonymi w radiotelefony przenośne a prowadzącym pojazd kolejowy z napędem lub dyżurnym ruchu	16
§ 12	Radiotelefoniczny system alarmowy	16
	Rozdział IV WYKORZYSTYWANIE RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ	
§ 13	Zakres i zasady wykorzystywania radiołączności pociągowej	19
§ 14	Wymiana informacji między prowadzącym pojazd kolejowy z napędem i dyżurnym ruchu	20
§ 15	Wymiana informacji pomiędzy dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem	22

§ 16	Wymiana informacji między prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem znajdującymi się na szlaku	23
§ 17	Wymiana informacji między pracownikami znajdującymi się na szlaku, a prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem i dyżurnymi ruchu	23
	Rozdział V POSTANOWIENIA KOŃCOWE	
§ 18	Sprawdzanie stanu urządzeń radiołączności	24
§ 19	Sprawdzanie systemu zdalnego zatrzymywania pociągów drogą radiową	26
§ 20	Postępowanie w przypadku stwierdzenia usterek	27
§ 21	Ładowanie akumulatorów do radiotelefonów przenośnych	28
§ 22	Ewidencja urządzeń	28
§ 23	Szkolenie pracowników	29
WYKAZ ZMIAN		30

Podstawowe określenia używane w instrukcji

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.
Prowadzący pojazd kolejowy z napędem -	Maszynista pojazdu trakcyjnego, kierowca drezyny lub wózka motorowego lub maszynista wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do robót budowlanych i kolejowej sieci trakcyjnej.
Przewoźnik kolejowy -	przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.
Rozkaz pisemny -	informacja przekazywana przez dyżurnego ruchu drużynie pociągowej na ustalonym formularzu druku przy użyciu urządzeń łączności lub doręczana.
Pojazd kolejowy specjalny -	pojazdy kolejowe przeznaczone w szczególności do prac remontowo – budowlanych lub ratunkowych, których budowa pozwala na kursowanie samodzielne lub w składzie pociągu.
Zarządca infrastruktury -	podmiot gospodarczy wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową – Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.

Rozdział I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Cel i znajomość instrukcji

1. Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej określa zasady posługiwania się sprzętem radiotelefonicznym użytkowanym w sieci radiołączności pociągowej, dla zapewnienia bezpiecznego i sprawnego ruchu kolejowego.
2. Podmioty gospodarcze korzystające z sieci radiołączności pociągowej na liniach kolejowych Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. zobowiązane są stosować się do postanowień niniejszej instrukcji.
3. Znajomość niniejszej instrukcji obowiązuje:
 - 1) pracowników zatrudnionych na stanowiskach pracy, na których zostały zainstalowane urządzenia radiołączności pociągowej,
 - 2) pracowników, którym przydzielono do użytku radiotelefony przenośne dostosowane do pracy w sieci radiołączności pociągowej,
 - 3) pracowników jednostek organizacyjnych zajmujących się szkoleniem, kontrolą lub nadzorem w zakresie przestrzegania postanowień niniejszej instrukcji.

§ 2

Zakres instrukcji

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

§ 3

Przeznaczenie radiołączności pociągowej

1. Radiołączność pociągowa przeznaczona jest do zapewnienia łączności między:
 - 1) dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem,
 - 2) dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków ruchu - w przypadku wystąpienia całkowitej przerwy w łączności przewodowej lub zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
 - 3) prowadzącymi pojazdy kolejowe znajdującymi się na tym samym szlaku,
 - 4) pracownikami dokonującymi obchodu torów a prowadzącym pojazd kolejowy z napędem jadącym po danym szlaku lub między pracownikami dokonującymi obchodu i dyżurnymi ruchu posterunków ruchu ograniczających dany szlak - wyłącznie w przypadkach zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub zdarzeń kolejowych,
 - 5) kierownikiem pociągu i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem,
 - 6) kierownikiem pociągu a dyżurnym ruchu – w przypadkach zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i zdarzeń kolejowych.
2. Dyspozytorzy zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego mogą w razie potrzeb nawiązać łączność z prowadzącym pojazd kolejowy z napędem za pośrednictwem dyżurnych ruchu.
3. Urządzenia radiołączności pociągowej mogą być również wykorzystywane przez personel instruktorski i kontrolerski właściwych służb do kontroli pracy sieci radiołączności pociągowej.
4. W radiotelefony przewoźne powinny być wyposażone następujące pojazdy kolejowe z napędem:
 - 1) pojazdy trakcyjne,
 - 2) pojazdy kolejowe specjalne poruszające się samodzielnie.
5. Włączanie do sieci radiołączności pociągowej innych użytkowników niż wymienieni w ust. 1 i 3 jest zabronione.
6. Na wybranych liniach kolejowych rozmowy radiotelefoniczne prowadzone w sieci pociągowej mogą być rejestrowane przez

rejestratory rozmów radiotelefonicznych, które są zainstalowane na posterunkach ruchu i rejestrują wszystkie rozmowy przychodzące i wychodzące z danego radiotelefonu stacjonarnego.

Rozdział II

OGÓLNY OPIS SYSTEMU I URZĄDZEŃ RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ

§ 4

Charakter sieci radiołączności pociągowej

1. Sieć radiołączności pociągowej jest siecią łączności dwukierunkowej, simpleksowej z selektywnym wywołaniem grupowym.
2. Zasada pracy simpleksowej wyklucza możliwość jednoczesnego nadawania i odbierania informacji.
3. Urządzenia radiołączności umożliwiają prowadzenie rozmów pomiędzy urządzeniami przwoźnymi i stacjonarnymi na odległość około 15 km, zaś pomiędzy dwoma urządzeniami przwoźnymi - na odległość około 5-10 km.
4. Dla sieci radiołączności pociągowej na poszczególnych liniach kolejowych przydzielone są odpowiednie częstotliwości pracy (kanały). Przy przejeździe z jednej linii na drugą należy przełączyć radiotelefon na kanał obowiązujący na danej linii.
5. Numery kanałów obowiązujących na poszczególnych liniach kolejowych podane w zeszytach rozkładu jazdy pociągów i oznaczone literą „R” z dodaniem cyfry oznaczającej numer kanału (od 1 do 7) np. „R6”, lub „K” z dodatkiem cyfry oznaczającej nr kanału (od 1 do 4) np. „K1” a punkty zmiany kanału na linii określone są wskaźnikami W 28.

§ 5

System wywołania selektywnego

1. Stosownie do zastosowanego systemu wywołania, użytkownicy sieci radiolączności pociągowej dzielą się na grupy, a mianowicie:
 - 1) prowadzący pojazdy kolejowe, pracownicy dokonujący obchodu torów i drużyny konduktorskie - zwani pierwszą grupą użytkowników,
 - 2) dyżurni ruchu posterunków ruchu - zwani drugą grupą użytkowników.
2. Łączność z abonentami jednej z grup użytkowników nawiązuje się przez spowodowanie wysłania odpowiedniego sygnału dotyczącego danej grupy użytkowników, a następnie przez głosowe wywołanieżądanego abonenta. Samo wywoływanie głosem bez uprzedniego wysłania sygnału wywoławczego nie pozwoli na nawiązanie łączności z żądanym abonentem.

§ 6

Opis i obsługa urządzeń

1. W sieci radiolączności pociągowej stosowane są następujące urządzenia radiotelefoniczne:
 - 1) radiotelefon stacjonarny: urządzenie radiokomunikacyjne zainstalowane w budynku lub innym obiekcie stałym posiadające antenę stacjonarną,
 - 2) urządzenie radiokomunikacyjne zainstalowane w pojeździe kolejowym lub drogowym, zasilane z pokładowego źródła energii elektrycznej i posiadające antenę przewoźną,
 - 3) radiotelefon przenośny – urządzenie radiokomunikacyjne przystosowane do noszenia przez użytkownika i zasilane z wewnętrznej baterii akumulatorów.
2. Warunki techniczne dotyczące prawidłowej obsługi i bezpiecznej eksploatacji urządzeń radiolączności pociągowej zawierają instrukcje techniczne lub instrukcje obsługi danego typu radiotelefonu.

Rozdział III

ZASADY NAWIĄZYWANIA ŁĄCZNOŚCI

§ 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 - 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.

Przerywanie 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 świeceniem lampki fali nośnej na płycie czołowej manipulatora.
4. W celu nawiązania łączności z żądanym abonentem sieci radiołączności pociągowej należy:
 - 1) upewnić się czy odpowiedni kanał radiowy jest wolny,
 - 2) zdjąć mikrofon z zaczepu i nacisnąć przycisk wywołania selektywnego na płycie czołowej manipulatora odpowiadającego danej grupie użytkowników, zgodnie z § 5 ust. 1 i instrukcją obsługi użytkowanego radiotelefonu,
 - 3) po zwolnieniu przycisku wywołania selektywnego na manipulatorze natychmiast przycisnąć przycisk na mikrofonie i wywołać żądanego

- abonenta, podając znak wywoławczy abonenta, z którym ma być prowadzona rozmowa oraz swój znak wywoławczy,
- 4) po zakończeniu wywołania głosem, wypowiedzieć słowo „odbior” po czym natychmiast należy zwolnić przycisk mikrofonowy i nasłuchiwać odpowiedzi; jeżeli wywołany abonent nie zgłosi się, powtórzyć czynności według punktów 2 i 3,
 - 5) znakami wywoławczymi dla radiotelefonów stacjonarnych są nazwy posterunków ruchu, dla radiotelefonów przewoźnych -numery pociągów, a dla radiotelefonów przenośnych odpowiednie hasła słowne i cyfrowe. Przykład: Nastawnia dysponująca Pniówek ma znak wywoławczy „Pniówek”, pociąg nr 44250 ma znak wywoławczy „Pociąg 44250”, kierownik pociągu ma znak wywoławczy „Kierownik ...” uzupełniony numerem pociągu,
 - 6) po usłyszeniu w głośniku sygnału wywołania selektywnego i skierowanego do „siebie” wołania głosem należy:
 - a) zdjąć mikrofon z zaczepu,
 - b) przycisnąć przycisk mikrofonowy i obowiązkowo - 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 6 do 10 sekund, wyłączenie głośnika.
6. Przez cały czas mówienia do mikrofonu, przycisk mikrofonowy musi być przyciśnięty.
7. Po przekazaniu informacji, przekazujący wypowiada słowo „odbior”, po czym natychmiast zwalnia przycisk mikrofonowy i wysłuchuje odpowiedzi. Słowa „odbior” nie nadaje się tylko wówczas, gdy nie oczekuje się odpowiedzi od osoby, z którą była prowadzona rozmowa; w takim przypadku rozmowę kończy się słowami „bez odbioru” lub „koniec”.
8. Odbierający informację po usłyszeniu słowa „odbior” przyciska przycisk mikrofonowy i potwierdza odebraną informację.
9. Odebrany za pośrednictwem radiotelefonu meldunek powinien być:

- 1) potwierdzony - gdy było nadane słowo „odbiór” np.: *„Tu dyżurny ruchu stacji Pniówek, meldunek zrozumiałem”,*
 - 2) powtórzony - gdy było nadane żądanie powtórzenia meldunku np.: *„Tu dyżurny ruchu stacji Pniówek, powtarzam meldunek”.*
10. Natężenie siły głosu można regulować wg uznania przez odpowiednie ustawienie przełącznika regulacji siły głosu na płycie czołowej manipulatora.
11. Zabrania się użytkownikowi wyłączenia radiotelefonu w czasie pełnienia dyżuru.

§ 8

Nawiązywanie łączności między dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem

1. Dyżurny ruchu po upewnieniu się, że odpowiedni kanał radiowy jest wolny, nawiązuje łączność w sposób określony w § 7 ust. 4, a następnie wywołuje prowadzącego pojazd kolejowy z napędem np.: *„Pociąg 44250, tu Pniówek, zgłoś się - odbiór”.*
2. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem słysząc skierowane do siebie wywołanie, zdejmuje mikrofon z zaczepu i odpowiada na wezwanie: *„Pniówek, tu pociąg 44250, zgłaszam się - odbiór”.*
3. Po nawiązaniu łączności prowadzi się wymianę informacji według zasad podanych w § 7.
4. Jeżeli na stacji jest dwóch lub więcej dyżurnych ruchu wyposażonych w radiotelefony łączności pociągowej, przy podawaniu nazwy stacji, należy tę stację uzupełnić skrótem nastawni np.: *„Zofiówka, ZfA”.*

§ 9

Nawiązywanie łączności między prowadzącym pojazd kolejowy z napędem dyżurnym ruchu

1. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem po upewnieniu się, że odpowiedni kanał radiowy jest wolny, nawiązuje łączność w sposób określony w § 7 ust. 4, a następnie wywołuje dyżurnego ruchu żądanego posterunku ruchu np. *„Pniówek, tu pociąg 44250, zgłoś się - odbiór”* lub *„Zofiówka ZfA, tu pociąg 44250, zgłoś się - odbiór”*.
2. Dyżurny ruchu słysząc skierowane do siebie wywołanie, zdejmuje mikrofon z zaczepu i odpowiada na wezwanie np.: *„Pociąg 44250, tu Pniówek, zgłaszam się – odbiór”*.
3. Po nawiązaniu łączności następuje wymiana informacji według zasad podanych w § 7.

§ 10

Nawiązywanie łączności między prowadzącymi pojazdy kolejowe

1. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem, który zamierza nawiązać łączność z innym prowadzącym pojazd kolejowy z napędem, po upewnieniu się, że odpowiedni kanał radiowy jest wolny, nawiązuje łączność w sposób określony w § 7 ust. 4, a następnie wywołuje żądany pojazd kolejowy np. *„Pociąg jadący po torze 1 szlaku Bzie Las - Zofiówka, tu pociąg 44250, zgłoś się - odbiór”*.
2. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem słysząc skierowane do siebie wywołanie, zdejmuje mikrofon z zaczepu i odpowiada na wezwanie np. *„Pociąg 44250, tu pociąg 33121, zgłaszam się -odbiór”*.
3. Po nawiązaniu łączności następuje wymiana informacji według zasad podanych w § 7.

§ 11

Nawiązywanie łączności między pracownikami wyposażonymi w radiotelefony przenośne, a prowadzącym pojazd kolejowy z napędem lub dyżurnym ruchu

1. Pracownicy dysponujący radiotelefonem przenośnym mogą nawiązywać łączność z prowadzącymi pojazdy trakcyjne i dyżurnymi ruchu w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, z zastrzeżeniem ust. 3.
2. Pracownik dysponujący radiotelefonem przenośnym po upewnieniu się, że odpowiedni kanał radiowy jest wolny, nawiązuje łączność w sposób określony w § 7 ust. 4, a następnie wywołuje pojazd trakcyjny lub dyżurnego ruchu według zasad obowiązujących dla wywołania alarmowego.
3. Kierownik pociągu może nawiązywać łączność z prowadzącym pojazd kolejowy z napędem w celu:
 - 1) wymiany informacji,
 - 2) konieczności wezwania do najbliższej stacji pomocy (policja, pogotowie itp.),

§ 12

Radiotelefoniczny system alarmowy

1. W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej, pracownik który dowiedział się lub posiada uzasadnione przypuszczenie wystąpienia tego zagrożenia i posiada dostęp do radiotelefonu w sieci radiołączności 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) słownie - gdy radiotelefon nie jest przystosowany do nadawania 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 urządzenia systemu „Radio-stop”, których radiotelefony odebrały sygnał „ALARM”. Automatyczne nadawanie sygnału „ALARM” trwa do chwili skasowania nadawania. Czynność tę należy wykonać w sposób ustalony w instrukcji obsługi radiotelefonu, z którego nadany został sygnał „ALARM”.
4. W celu nadania sygnału „ALARM” słownie, 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 słownie, powinni natychmiast przerwać prowadzone rozmowy. Wyjaśnienie przyczyn jego nadania dokonuje się na kanale, na którym nadany został ten 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 (kanał nr 5) w celu wyjaśnienia przyczyny nadania tego sygnału z najbliższym dyżurnym ruchu.
8. Przerwanie nadawania sygnału „ALARM” następuje przez wciśnięcie przycisku „ALARM” oraz wyłączenie i ponowne włączenie radiotelefonu.
9. Pracownik, który nadał sygnał „ALARM” automatycznie, powinien niezwłocznie poinformować przez radiotelefon na kanale ratunkowym najbliższego dyżurnego ruchu o przyczynie nadania sygnału „ALARM”.

Nie dotyczy to pracowników, którzy muszą opuścić kabinę sterowniczą w trybie nagłym. Dyżurny ruchu o zaistniałym fakcie powinien natychmiast powiadomić dyspozytora JSK.

10. Fakt nadania lub usłyszenia sygnału „ALARM”, dyżurny ruchu odnotowuje w dzienniku ruchu przez całą szerokość strony w następujący sposób:

„O godz. min. nadano (usłyszano) sygnał „ALARM”.

11. Dyspozytor na podstawie odebranych od dyżurnych ruchu zawiadomień, określa obszar zagrożenia i do czasu wyjaśnienia sytuacji za pośrednictwem dyżurnych ruchu, wstrzymuje ruch pociągów jadących w kierunku zagrożonego obszaru.

12. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem po wyjaśnieniu przyczyn nadania sygnału „ALARM”, postępuje stosownie do otrzymanych poleceń.

W przypadku braku określenia przyczyn i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, jedzie dalej na widoczność do najbliższego posterunku ruchu, według zasad określonych „Instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów, JSK-R1”.

13. Po ustaleniu miejsca i przyczyny nadania sygnału „ALARM”, dyspozytor w zależności od powstałej sytuacji, wydaje dyspozycje dotyczące dalszego prowadzenia ruchu pociągów.

14. Po przywróceniu ruchu na szlakach objętych sygnałem „ALARM”, dyżurni ruchu wpisują w dzienniku ruchu przez całą szerokość strony następującą treść:

„O godz. min przywrócono normalny ruch pociągów (lub z odpowiednimi obostrzeniami)”.

15. Wszystkie rozmowy prowadzone między dyspozytorem a dyżurnymi ruchu oraz między dyżurnymi ruchu i prowadzącymi pojazdy trakcyjne oraz kierownikiem pociągu, dyżurni ruchu odnotowują w dzienniku telefonicznym - jeżeli nie są rejestrowane samoczynnie.

16. Fakt nadania lub usłyszenia sygnału „ALARM”, jak również wszystkie otrzymane w związku z tym dyspozycje dyżurnego ruchu podlegają odnotowaniu przez pracowników podmiotów gospodarczych

korzystających z infrastruktury kolejowej w dokumentach określonych przez te podmioty.

17. Fakt użycia w radiotelefonie przycisku „ALARM”, powinien być odnotowany przez dyżurnego ruchu w dzienniku uszkodzeń urządzeń łączności, a przez prowadzącego pojazd kolejowy z napędem w książce pokładowej pojazdu z napędem. Użytkownicy radiotelefonów, którzy wysyłając sygnał „ALARM” musieli zniszczyć osłonkę przycisku „ALARM”, powinni niezwłocznie zgłosić konieczność jej wymiany i zaplombowania przez uprawnionego pracownika.
18. Wszystkie pojazdy trakcyjne z przeznaczeniem eksploatacyjnym do pracy pociągowej muszą być wyposażone w urządzenia systemu „Radio – stop”.

Rozdział IV

WYKORZYSTYWANIE RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ

§ 13

Zakres i zasady wykorzystywania radiołączności pociągowej

1. Urządzenia radiołączności pociągowej mogą być wykorzystane do przekazywania rozkazów i innych informacji, zgodnie z postanowieniami instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów.
2. Rozkazy mogą być przekazywane przez radiotelefon prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem, po zatrzymaniu pojazdu. Zatrzymanie pojazdu nie jest wymagane jeżeli:
 - 1) obsada pojazdu trakcyjnego jest dwuosobowa, a posterunek ruchu przekazujący rozkaz lub pojazd kolejowy wyposażony jest w rejestrator rozmów,
 - 2) pojazd kolejowy wyposażony jest w urządzenia umożliwiające odbiór rozkazów drogą transmisji danych.
3. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem może odmówić przyjęcia rozkazu w czasie jazdy i zatrzymać pojazd, jeżeli uzna, że brak jest dostatecznego czasu na jego przyjęcie i zastosowanie się do jego treści.

4. Przekazywanie przez dyżurnego ruchu radiotelefonicznego zezwolenia na jazdę może nastąpić dopiero wtedy, gdy spełnione są warunki wymienione w ust. 2 i 3 i nie ma przeszkód do jazdy.
5. Jeżeli w pociągu jest więcej czynnych pojazdów trakcyjnych, dyżurny ruchu przekazuje rozkazy prowadzącemu pierwszy pojazd kolejowy z napędem.
6. W czasie całkowitej przerwy w łączności przewodowej, urządzenia radiolączności pociągowej mogą być czasowo wykorzystywane do zapowiadania pociągów według zasad określonych „Instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów, JSK-R1”.

§ 14

Wymiana informacji między prowadzącym pojazd kolejowy z napędem i dyżurnym ruchu

1. O każdym nieprzewidzianym zatrzymaniu pojazdu trakcyjnego na szlaku, np. sygnału wątpliwego, nie działaniu torowego urządzenia SHP i o innych spostrzeżeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu, prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien zawiadomić dyżurnego ruchu tylnego posterunku ruchu, a jeżeli jest to niemożliwe - dyżurnego ruchu przedniego posterunku ruchu.
2. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem podczas zbliżania się do tarczy ostrzegawczej informującej, że semafor wjazdowy wskazuje sygnał „Stój”, zobowiązany jest jako pierwszy nawiązać łączność z dyżurnym ruchu, powtórzyć wskazania semafora i zapytać o dyspozycje.

Rozmowy powinny być prowadzone według następujących przykładów:

- 1) Prowadzący pojazd kolejowy z napędem:

„Pniówek, tu pociąg 44251 - semafor jest na stój, czy są dyspozycje – odbiór”.

2) Dyżurny ruchu:

„Tu Pniówek, dla pociągu 44251 semafor jest na stój, postój około 5 minut, odbiór” lub „Tu Pniówek, pociąg 44251, wjazd na stację odbędzie się na sygnał zastępczy, odbiór”.

3) Prowadzący pojazd kolejowy z napędem:

„Tu pociąg 44251, zrozumiałem, bez odbioru”.

3. Prowadzący pojazd kolejowy pociągu zatrzymanego przed sygnałem „Stój” na obsługiwanym semaforze, zobowiązany jest nawiązać łączność z dyżurnym ruchu obsługującym semafor - dla wyjaśnienia przyczyny zatrzymania. Gdy nawiązanie łączności jest niemożliwe, prowadzący pojazd kolejowy z napędem zobowiązany jest nawiązać łączność z dyżurnym ruchu tylnego posterunku następczego i wyjaśnić przyczynę zatrzymania, a jeżeli jest to niemożliwe – kierownik pociągu lub inny członek drużyny pociągowej powinien udać się do najbliższego posterunku technicznego w celu wyjaśnienia przyczyny zatrzymania pociągu.
4. Jeżeli dyżurny ruchu stwierdzi, że pociąg minął obsługiwany semafor wskazujący sygnał „Stój”, obowiązany jest natychmiast zatrzymać pociąg w systemie alarmowym (§ 12) albo przy użyciu innych dostępnych środków.
5. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem może przekazać dyżurnemu ruchu posterunku ruchu, w którego zasięgu znajduje się, informację przeznaczoną dla dyspozytora przewoźnika kolejowego.
6. Po minięciu miejsca oznaczonego wskaźnikiem W 28 i po przełączeniu urządzeń radiotelefonicznych na odpowiedni numer kanału sieci radiołączności pociągowej, prowadzący pojazd kolejowy z napędem zobowiązany jest nawiązać łączność z dyżurnym ruchu przedniego posterunku, w celu upewnienia się o prawidłowym działaniu urządzeń radiołączności pociągowej.
7. Nawiązanie łączności powinno nastąpić nie później niż do tarczy ostrzegawczej semafora wjazdowego przedniego posterunku.

8. Jeżeli nawiązanie łączności z przednim posterunkiem jest niemożliwe prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien tak regulować prędkość, aby na wysokości najbliższego posterunku ruchu pociąg zatrzymać i wyjaśnić przyczynę braku radiołączności i postępować zgodnie z § 20 niniejszej instrukcji.

§ 15

Wymiana informacji między dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem

1. Dyżurny ruchu powinien niezwłocznie nawiązać łączność z prowadzącym pojazd kolejowy z napędem w przypadku, gdy w wyniku obserwacji przejeżdżającego pociągu stwierdzi nieprawidłowości (np. grzanie osi, przesunięcie ładunku, brak sygnału końcowego itp.) lub dla przekazania rozkazów, o których mowa w § 13 ust. 1
2. Dyżurny ruchu zobowiązany jest zgłosić się na każde wywołanie skierowane do niego.
3. W przypadku, gdy dyżurny ruchu odbierze informację o zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub zostało nadane wezwanie o pomoc (Pogotowie, Policja, Straż Ochrony Kolei itp.), powinien natychmiast podjąć wszelkie środki, stosownie do obowiązujących instrukcji oraz powiadomić o tym dyspozytora.
4. Jeżeli odebrana z pociągu informacja ma być przekazana do wiadomości dyspozytorowi lub przedstawicielowi przewoźnika kolejowego, dyżurny ruchu przekazuje ją za pośrednictwem dyspozytora JSK.
5. W przypadku otrzymania informacji o których mowa w § 14 ust. 1 dyżurny ruchu o ile istnieje taka potrzeba, powinien przekazać ją zainteresowanym prowadzącym pojazdy trakcyjne. Jeżeli zachodzi taka konieczność, informację należy przekazać w formie rozkazu pisemnego z uwzględnieniem postanowień Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów, JSK-R1.

§ 16

Wymiana informacji między prowadzącymi pojazdy kolejowe znajdującymi się na szlaku

1. Prowadzący pojazdy trakcyjne zobowiązani są przekazywać wzajemnie informacje w następujących przypadkach:
 - 1) zauważenia na torze okoliczności zagrażających bezpieczeństwu ruchu pociągów,
 - 2) stwierdzenia, że mijany pojazd kolejowy jedzie po torze, na którym zauważono stojący przed nim inny pojazd kolejowy (nie dotyczy szlaków wyposażonych w samoczynną blokadę liniową),
 - 3) stwierdzenia usterek w pojazdach kolejowych znajdujących się w pociągu,
 - 4) stwierdzenia pożaru w pociągu,
 - 5) stwierdzenia nieprawidłowości w osygnalizowaniu czoła pociągu,
 - 6) zauważenia usterek w sieci trakcyjnej.
2. Nawiązywanie łączności między prowadzącymi pojazdy trakcyjne należy przeprowadzać w sposób opisany w § 10. Jeżeli numer pojazdu trakcyjnego lub numer pociągu jest nieznany, należy używać określenia „parzysty” lub „nieparzysty” z ewentualnym dodatkowym określeniem bliżej precyzującym pojazd kolejowy.
3. W przypadku grożącego niebezpieczeństwa, prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien nadać automatyczny lub słowny sygnał „ALARM”.

§ 17

Wymiana informacji między pracownikami znajdującymi się na szlaku, a prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem i dyżurnymi ruchu

1. Przekazywanie informacji ze szlaku do pojazdu trakcyjnego lub posterunku ruchu może być dokonywane przez pracowników wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 4.
2. Wszystkie informacje dotyczące bezpieczeństwa ruchu powinny być przekazywane w systemie alarmowym do wiadomości prowadzących

pojazdy trakcyjne jadących na szlaku oraz dyżurnych ruchu posterunków ruchu przyległych do tego szlaku.

3. Ujawnione usterki dotyczące pojazdów kolejowych np. brak sygnału końcowego, hamowanie pociągu itp. pracownik znajdujący się na szlaku powinien przekazać prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem oraz dyżurnym ruchu posterunków ruchu przyległych do danego szlaku. Nawiązanie łączności odbywa się według zasad podanych w § 11.

Rozdział V POSTANOWIENIA KOŃCOWE

§ 18

Sprawdzanie stanu urządzeń radiołączności

1. Dyżurny ruchu obejmujący dyżur zobowiązany jest:
 - 1) sprawdzić stan zewnętrzny urządzeń radiotelefonicznych oraz współpracujących z nimi urządzeń np. rejestrator (plomby na poszczególnych zespołach, przewody połączeniowe, lampki i diody sygnalizacyjne, wyświetlacze itp.),
 - 2) sprawdzić działanie urządzenia przez nawiązanie łączności z sąsiednim posterunkiem ruchu lub uprawnionymi pracownikami,
 - 3) odnotować wynik sprawdzenia w dzienniku telefonicznym.
2. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem obejmując pracę na pojeździe zobowiązany jest:
 - 1) sprawdzić zewnętrzny stan urządzeń (plomby na poszczególnych zespołach, przewody połączeniowe, lampki sygnalizacyjne itp.) oraz ich kompletność,
 - 2) sprawdzić, czy ewentualne usterki w działaniu urządzeń radiołączności zgłoszone wcześniej zostały usunięte,
 - 3) 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 wynik odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem, za podpisem prowadzącego pojazd kolejowy z napędem.
3. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem przyjmując pojazd od przekazującego zobowiązany jest:
- 1) uzyskać informacje od przekazującego pojazd o stanie urządzeń radiołączności,
 - 2) sprawdzić prawidłowość działania urządzeń przez nawiązanie łączności z najbliższym radiotelefonem stacjonarnym lub przewoźnym (dyżurnym ruchu, pojazdem trakcyjnym), a wynik odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem za podpisem,
 - 3) w razie przyjęcia pojazdu trakcyjnego z niesprawnymi urządzeniami radiołączności lub z zerwanymi plombami, odnotować to w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem, wpisując godzinę przyjęcia (podpisują przekazujący i przyjmujący pojazd),
 - 4) o niesprawnym działaniu urządzeń radiołączności prowadzący pojazd kolejowy z napędem zobowiązany jest zawiadomić dyżurnego ruchu tego posterunku ruchu, na którym obejmuje pracę.
4. Pracownik, któremu przydzielono do użytkowania radiotelefon przenośny zobowiązany jest sprawdzić:
- 1) stan naładowania akumulatora radiotelefonu,
 - 2) stan przewodów połączeniowych, gniazd, przełączników, anteny,
 - 3) prawidłowość działania urządzenia przez nawiązanie łączności z posterunkiem ruchu, prowadzącym pojazd kolejowy z napędem lub uprawnionym pracownikiem obsługi, a wynik sprawdzenia odnotować w prowadzonej dokumentacji (o ile taką prowadzi).

§ 19

Sprawdzanie systemu zdalnego zatrzymywania pociągów drogą radiową

1. Pojazdy kolejowe z napędem wyposażone w urządzenia radiołączności pociągowej oraz system „Radio-stop”, wjeżdżając na linie kolejowe zarządcy infrastruktury powinny mieć czynne i sprawne te urządzenia.
2. Sprawdzanie systemu zdalnego zatrzymywania pociągów drogą radiową polega na kontroli prawidłowego nadania i odbioru sygnału „ALARM”.
3. Radiotelefony zainstalowane w pojazdach trakcyjnych połączone są z układami nagłego hamowania, które zostają włączone samoczynnie w przypadku odebrania przez dany radiotelefon sygnału „ALARM”, nadanego w sposób automatyczny.
4. Sprawdzenia prawidłowości działania systemu „Radio-stop” w radiotelefonach stacjonarnych zainstalowanych na posterunkach ruchu dokonuje zarządca infrastruktury.
5. Sprawdzenia prawidłowości działania radiotelefonu i instalacji systemu „Radio-stop” na pojazdach trakcyjnych dokonuje użytkujący dany pojazd.
6. Sprawdzenia radiotelefonu przewoźnego zainstalowanego na pojeździe trakcyjnym i instalacji systemu „Radio-stop”, dokonuje się przy uruchomionym pojeździe i włączonym radiotelefonie na kanale testowym w obu kabinach sterowniczych.
7. Sprawdzeń, o których mowa w ust. 4 i 5, użytkownicy dokonują według postanowień przepisów wewnętrznych.
8. Wynik sprawdzenia prawidłowości działania radiotelefonu i urządzeń systemu „Radio-stop” oraz kompletność plomb przewidzianych dla danego typu radiotelefonu powinny być wpisane do książki pokładowej pojazdu trakcyjnego i potwierdzone przez sprawdzających podpisem i pieczętą.

9. Za sprawność działania radiotelefonu i systemu „Radio-stop” oraz kompletność plomb przewidzianych dla danego typu radiotelefonu na pojazdach trakcyjnych, odpowiada użytkujący dany pojazd.

§ 20

Postępowanie w przypadku stwierdzenia usterek

1. Dyżurny ruchu w przypadku stwierdzenia uszkodzenia w obsługiwanym radiotelefonie powinien:

- 1) dokonać odpowiedniego zapisu w dzienniku uszkodzeń urządzeń łączności,
- 2) zawiadomić o uszkodzeniu dyspozytora JSK, dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków ruchu lub wyznaczonego pracownika zarządcy infrastruktury.

Dyżurni ruchu sąsiednich posterunków ruchu o zaistniałym uszkodzeniu powinni zawiadomić radiotelefontycznie pojazdy kolejowe z napędem wyprawiane w kierunku posterunku ruchu, na którym zaistniało uszkodzenie urządzeń.

2. Jeżeli usterka urządzeń radiołączności zaistniała na pojeździe trakcyjnym z dwuosobową obsadą, prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien na najbliższym posterunku ruchu powiadomić o tym dyżurnego ruchu i kontynuować jazdę. Dyżurny ruchu zobowiązany jest powiadomić o tym dyspozytora JSK. Dyspozytor powiadamia wszystkich dyżurnych ruchu na odcinku.
3. Jeżeli usterka zaistniała na pojeździe trakcyjnym z jednoosobową obsadą, prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien zatrzymać pociąg na najbliższej stacji, powiadomić o tym dyżurnego ruchu i jeżeli jest to pociąg towarowy lub pojazd kolejowy jadący luzem - dalsza jazda jest możliwa po dokonaniu naprawy radiotelefonu lub dosłaniu innego pracownika posiadającego stosowne uprawnienia albo innego pojazdu trakcyjnego ze sprawnym radiotelefonem.
4. Usterkę w działaniu urządzeń radiołączności na pojeździe kolejowym z napędem, odnotowuje się w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem, wpisując godzinę i minutę zaistnienia usterki i zgłoszenia

dyżurnemu ruchu. Dyżurny ruchu zgłoszenie prowadzącego pojazd kolejowy z napędem wpisuje w dzienniku telefonicznym.

5. Pracownik utrzymania urządzeń radiołączności zobowiązany jest po dokonanej naprawie radiotelefonu stacjonarnego wnieść odpowiedni zapis do dziennika uszkodzeń urządzeń łączności, a po naprawie radiotelefonu przezożnego zainstalowanego na pojeździe trakcyjnym, w książce pokładowej pojazdu z napędem.
6. W przypadku stwierdzenia uszkodzenia radiotelefonu przenośnego, bezpośredni użytkownik zobowiązany jest wymienić go na sprawny w macierzystej jednostce organizacyjnej.

§ 21

Ładowanie akumulatorów do radiotelefonów przenośnych

1. Akumulatory zasilające radiotelefony przenośne muszą być eksploatowane zgodnie z zaleceniami producenta określonymi w instrukcjach obsługi danego typu urządzenia. Ładowanie akumulatorów zgodnie z wymaganiami instrukcji obsługi radiotelefonu, należy do obowiązków użytkownika tego urządzenia.
2. Do ładowania akumulatorów należy wykorzystywać wyłącznie urządzenia ładujące przewidziane instrukcją obsługi danego radiotelefonu.

§ 22

Ewidencja urządzeń

1. Ewidencję radiotelefonów stacjonarnych, przezożnych i noszonych prowadzą jednostki organizacyjne będące właścicielami tych urządzeń zgodnie z przepisami o ewidencjonowaniu środków trwałych.

§ 23.
Szkolenie pracowników

1. Praktyczne przeszkolenie pracowników obsługujących urządzenia radiołączności pociągowej przeprowadzają pracownicy utrzymujący urządzenia. W razie potrzeby, egzamin praktyczny może być przeprowadzony w obecności przedstawiciela zakładu utrzymującego te urządzenia.

Przeszkolenie powinno dotyczyć zasad obsługi oraz znajomości niniejszej instrukcji, a jego wynik należy odnotować w rejestrze egzaminów pracownika w dziale egzaminy praktyczne.

2. Zagadnienia związane z obsługą i eksploatacją urządzeń radiołączności pociągowej wchodzą w zakres tematyki pouczeń okresowych i doraźnych.

WYKAZ ZMIAN

L.p.	Regulacja wewnętrzna wprowadzająca zmianę (rodzaj, nazwa, tytuł)	Zmiana dotyczy	Zmiana (uzupełnienie) obowiązuje od dnia	Czytelny podpis pracownika wnoszącego zmiany (uzup.)
1	2	3	4	5