

SKM r-5

Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności



Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r.
o transporcie kolejowym w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Właściciel: PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja,
kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych, całości
lub części instrukcji bez uprzedniej zgody
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. – są zabronione.

Uchwała nr 278 / 2024
Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
z dnia 14 listopada 2024 r.

w sprawie przyjęcia "SKM r-5 Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiolączności"

Na podstawie § 11 ust. 1 i 2 Umowy Spółki oraz § 5 ust. 3 i ust. 4 pkt 8 Regulaminu Zarządu Spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gdyni (j.t. załącznik nr 1 do Uchwały nr 148 / 2023 Zarządu Spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z dnia 23 maja 2023 r.), Zarząd postanawia co następuje:

§ 1

1. Zatwierdza się i przyjmuje do stosowania w PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. wewnętrzny akt normatywny "SKM r-5 Instrukcję o użytkowaniu urządzeń radiolączności", zwaną dalej: „Instrukcją SKM r-5”.
2. Instrukcja SKM r-5 stanowi załącznik nr 1 do niniejszej Uchwały.
3. Instrukcja SKM r-5 wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 2024 r.

§ 2

Uchwałę podjęto jednogłośnie.

§ 3

1. Uchwała obowiązuje od dnia powzięcia.
2. Z dniem wejścia w życie, przyjętej niniejszą Uchwałą, Instrukcji SKM r-5 traci moc: Uchwała nr 105 / 2006 Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z dnia 25 sierpnia 2006 r. w sprawie ustalenia Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiolączności pociągowej, wraz z późniejszymi zmianami, tj. Uchwała nr 68 / 2008 Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z dnia 7 maja 2008 r., Uchwała nr 266 / 2011 Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z dnia 21 grudnia 2011 r., Uchwała nr 62 / 2012 Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z dnia 12 kwietnia 2012 r.

PREZES ZARZĄDU
Eugeniusz Maniowski

SPIS TREŚCI

Rozdział 1 POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	7
§ 1 Cel i znajomość instrukcji	7
§ 2 Podstawowe definicje i określenia	7
§ 3 Zakres instrukcji	9
§ 4 Rodzaje sieci radiotelefonicznych na sieci kolejowej	9
§ 5 Zasady pracy w sieciach radiotelefonicznych	10
§ 6 Obowiązki i odpowiedzialność pracowników obsługi	12
§ 7 Obowiązki pracowników nadzoru i kontroli	13
Rozdział 2 CHARAKTERYSTYKA, PRZEZNACZENIE I ZASADY KORZYSTANIA Z UŻYTKOWANYCH SIECI RADIOTELEFONICZNYCH.....	15
§ 8 Charakter sieci radiołączności manewrowej	15
§ 9 Znaki wywoławcze w sieci manewrowej	16
§ 10 Charakter sieci radiołączności pociągowej	16
§ 11 Przeznaczenie radiołączności pociągowej.....	17
§ 12 System wywołania selektywnego	18
§ 13 Ogólne zasady prowadzenia rozmów w sieci radiołączności pociągowej	18
§ 14 Nawiązywanie łączności między dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem.....	19
§ 15 Nawiązywanie łączności między prowadzącym pojazd kolejowy z napędem i dyżurnym ruchu.....	20
§ 16 Nawiązywanie łączności między prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem	20
§ 17 Nawiązywanie łączności między pracownikami wyposażonymi w radiotelefony przenośne, a prowadzącym pojazd kolejowy z napędem lub dyżurnym ruchu	20
§ 18 Radiotelefoniczny system alarmowy w sieci pociągowej.....	21
§ 19 Zakres i zasady wykorzystywania radiołączności pociągowej.....	24
§ 20 Wymiana informacji między prowadzącym pojazd kolejowy z napędem i dyżurnym ruchu.....	25
§ 21 Wymiana informacji między dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd kolejowy	26
z napędem	26
§ 22 Wymiana informacji między prowadzącymi pojazdy kolejowy z napędem znajdującymi się na szlaku	27
§ 23 Wymiana informacji między pracownikami znajdującymi się na szlaku, a prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem i dyżurnymi ruchu	27
§ 24 Sieć drogowa i utrzymania	28
Rozdział 3 POSTANOWIENIA KOŃCOWE	33
§ 25 Sprawdzanie stanu urządzeń łączności	33
§ 26 Sprawdzanie systemu zdalnego zatrzymywania pociągów drogą radiową.....	34
§ 27 Postępowanie w przypadku stwierdzenia usterek.....	35
TABELA ZMIAN	37

Rozdział 1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Cel i znajomość instrukcji

1. Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności określa zasady posługiwania się sprzętem radiotelefonicznym, użytkowanym w sieciach radiołączności analogowej, celem zapewnienia bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego.
2. Podmioty gospodarcze korzystające z sieci radiotelefonicznych na infrastrukturze kolejowej zarządzanej przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście 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 stacjonarne i przevożne pracujące w sieciach radiotelefonicznych – w zakresie dotyczącym stanowiska pracy,
 - 2) pracowników, którym przydzielono do użytku na czas wykonywania obowiązków zawodowych radiotelefony przenośne, pracujące w sieciach radiotelefonicznych – w zakresie dotyczącym stanowiska pracy,
 - 3) pracowników jednostek organizacyjnych zajmujących się szkoleniem, kontrolą lub nadzorem – w zakresie przestrzegania postanowień niniejszej instrukcji.

§ 2

Podstawowe definicje i określenia

1. **Bezpieczeństwo ruchu kolejowego** – brak niedopuszczalnego ryzyka szkody w związku z realizacją procesów przewozowych po infrastrukturze kolejowej.
2. **Kanał pracy** - pasmo częstotliwości o ściśle określonej szerokości i częstotliwości środkowej.
3. **Manipulator radiotelefoniczny pociągowy** – część składowa zestawu radiotelefonu umożliwiająca wywołanie i odbiór, prowadzenie rozmów oraz wysyłanie automatycznego sygnału "ALARM".
4. **Odcinek zdalnego prowadzenia ruchu (zpr)** – odcinek linii kolejowej przystosowany do zdalnego prowadzenia ruchu pociągów z nastawni zdalnego sterowania przez dyżurnego ruchu odcinkowego.
5. **Radiotelefoniczny manipulator sterujący** – część składowa zestawu radiotelefonu, umożliwiająca zdalne sterowanie radiotelefonem na drodze przewodowej (zdalne przełączanie kanałów, włączanie urządzenia, przełączanie: nadawanie/odbiór, itp.).

6. **Pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, napędzany w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu.
7. **Posterunek ruchu** – punkt eksploatacyjny na sieci kolejowej przeznaczony do bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego (np. stacja, posterunek odgałęźny).
8. **Prowadzący pojazd kolejowy z napędem** – maszynista, maszynista pojazdów specjalnych lub prowadzący pojazdy kolejowe.
9. **Radiotelefon** – urządzenie radiokomunikacyjne składające się z zespołu nadawczo-odbiorczego, zasilacza, anteny oraz w zależności od typu, innych dodatkowych elementów (manipulator, mikrotelefon, mikrofon, zespół nasłuchowo-rozmówny, przełącznik nożny, itp.), umożliwiające bezprzewodowe porozumiewanie się na przydzielonych częstotliwościach (kanałach radiowych) odpowiedniego typu, służące do komunikowania się w sieci analogowej 150 MHz (lub/i w sieci cyfrowej GSM-R).
10. **Radiotelefon przenośny** – urządzenie odpowiedniego typu przystosowane do noszenia przez użytkownika.
11. **Radiotelefon przewoźny** – urządzenie odpowiedniego typu zainstalowane w pojeździe kolejowym.
12. **Radiotelefon stacjonarny** – urządzenie odpowiedniego typu zainstalowane w budynku lub innym obiekcie stałym.
13. **Sieć radiotelefoniczna** – zespół radiotelefonów pracujących na tym samym kanale radiowym (lub kilku kanałach radiowych) na określonym terenie (np. stacja, linia kolejowa).
14. **System zdalnego sterowania sieciami radiotelefonicznymi** – zespół urządzeń przeznaczony dla zapewnienia bezpośredniej, dwustronnej łączności radiotelefonicznej w danej sieci pomiędzy dyżurnym ruchu odcinkowym, a użytkownikami radiotelefonów przewoźnych i przenośnych tej sieci na całej długości linii kolejowej objętej zasięgiem tego systemu (odcinki zpr). System składa się ze stanowiska dyspozytorskiego, stanowiska lokalnego, stacji bazowych, translacji radiotelefonicznych i łączy sterujących.
15. **Stanowisko dyspozytorskie** – zespół urządzeń realizujących funkcje: rozmówne, wywoławcze, sterujące i sygnalizacyjne, za pomocą, których dyżurny ruchu odcinkowy korzysta z sieci radiotelefonicznej na podległych szlakach i posterunkach ruchu, w której stacje bazowe są przełączone na sterowanie zdalne.
16. **Stanowisko lokalne** – zespół urządzeń realizujących funkcje: rozmówne, wywoławcze, sterujące i sygnalizacyjne, za pomocą, których dyżurny ruchu korzysta z sieci radiotelefonicznej na podległym szlaku i obsługiwanym posterunku ruchu, w której stacje bazowe są przełączone na sterowanie lokalne.
17. **Stacja bazowa** – urządzenie nadawczo-odbiorcze pracujące na jednym z kanałów radiowych sieci radiotelefonicznej objętych systemem zdalnego sterowania wraz z anteną, zasilaczem i translacją radiotelefoniczną.

18. **Simpleks** – określenie połączenia , w którym nie jest możliwe przesyłanie informacji w dwóch kierunkach jednocześnie.
19. **Urządzenia telekomunikacji kolejowej** – systemy, sieci i urządzenia radiokomunikacyjne oraz łączności przewodowej, służące zarządcy infrastruktury do prowadzenia ustawowej działalności.
20. **Znak wywoławczy radiotelefonu** - hasło słowne, cyfrowe lub słowno-cyfrowe, jednoznacznie identyfikujące konkretnego użytkownika radiotelefonu w sieciach radiotelefonicznych.

§ 3

Zakres instrukcji

1. Instrukcja określa:
 - 1) rodzaje i zasady pracy w sieciach radiotelefonicznych,
 - 2) opis sieci radiotelefonicznych, stosowanych na obszarze zarządcy infrastruktury PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.,
 - 3) zasady nawiązywania łączności radiowej,
 - 4) zakres wykorzystywania urządzeń radiołączności,
 - 5) postępowanie w przypadku stwierdzenia usterek urządzeń radiołączności.
2. Zasady utrzymywania urządzeń radiołączności oraz szkolenia personelu w zakresie obsługi tych urządzeń regulują odrębne przepisy.

§ 4

Rodzaje sieci radiotelefonicznych na sieci kolejowej

1. Sieci radiotelefoniczne dzielą się na dwie podstawowe grupy:
 - 1) sieci stacyjne,
 - 2) sieci liniowe.
2. Do grupy sieci stacyjnych zalicza się:
 - 1) sieci manewrowe, działające na obszarze wybranych stacji kolejowych,
 - 2) sieci zakładowe, mogące funkcjonować na określonym obszarze zarządcy infrastruktury.
3. Do grupy sieci liniowych działających na określonych liniach kolejowych zalicza się:
 - 1) sieć pociągową,
 - 2) sieć dyspozytora zasilania elektroenergetycznego.
4. Do grupy sieci liniowych działających na terenie całego kraju, zalicza się:
 - 1) sieć ratunkową,
 - 2) sieć drogową i utrzymania,
 - 3) sieć Straży Ochrony Kolei.
5. Radiotelefoniczne sieci stacyjne i liniowe mogą być jedno- lub wielokanałowe.

§ 5

Zasady pracy w sieciach radiotelefonicznych

1. Wszystkie sieci radiotelefoniczne, wymienione w § 4, są sieciami radiokomunikacji ruchomej lądowej. Są to sieci łączności dwukierunkowej, simpleksowej z wywołaniem selektywnym lub bez wywołania selektywnego.
2. Zasada pracy simpleksowej wyklucza możliwość jednoczesnego nadawania i odbierania informacji za pośrednictwem radiotelefonu.
3. Systemy wywołania selektywnego umożliwiają wywołanie określonej grupy użytkowników danej sieci radiotelefonicznej (wywołanie grupowe) lub konkretnego użytkownika (wywołanie indywidualne).
4. Każdy radiotelefon pracujący w określonej sieci radiotelefonicznej ma wyznaczony podstawowy kanał pracy, na którym użytkownik obowiązany jest prowadzić nasłuch.
5. W przypadku konieczności przekazania za pośrednictwem radiotelefonu informacji użytkownikowi pracującemu na innym kanale, w który także jest wyposażony dany radiotelefon, można przełączyć urządzenie na inny kanał. Po zakończeniu rozmowy należy bezwzględnie powrócić na podstawowy kanał pracy.
6. Możliwości nawiązywania łączności na poszczególnych kanałach uwidacznia się na schematach łączności radiotelefonicznej, sporządzanych dla sieci stacyjnych oraz sieci pociągowej, ratunkowej, drogowej i utrzymania. Schematy te stanowią integralną część regulaminu technicznego.
7. Dla pozostałych sieci liniowych nie wymaga się sporządzania oddzielnych schematów łączności.
8. Przełączanie kanałów bez uzasadnionej potrzeby na inny niż podany na schemacie łączności jest zabronione.
9. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem wyposażony w radiotelefon sieci pociągowej ma obowiązek przełączyć radiotelefon na kanał radiowy obowiązujący na danym odcinku linii kolejowej. O konieczności zmiany numeru kanału i nawiązaniu łączności z najbliższym posterunkiem ruchu, pracującym na tym kanale, przez prowadzącego ten pojazd informuje wskaźnik W 28, ustawiony w określonych punktach linii kolejowych. Za ustawienie i utrzymanie tych wskaźników odpowiada właściwy zarządcy infrastruktury.
10. 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.
11. Przed nawiązaniem łączności, należy przez okres kilku sekund przeprowadzić nasłuch,

- czy w tym czasie nie jest prowadzona rozmowa przez inne osoby pracujące w danej sieci radiotelefonicznej na tym samym kanale. W zależności do typu radiotelefonu, fakt prowadzenia rozmowy przez inne osoby (zajętość kanału) jest sygnalizowany świeceniem odpowiedniego wskaźnika, a na stanowisku dyspozytorskim (ekranie monitora) odpowiednim stanem zobrazowania, zgodnie z instrukcją obsługi danego systemu.
12. Przerwanie rozmów prowadzonych przez inne osoby jest niedozwolone. Wyjątkiem jest konieczność przekazania meldunków (ostrzeżeń) dotyczących zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i zdarzeń kolejowych (katastrof kolejowych, wypadków kolejowych), życia i zdrowia ludzkiego oraz wezwania pomocy. W tym celu należy dokonać wywołania alarmowego w następujący sposób:
 - 1) w radiotelefonach bez selektywnego wywołania – przycisnąć przycisk włączenia nadawania (włączenie mikrofonu) i wypowiedzieć co najmniej pięć razy słowo "ALARM", po czym natychmiast zwolnić przycisk. Czynność tą należy powtarzać kilkakrotnie, aż do czasu, gdy nastąpi przerwanie prowadzonej rozmowy,
 - 2) w radiotelefonach z selektywnym wywołaniem grupowym – przycisnąć kolejno przyciski selektywnego wywołania, a następnie przycisnąć przycisk włączenia nadawania i wypowiedzieć co najmniej pięć razy słowo "ALARM",
 - 3) w przypadku stwierdzenia, że nastąpiło przerwanie prowadzonej uprzednio rozmowy, podać swój znak wywoławczy i natychmiast przekazać meldunek,
 - 4) po przekazaniu meldunku, żądać potwierdzenia przyjęcia informacji (ostrzeżenia) i podania znaków wywoławczych przez użytkowników radiotelefonów, którzy odebrali meldunek.
 13. W sieci pociągowej zastosowane urządzenia umożliwiają automatyczne nadanie sygnału "ALARM". Sygnał ten odbierany jest przez wszystkie odbiorniki urządzeń pracujących na tym samym kanale, w zasięgu radiotelefonu emitującego sygnał. Następstwem odebrania sygnału "ALARM" przez radiotelefony przewoźne zainstalowane na pojazdach kolejowych z napędem wyposażonych w urządzenia systemu "Radio-stop", jest samoczynne włączenie układów hamowania pojazdem.
 14. Przed rozpoczęciem przekazywania informacji w trybie normalnym należy wywołać użytkownika sieci (abonenta) w następujący sposób:
 - 1) po naciśnięciu przycisku włączenia nadawania podać znak wywoławczy żądanego abonenta, potem podać swój znak wywoławczy i wypowiedzieć słowo "ODBIÓR",
 - 2) zwolnić przycisk włączenia nadawania i oczekiwać na odpowiedź.
 15. Wywoływany korespondent odpowiada naciskając przycisk nadawania i podaje na początku znak wywoławczy abonenta wzywającego, potem swój znak, zgłoszenie gotowości przyjęcia zapytania lub meldunku i kończy słowem "ODBIÓR".
 16. W przypadku braku odpowiedzi wywoływanego abonenta, należy wywołanie powtórzyć. Jeżeli po trzykrotnym wywołaniu abonent nie zgłasza się, należy uznać go za nieosiągalnego.
 17. Po nawiązaniu łączności z wywoływanym abonentem, należy każdorazowo nacisnąć

przycisk nadawania. Przystępując do przekazywania właściwych informacji, należy wypowiedzieć słowo "ODBIÓR" na zakończenie nadawania, po czym zwolnić przycisk nadawania i przejść na odbiór informacji od korespondenta.

18. Słowa "ODBIÓR" nie wypowiada się tylko wówczas, gdy nie oczekuje się odpowiedzi od korespondenta. W takim przypadku, rozmowę kończy się słowami "BEZ ODBIORU".
19. Odebrana za pośrednictwem radiotelefonu informacja, powinna być:
 - 1) potwierdzona, gdy nadane było słowo "ODBIÓR",
 - 2) powtórzona, gdy było nadane żądanie powtórzenia informacji.

§ 6

Obowiązki i odpowiedzialność pracowników obsługi

1. Pracownicy obsługujący urządzenia radiotelefoniczne powinni znać zasady i posiadać praktyczną umiejętność obsługi tych urządzeń oraz znać uregulowania instrukcji w zakresie dotyczącym zajmowanego stanowiska.
2. Przygotowanie zawodowe pracowników PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., którzy na zajmowanym stanowisku pracy będą obsługiwać urządzenia radiotelefoniczne, powinno być realizowane zgodnie z odrębnymi instrukcjami wewnętrznymi i obejmować zagadnienia radiołączności w zakresie niezbędnym dla spełnienia wymagań określonych w ust. 1. Praktyczne przeszkolenie tych pracowników powinno być przeprowadzone na urządzeniu radiotelefonicznym zainstalowanym w miejscu pracy, a w odniesieniu do urządzeń przenośnych – na sprzęcie przydzielonym do użytkowania w komórce organizacyjnej pracownika.
3. Szkolenie pracowników podmiotów spoza struktur Spółki i współużytkujących sieci radiotelefoniczne powinno być realizowane zgodnie z wewnętrznymi uregulowaniami tych podmiotów. Możliwe jest przeprowadzenie wspólnych szkoleń z pracownikami zarządcy infrastruktury po zawarciu stosownego porozumienia (umowy).
4. Do obowiązków pracowników obsługi urządzeń radiotelefonicznych należy:
 - 1) obsługiwane urządzeń zgodnie z postanowieniami instrukcji obsługi,
 - 2) stosowanie ustalonych tą instrukcją znaków wywoławczych,
 - 3) utrzymanie w czystości urządzeń radiotelefonicznych,
 - 4) dbałość o stan techniczny urządzeń i niedopuszczenie do powstania uszkodzeń,
 - 5) zgłaszanie się na każde wywołanie oraz podawanie swojego znaku wywoławczego przy inicjowaniu rozmowy,
 - 6) baczne zwracanie uwagi na prawidłowość działania powierzonego urządzenia, bezzwłoczne zapisywanie zauważonych usterek w „Dzienniku uszkodzeń urządzeń łączności” (R-366), książce pokładowej lub odpowiedniej dokumentacji prowadzonej dla danego pojazdu, a w przypadku radiotelefonu przenośnego zgłoszenie do bezpośredniego zwierzchnika lub wyznaczonej osoby,

- 7) ładowanie akumulatorów do radiotelefonów przenośnych,
 - 8) zabezpieczenie urządzeń przed dostępem osób niepowołanych.
5. Za prawidłowe wykorzystanie i obsługę urządzeń odpowiedzialny jest pracownik użytkujący urządzenia radiotelefoniczne.
 6. Za stan urządzeń radiotelefonicznych i plomb na poszczególnych zespołach, zabezpieczeniem przed kradzieżą, dewastacją i zniszczeniem itp. odpowiedzialny jest pracownik użytkujący urządzenie radiotelefoniczne lub pracownik, któremu powierzono pojazd z zainstalowanym urządzeniem radiotelefonicznym albo urządzenia rezerwowe.
 7. Zabrania się pracownikowi użytkującemu urządzenie radiotelefoniczne:
 - 1) prowadzenia rozmów niezwiązanych z wykonywanym zakresem czynności,
 - 2) przekazywania informacji niejawnych oraz stanowiących tajemnicę przedsiębiorcy,
 - 3) bezzasadnego przełączania kanałów radiowych,
 - 4) dokonywania jakichkolwiek manipulacji wewnątrz urządzenia, a także w instalacji antenowej, zasilającej i ochronnej,
 - 5) odłączania urządzeń od instalacji zasilającej, manipulacyjnej, antenowej lub ochronnej oraz źródła zasilania awaryjnego,
 - 6) samowolnego wyłączenia radiotelefonu w czasie pełnienia obowiązków zawodowych,
 - 7) samowolnej zmiany miejsca instalacji (przenoszenia kompletnych urządzeń lub ich części składowych),
 - 8) zastępowania bezpieczników urządzeń radiotelefonicznych przedmiotami mogącymi spowodować uszkodzenie urządzenia,
 - 9) udostępniania urządzeń radiotelefonicznych do użytkowania osobom nieupoważnionym,
 - 10) samowolnego zerwania plomb.

§ 7

Obowiązki pracowników nadzoru i kontroli

1. Zarządca infrastruktury oraz podmiot współużytkujący sieci radiotelefoniczne, zobowiązany jest do wyznaczenia pracowników do nadzoru i kontroli, nad prawidłowym użytkowaniem tych sieci przez własnych pracowników.
2. Do obowiązków pracowników nadzoru i kontroli jednostek użytkujących urządzenia radiotelefoniczne, należy:
 - 1) nadzór nad właściwą eksploatacją urządzeń ze szczególnym uwzględnieniem przestrzegania zasad korespondencji radiowej, w tym stosowania ustalonych znaków wywoławczych,
 - 2) sprawdzanie stanu plomb i stanu działania urządzeń,
 - 3) sprawdzanie umiejętności obsługi urządzeń przez użytkowników,
 - 4) sprawdzanie ewidencji osób przeszkolonych i upoważnionych do obsługi

radiotelefonu,

- 5) przeprowadzanie szkoleń z zakresu obsługi urządzeń,
 - 6) wnioskowanie o wyciągnięcie konsekwencji za naruszanie dyscypliny korespondencji radiowej lub niewłaściwe postępowanie z użytkowanymi urządzeniami radiotelefonicznymi.
3. Obowiązki pracowników nadzoru i kontroli zarządcy infrastruktury, określone w ust. 2 pkt 1 – 3, wykonywane są w stosunku do wszystkich użytkowników sieci radiotelefonicznych na podległym im terenie.
 4. Zagadnienia związane z obsługą urządzeń i eksploatacją sieci radiotelefonicznych, wchodzi w zakres tematyki szkoleń okresowych lub doraźnych pracowników, według odrębnych uregulowań.
 5. Obowiązki określone w ust. 2 wykonują pracownicy wyznaczeni przez Dyrektora ds. Infrastruktury.

Rozdział 2
CHARAKTERYSTYKA, PRZEZNACZENIE I ZASADY
KORZYSTANIA Z UŻYTKOWANYCH SIECI
RADIOTELEFONICZNYCH

§ 8

Charakter sieci radiołączności manewrowej

1. Sieć manewrowa obejmuje swoim zasięgiem dany rejon manewrowy stacji kolejowej.
2. Sieć manewrowa służy do zapewnienia łączności dla potrzeb wykonywanej pracy manewrowej, pomiędzy:
 - 1) dyżurnym ruchu i kierownikiem manewrów (ustawiaczem, kierownikiem pociągu) lub manewrowym,
 - 2) dyżurnym ruchu i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem wykonującym manewry,
 - 3) ustawiaczem, kierownikiem pociągu lub manewrowym i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem wykonującym manewry.
2. Łączność radiowa w sieci manewrowej prowadzona jest na przydzielonym do tego celu kanale pracy.
3. Radiotelefony stacjonarne mogą być instalowane w pomieszczeniach:
 - 1) dyżurnych ruchu,
 - 2) ustawiaczy,
 - 3) zwrotniczych.
4. Radiotelefony przewoźne mogą być zainstalowane w pojazdach trakcyjnych wykonujących prace manewrowe.
5. W radiotelefony przenośne, na czas wykonywanej pracy, mogą być wyposażeni pracownicy na następujących stanowiskach:
 - 1) dyżurny ruchu (w przypadku pracy w terenie),
 - 2) ustawiacz, kierownik pociągu,
 - 3) w miarę potrzeb inni pracownicy posiadający odpowiednie kwalifikacje do wykonywania pracy manewrowej (np. manewrowi).
6. Radiotelefony stacjonarne muszą być wyposażone w kanały umożliwiające nawiązanie łączności z urządzeniami ruchomymi (przewoźnymi i przenośnymi) znajdującymi się w nadzorowanym rejonie. Radiotelefony stacjonarne nie mogą być wyposażane w kanały sieci manewrowych nie wykorzystywane w danym rejonie manewrowym.
7. Radiotelefony przewoźne, zainstalowane w pojazdach trakcyjnych wykonujących prace manewrowe, powinny być wyposażone w kanały sieci manewrowej obowiązujące w rejonie prowadzenia manewrów. W miarę możliwości technicznych, radiotelefony powinny umożliwiać łączność na kanałach sieci pociągowej obowiązujących na trasie dojazdu do obsługiwanych stacji i powrotu do jednostki macierzystej.

8. Radiotelefony przenośne powinny być wyposażone w niezbędne kanały sieci manewrowych, wykorzystywane w obsługiwanym rejonie manewrowym.
9. W sieciach manewrowych stosuje się radiotelefony stacjonarne i przenośne bez wywołania selektywnego. W radiotelefonach przewoźnych stosuje się wywołanie selektywne grupowe, jeśli mają możliwość pracy w sieci pociągowej.
10. Kanały sieci pociągowej nie mogą być wykorzystywane do prowadzenia pracy manewrowej, za wyjątkiem sytuacji awaryjnych.

§ 9

Znaki wywoławcze w sieci manewrowej

1. Radiotelefony stacjonarne otrzymują następujące znaki wywoławcze:
 - 1) "NASTAWNIA..." dodatkowo uzupełniony oznaczeniem nastawni,
 - 2) "USTAWIACZ" – dla ustawiacza,
 - 3) "ZWROTNICZY..." uzupełniony numerem posterunku zwrotniczego lub miejscem pracy w terenie,
2. Dla radiotelefonów przewoźnych, znakami wywoławczymi są słowa:
 - 1) „JEDNOSTKA” – dotyczy elektrycznych zespołów trakcyjnych,
 - 2) „AUTOBUS” – dotyczy spalinowych zespołów trakcyjnych,
 - 3) „LOKOMOTYWA” – dotyczy wszelkiego rodzaju lokomotyw; uzupełnionymi numerami pojazdów trakcyjnych, wykonujących pracę manewrową.
3. Radiotelefony przenośne otrzymują następujące znaki wywoławcze:
 - 1) "DYŻURNY..." – dla dyżurnego ruchu przebywającego w terenie,
 - 2) "USTAWIACZ ..." – dla ustawiacza,
 - 3) "MANEWROWY..." – dla manewrowego,
 - 4) "KIEROWNIK..." – dla kierownika pociągu uzupełniony kolejnym numerem pociągu lub numerem pojazdu trakcyjnego.

§ 10

Charakter sieci radiołączności pociągowej

1. Sieć pociągowa przeznaczona jest do zapewnienia sprawności i bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Jest to analogowa sieć łączności dwukierunkowej, simpleksowej, z selektywnym wywołaniem grupowym.
2. Zasada pracy simpleksowej wyklucza możliwość jednoczesnego nadawania i odbierania informacji.
3. Urządzenia sieci radiołączności pociągowej zapewniają łączność między urządzeniami ruchomymi (przewoźnymi i przenośnymi) i stacjonarnymi lub między dwoma urządzeniami ruchomymi.

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 są w kartach wewnętrznego rozkładu jazdy i oznaczone odpowiednio literą: „S” – na infrastrukturze kolejowej zarządzanej przez PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., albo „R” – na liniach zarządzanych przez PKP PLK S.A. Do wyróżnika literowego, dodana jest cyfra, oznaczająca numer kanału (od 1 do 7) np. „S5”, „R6”. Miejsce zmiany i obowiązujący numer kanału radiowego określa wskaźnik W 28.
6. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem, w przypadku przejazdu na linię kolejową z cyfrową łącznością głosową GSM-R albo odwrotnie, powinien przełączyć się z sieci analogowej (150 MHz) na sieć GSM-R, w miejscu oznaczonym wskaźnikiem W 33 oraz z sieci GSM-R na sieć analogową, w miejscu oznaczonym wskaźnikiem W 34.
7. Warunki techniczne dotyczące prawidłowej obsługi i bezpiecznej eksploatacji urządzeń radiołączności pociągowej, zawierają instrukcje techniczne oraz instrukcje obsługi danego typu radiotelefonu lub systemu radiołączności.

§ 11

Przeznaczenie radiołączności pociągowej

1. Radiołączność pociągowa przeznaczona jest do zapewnienia łączności między:
 - 1) dyżurnymi ruchu i prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem,
 - 2) dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków ruchu – w przypadku wystąpienia przerwy w łączności przewodowej lub zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
 - 3) prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem, 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 wydarzeń kolejowych,
 - 5) obsługą stanowiska terminalowego urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem,
 - 6) drużyną konduktorską i prowadzącym pojazd kolejowy z napędem,
 - 7) drużyną konduktorską, a dyżurnym ruchu – w przypadkach zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i zdarzeń kolejowych oraz potrzeby skomunikowania pociągów pasażerskich.
2. Dyspozytorzy liniowi lub dyspozytorzy przewoźnika kolejowego, mogą w razie potrzeb nawiązać łączność z prowadzącym pojazd kolejowy z napędem za pośrednictwem dyżurnych ruchu. Łączność bezpośrednią między prowadzącym pojazd kolejowy z napędem, a dyspozytorem (w zasięgu działania jego radiotelefonu) należy realizować na kanale ratunkowym (kanał nr 8), wyłącznie w akcjach ratowniczych lub awaryjnych mających bezpośredni wpływ na sprawność ruchu kolejowego.

3. Na wskazanych w wewnętrznym rozkładzie jazdy posterunkach ruchu, wszystkie rozmowy radiotelefoniczne, prowadzone w sieci radiołączności pociągowej są rejestrowane przez rejestratory rozmów (skrót „RT”).

§ 12

System wywołania selektywnego

1. Stosownie do zastosowanego systemu wywołania, użytkownicy sieci radiołączności pociągowej dzielą się na grupy, a mianowicie:
 - 1) prowadzący pojazdy kolejowe z napędem, pracownicy dokonujący obchodu torów i drużyny konduktorskie – zwani pierwszą grupą użytkowników (oznaczona w radiotelefonach jako grupa 1 lub „ZEW1”),
 - 2) dyżurni ruchu posterunków ruchu albo stanowiska terminalowe urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru – zwani drugą grupą użytkowników (oznaczona w radiotelefonach jako grupa 3 lub „ZEW3”),
2. Łączność z abonentami jednej z grup użytkowników, nawiązuje się przez spowodowanie wysłania odpowiedniego sygnału dotyczącego danej grupy użytkowników, a następnie przez głosowe wywołanie żądanego abonenta. Samo wywoływanie głosem, bez uprzedniego wysłania sygnału wywoławczego, w przypadku gdy urządzenia radiotelefoniczne pracują w trybie nasłuchu grupowego, nie pozwoli użytkownikowi na nawiązanie łączności.

§ 13

Ogólne zasady prowadzenia rozmów w sieci radiołączności pociągowej

1. W celu nawiązania łączności z żądanym abonentem sieci radiołączności pociągowej należy:
 - 1) upewnić się czy odpowiedni kanał radiowy jest wolny,
 - 2) w zależności od radiotelefonu – zdjąć mikrofon z zaczepu i nacisnąć przycisk wywołania selektywnego na płycie czołowej manipulatora albo wybrać odpowiednie polecenie na panelu sterującym, odpowiadające danej grupie użytkowników określonej w § 12 ust. 1, z uwzględnieniem postanowień instrukcji obsługi używanego radiotelefonu,
 - 3) po zwolnieniu przycisku wywołania selektywnego na manipulatorze lub na panelu sterującym, natychmiast przycisnąć przycisk mikrofonowy 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 „ODBIÓR”, 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,

a na linii kolejowej nr 250 również ich skróty; dla stanowiska terminalowego urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru - „KONTROLNY...” uzupełniony nazwą miejscowość, w której się znajduje, dla radiotelefonów przewoźnych – numery pociągów, a dla radiotelefonów przenośnych odpowiednie hasła słowne i cyfrowe.

Przykład: stacja Gdynia Główna (okręg nastawczy „GG-SKM”) ma znak wywoławczy: „Gdynia Główna GG-SKM” albo „GG-SKM”; pociąg nr 95701 ma znak wywoławczy „Pociąg 95701”, 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.
2. W przypadku usłyszenia sygnału wywołania selektywnego i wywołania głosem skierowanego „nie do siebie”, nie należy zdejmować mikrofonu z zaczepu i nawiązywać rozmowy; nie zdjęcie mikrofonu z zaczepu lub nienawiązanie rozmowy, spowoduje, po upływie 6 do 10 sekund, wyłączenie głośnika i automatyczne przejście radiotelefonu do stanu zamknięcia.
3. Przez cały czas mówienia do mikrofonu, przycisk mikrofonowy musi być przyciśnięty.
4. Odebrany za pośrednictwem radiotelefonu meldunek powinien być:
 - 1) potwierdzony – gdy było nadane słowo „odbiór” np. w sposób następujący: „*Tu dyżurny ruchu »GG-SKM«, meldunek zrozumiałem*”,
 - 2) powtórzony – gdy było nadane żądanie powtórzenia meldunku np. w sposób następujący: „*Tu dyżurny ruchu »GG-SKM«, powtarzam meldunek*”.
5. Natężenie siły głosu można regulować według uznania, przez odpowiednie ustawienie regulacji siły głosu.
6. Zabrania się użytkownikowi wyłączania radiotelefonu podczas wykonywania obowiązków służbowych.

§ 14

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 § 13 ust. 1, a następnie wywołuje prowadzącego pojazd kolejowy z napędem np.: w sposób: „*Pociąg 95701, tu »GG-SKM«, zgłoś się - odbiór*”.
2. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem słysząc skierowane do siebie wywołanie, zdejmuje mikrofon z zaczepu i odpowiada na wezwanie; „*»GG-SKM«, tu pociąg 95701, zgłaszam się – odbiór*”.
3. Po nawiązaniu łączności prowadzi się wymianę informacji według zasad podanych w § 13.
4. Na odcinku zdalnego prowadzenia ruchu linii kolejowej nr 250, prowadzący pojazd

kolejowy powinien nawiązywać łączność z posterunkiem ruchu, na którym zgodnie z wewnętrznym rozkładem jazdy, znajduje się nastawnia zdalnego sterowania. Wyjątkiem są sytuacje, w której nastąpiło przekazanie posterunku ruchu (fragmentu odcinka zpr) do sterowania przez inną nastawnię, lub gdy dany posterunek sterowany jest z miejsca – o czym prowadzący pojazd kolejowy został poinformowany na zasadach określonych w odrębnych przepisach.

§ 15

Nawiązywanie łączności między prowadzącym pojazd kolejowy z napędem i dyżurnym ruchu

1. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem po upewnieniu się, że odpowiedni kanał radiowy jest wolny, nawiązuje łączność w sposób określony w § 13 ust. 1, a następnie wywołuje dyżurnego ruchu żądanego posterunku ruchu np. w sposób: „*»GG-SKM«, tu pociąg 95701, zgłoś się – odbiór*”.
2. Dyżurny ruchu słysząc skierowane do siebie wywołanie zdejmuje mikrofon z zaczepu, naciska przycisk mikrofonowy i odpowiada na wezwanie np.: „*Pociąg 95701, tu »GG-SKM«, zgłaszam się – odbiór*”.
3. Po nawiązaniu łączności następuje wymiana informacji według zasad podanych w § 13.

§ 16

Nawiązywanie łączności między prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem

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 § 13 ust. 1, a następnie wywołuje żądany pojazd kolejowy z napędem w sposób np.: „*Pociąg jadący po torze 501 szlaku Sopot – Gdynia Orłowo, tu pociąg 95701, zgłoś się - odbiór*”.
2. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem słysząc skierowane do siebie wywołanie, zdejmuje mikrofon z zaczepu i odpowiada na wezwanie np. „*Pociąg 95701, tu pociąg 59702, zgłaszam się - odbiór*”.
3. Po nawiązaniu łączności następuje wymiana informacji według zasad podanych w § 13.

§ 17

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 kolejowe z napędem 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 § 13 ust. 1, a następnie wywołuje pojazd kolejowy z napędem lub dyżurnego ruchu według zasad obowiązujących dla wywołania alarmowego.
3. Drużyna konдукtorska może nawiązywać łączność z prowadzącym pojazd kolejowy z napędem w celu:
 - 1) ogólnej wymiany informacji,
 - 2) konieczności wezwania pomocy (Policja, SOK, pogotowie ratunkowe itp.),
 - 3) podania sygnału Rp 13 „Pociąg nr...gotów do odjazdu” (w zespołach trakcyjnych i wagonach silnikowych) – w tym celu należy postępować zgodnie z zasadami podanymi w § 13.
 - 4) polecenia natychmiastowego zatrzymania pociągu – w przypadku powzięcia informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu, w tym również nadaniu albo odebraniu sygnału „ALARM”.
4. W przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub potrzeby skomunikowania pociągów pasażerskich, drużyna konдукtorska może nawiązać łączność bezpośrednio z dyżurnym ruchu.

§ 18

Radiotelefoniczny system alarmowy w sieci pociągowej

1. W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, 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.

Automatyczne nadanie sygnału „ALARM” następuje po wykonaniu przez obsługującego czynności, ustalonych w instrukcji obsługi danego typu radiotelefonu. Powoduje to natychmiastowe samoczynne zahamowanie wszystkich pojazdów kolejowych z napędem 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”.
3. W celu nadania słownie sygnału „ALARM” należy:
 - 1) zdjąć mikrofon z zaczepu,
 - 2) przycisnąć kolejno przyciski wywołania selektywnego,

- 3) wypowiedzieć do mikrofonu co najmniej pięć razy słowo „ALARM”.
4. 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.
5. Prowadzący pojazdy kolejowe z napędem i pracownicy wyposażeni w radiotelefony przenośne, po usłyszeniu sygnału „ALARM” zobowiązani są natychmiast zatrzymać pojazd kolejowy, o ile nie nastąpiło to już samoczynnie.
6. Odebranie sygnału „ALARM” nadanego automatycznie zobowiązuje wszystkich użytkowników którzy go odebrali, w tym pracowników posterunków nastawczych, do przełączenia radiotelefonu na kanał ratunkowy (kanał nr 8 w radiotelefonach przewoźnych, kanał nr 2 w radiotelefonach stacjonarnych). Prowadzący pojazdy kolejowe z napędem, powinni w takiej sytuacji nawiązać łączność z dyżurnym ruchu najbliższego posterunku ruchu, w celu wyjaśnienia przyczyny odebrania tego sygnału.
7. W zależności od typu zastosowanego urządzenia, przerwanie nadawania sygnału „ALARM” następuje przez ponowne wciśnięcie przycisku „ALARM” na czas powyżej jednej sekundy albo wyłączenie i ponowne włączenie radiotelefonu.
8. 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 liniowego.
9. Fakt nadania lub usłyszenia sygnału „ALARM” dyżurny ruchu odnotowuje we właściwym dzienniku ruchu, przez całą szerokość strony, w następujący sposób:
„O godz. . . . min... nadano (usłyszano) sygnał „ALARM”.
10. Dyspozytor liniowy na podstawie odebranych od dyżurnych ruchu zawiadomień, określa obszar zagrożenia i do czasu wyjaśnienia sytuacji, za pośrednictwem dyżurnych ruchu, poleca wstrzymanie ruchu pociągów jadących w kierunku zagrożonego obszaru.
11. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem, po wyjaśnieniu przyczyn nadania sygnału „ALARM”, postępuje stosownie do otrzymanych poleceń. Jeżeli pociąg znajduje się na szlaku, to w przypadku braku określenia przyczyn i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, prowadzący pojazd kolejowy z napędem jedzie dalej na widoczność do granicy najbliższego posterunku ruchu, według zasad określonych w „SKM r-1 Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów”.
12. Po ustaleniu miejsca i przyczyny nadania sygnału „ALARM”, dyspozytor liniowy w zależności od powstałej sytuacji, wydaje dyżurnemu ruchu dyspozycje, dotyczące dalszego prowadzenia ruchu pociągów.
13. Jeżeli prowadzący pojazd kolejowy z napędem odbierze automatyczny sygnał "ALARM" w graniach posterunku ruchu, a następnie po zatrzymaniu pojazdu i ustawieniu w radiotelefonie kanału ratunkowego, gdy po kilkukrotnej próbie nawiązania łączności na

kanale ratunkowym, nie może nawiązać łączności z dyżurnym ruchu (np. w sytuacji gdy nie nadano lub odebrano w nastawni sygnału „ALARM”, wobec czego dyżurny ruchu nie ustawił kanału ratunkowego); prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien przełączyć radiotelefon na obowiązujący kanał pociągowy i ponownie spróbować nawiązać łączność. W przypadku otrzymania od dyżurnego ruchu informacji o fakcie braku nadania bądź odebrania na posterunku sygnału „ALARM” – przy braku innych przeszkód, prowadzący pojazd kolejowy z napędem może kontynuować jazdę pociągu, zgodnie ze wskazaniem sygnalizatorów.

14. Dyżurny ruchu z którym nawiązano łączność, celem wyjaśnienia przyczyny nadania bądź odebrania sygnału „ALARM”, w zależności od sytuacji, może przekazywać prowadzącym pojazdy kolejowe z napędem, następujące meldunki (polecenia):
 - 1) *„Pociąg nr..../Pociągi w obszarze (określić zasięg) – proszę nie ruszać i oczekiwać na dalsze dyspozycje”*; polecenie wydawane jest w przypadku, gdy nie ustalono przyczyny nadania sygnału „ALARM” i zachodzi potrzeba dalszego postoju pociągu;
 - 2) *„Pociąg nr..../Pociągi w obszarze (określić zasięg)” – nie ruszać do odwołania z powodu...”* (określić przyczynę); polecenie wydawane jest w przypadku, gdy ustalono przyczynę nadania sygnału „ALARM” i ze względu na bezpieczeństwo ruchu, nie można zezwolić prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem na dalszą jazdę;
 - 3) *„Pociąg nr.... – zezwalam kontynuować jazdę, lecz najdalej do...”* (wskazać prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem nazwę posterunku ruchu lub inne miejsce zatrzymania, przekazując ewentualnie inne dyspozycje lub dodatkowe ograniczenia); polecenie wydawane jest dla konkretnego pociągu, w przypadku, gdy ustalono przyczynę nadania sygnału „ALARM”, a przeszkoda w prowadzeniu ruchu kolejowego występuje wyłącznie na określonym fragmencie linii kolejowej, bądź też przyczyna nie została określona przez dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku (okręgu sterowania), z uwzględnieniem warunku w ust. 12;
 - 4) *„Pociąg nr (...) albo Pociągi w obszarze (określić zasięg) – nie stwierdzono przeszkód. Można kontynuować jazdę.”*; polecenie wydawane jest w przypadku, gdy dyżurny ruchu nawiązał łączność ze wszystkimi prowadzącymi pojazdy kolejowe, będącymi w granicach okręgu sterowania posterunku przekazującego informację (wraz z przyległymi szlakami) i nie zidentyfikował przyczyny nadania sygnału „ALARM”.
15. 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)”.
16. Wszystkie rozmowy prowadzone między dyspozytorami, a dyżurnymi ruchu oraz między dyżurnymi ruchu i prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem oraz drużyną konduktorską, dyżurni ruchu odnotowują w dzienniku telefonicznym – jeżeli nie są rejestrowane samoczynnie.
17. 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.

18. 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.
19. Wszystkie pojazdy kolejowe z napędem, z przeznaczeniem eksploatacyjnym do pracy pociągowej, muszą być wyposażone w urządzenia systemu „Radio–stop”

§ 19

Zakres i zasady wykorzystywania radiołączności pociągowej

1. Urządzenia radiołączności pociągowej mogą być wykorzystane do przekazywania rozkazów pisemnych i innych informacji, zgodnie z postanowieniami „SKM r-1 Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów”.
2. Rozkazy pisemne mogą być przekazywane przez radiotelefon prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem, po zatrzymaniu pojazdu. Zatrzymanie pojazdu nie jest wymagane, jeżeli:
 - 1) obsada pojazdu kolejowego z napędem jest dwuosobowa, a posterunek ruchu przekazujący rozkaz pisemny lub pojazd kolejowy z napędem, wyposażony jest w rejestrator rozmów, lub
 - 2) pojazd kolejowy z napędem wyposażony jest w urządzenia umożliwiające odbiór rozkazów pisemnych drogą transmisji danych.
3. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem może odmówić przyjęcia rozkazu pisemnego 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 przy użyciu rozkazu pisemnego, może nastąpić dopiero wtedy, gdy spełnione są warunki wymienione w ust. 2 i 3 i nie ma przeszkód do jazdy.
5. Nie dopuszcza się przekazywania przez radiotelefon informacji w przypadkach, w których postanowienia „SKM r-1 Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów” wymagają przekazywania ich za pomocą doręczonych rozkazów pisemnych.
6. Jeżeli w pociągu jest więcej czynnych pojazdów trakcyjnych, dyżurny ruchu przekazuje rozkazy pisemne prowadzącemu pierwszy pojazd kolejowy z napędem.
7. W czasie przerwy w łączności przewodowej, urządzenia radiołączności pociągowej mogą być czasowo wykorzystywane do zapowiadania pociągów, według zasad określonych w „SKM r-1 Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów”.

§ 20

Wymiana informacji między prowadzącym pojazd kolejowy z napędem i dyżurnym ruchu

1. O każdym nieprzewidzianym zatrzymaniu pojazdu kolejowego z napędem na szlaku, wskazywaniu przez samoczynny semafor odstępowy sygnału „Stój” lub sygnału wątpliwego, niedziałaniu 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 lub do ostatniego semafora odstępowego blokady wielodstępowej (samoczynnej) informujących, 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:

„»GG-SKM«, tu pociąg 95701 - semafor jest na »Stój«, czy są dyspozycje - odbiór”.

- 2) Dyżurny ruchu:

„Tu »GG-SKM«, dla pociągu 95701 semafor jest na »Stój«, postój około 5 minut, odbiór”
lub:

„Tu »GG-SKM«, pociąg 95701, wjazd na stację odbędzie się na sygnał zastępczy na tor 501, z powodu usterki kabla, odbiór”.

- 3) Prowadzący pojazd kolejowy z napędem:

„Tu pociąg 95701, zrozumiałem, bez odbioru”.

3. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem pociągu zatrzymanego przed sygnałem „Stój” na obsługiwanym semaforze, zobowiązany jest nawiązać łączność z dyżurnym ruchu obsługującym semafor – celem 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 drugi maszynista, powinien udać się do posterunku technicznego, w celu wyjaśnienia przyczyny zatrzymania pociągu (jeżeli posterunek znajduje się w pobliżu miejsca zatrzymania).
4. Jeżeli dyżurny ruchu stwierdzi, że pociąg minął obsługiwaną semafor wskazujący sygnał „Stój”, obowiązany jest natychmiast zatrzymać pociąg w systemie alarmowym (§ 18) 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. W przypadku przejechania 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, w celu upewnienia się o prawidłowym działaniu urządzeń radiołączności pociągowej.

§ 21

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 pisemnych, o których mowa w § 19 ust. 1.
2. Dyżurny ruchu zobowiązany jest zgłosić się 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 posterunek ruchu, dyżurny ruchu (jeżeli sam nie może nawiązać łączności z prowadzącym pojazd kolejowy z napędem), przekazuje treść informacji dyspozytorowi liniowemu, który powinien zobowiązać dyżurnego ruchu innego posterunku ruchu, w pobliżu którego znajduje się aktualnie prowadzony pojazd kolejowy z napędem, do przekazania tej informacji. W treści informacji należy określić dokładnie, którego szlaku (kilometra) lub posterunku ruchu dotyczy dana informacja.
4. W przypadku, gdy dyżurny ruchu odbierze informację o zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub wezwaniu o pomoc (pogotowie, Policja, Straż Ochrony Kolei itp.), powinien natychmiast podjąć wszelkie środki, stosownie do obowiązujących instrukcji oraz powiadomić o tym dyspozytora liniowego.
5. Jeżeli odebrana z pociągu informacja ma być przekazana do wiadomości dyspozytorowi lub innemu przedstawicielowi przewoźnika kolejowego, dyżurny ruchu przekazuje ją za pośrednictwem dyspozytora liniowego.
6. W przypadku otrzymania informacji, o których mowa w § 20 ust. 1 dyżurny ruchu – 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 sąsiednim torze, udzielając przy tym niezbędnych wskazówek dotyczących koniecznego postępowania. Pojazdom kolejowym z napędem wyprawianym na taki szlak – jeżeli nie ma przeciwwskazań do wyprawienia – informacje te należy przekazać przez radiotelefon lub odpowiednim rozkazem (jeżeli postanowienia instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów tego wymagają).

§ 22

Wymiana informacji między prowadzącymi pojazd kolejowy z napędem znajdującymi się na szlaku

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 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 kolejowe z napędem, należy przeprowadzać w sposób opisany w § 16. Jeżeli numer pojazdu kolejowego z napędem lub numer pociągu jest nieznan, 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”.

§ 23

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

1. Przekazywanie informacji ze szlaku do pojazdu kolejowego z napędem lub posterunku ruchu może być dokonywane przez pracowników wymienionych w § 11 ust. 1 pkt 4.
2. Wszystkie informacje dotyczące bezpieczeństwa ruchu powinny być przekazywane w systemie alarmowym do wiadomości prowadzących pojazdy kolejowe z napędem 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.

§ 24

Sieć drogowa i utrzymanie

1. Sieć drogowa i utrzymanie jest przeznaczona do zapewnienia łączności w czasie robót oraz przejazdów wykonywanych dla potrzeb zarządcy infrastruktury, w celu jej budowy, modernizacji, naprawy, utrzymania, nadzoru oraz usuwania usterek i awarii, pomiędzy:
 - 1) dyżurnym ruchu i pracownikami utrzymania: nawierzchni i podtorza oraz obiektów inżynierskich, wykonującymi prace na stacji lub przyległym szlaku; obsługą: maszyn do robót torowych, maszyn do wymiany toru i naprawy podtorza kolejowego, pociągów zmechanizowanych robót drogowych, pługów odśnieżnych, wagonów pomiarowych, itp.,
 - 2) dyżurnym ruchu i prowadzącymi pojazdy kolejowe z napędem, niewyposażonymi w radiotelefony sieci pociągowej, a wykorzystywane do robót utrzymania i budowy infrastruktury kolejowej,
 - 3) dyżurnym ruchu i pracownikami utrzymania urządzeń: sterowania ruchem kolejowym, elektroenergetycznych, telekomunikacji kolejowej oraz detekcji stanów awaryjnych taboru, wykonującymi prace na stacji lub przyległym szlaku,
 - 4) dyżurnym ruchu i diagnostami ds. automatyki, elektroenergetycznych, telekomunikacji kolejowej oraz nawierzchni i podtorza, obiektów inżynierskich, wykonującymi prace na stacji lub przyległym szlaku,
 - 5) dyżurnymi ruchu i kierowcami samochodów serwisowych oraz zespołów do usuwania usterek i awarii infrastruktury kolejowej,
 - 6) kierownikami zarządcy infrastruktury, utrzymujących infrastrukturę kolejową i kierowcami samochodów zarządcy infrastruktury oraz podległym personelem pracującym w terenie (w zakresie ograniczonym zasięgiem użytecznym radiotelefonów),
 - 7) kierownikami jednostek organizacyjnych wykonawcy utrzymującego infrastrukturę kolejową i kierowcami samochodów tych jednostek oraz podległym personelem pracującym w terenie (w zakresie ograniczonym zasięgiem użytecznym radiotelefonów),
 - 8) pracownikami wykonującymi prace w terenie, o których mowa w pkt. 1, 3 i 4 (w zakresie ograniczonym zasięgiem radiotelefonów),
 - 9) kierowcami samochodów, o których mowa w pkt. 5 (w zakresie ograniczonym zasięgiem radiotelefonów).
2. W sieci stosuje się radiotelefony stacjonarne, przewoźne i przenośne z selektywnym wywołaniem grupowym.
3. Dopuszcza się instalowanie radiotelefonów bez selektywnego wywołania w obiektach zarządcy infrastruktury oraz wykonawcy i samochodach, przynależnych do tych podmiotów, wyłącznie za zgodą zarządcy infrastruktury. Urządzenia te otrzymują znak

wywoławczy: "EKSPLOATACJA..." uzupełniony nazwą miejscowości będącej siedzibą jednostki

4. Radiotelefony stacjonarne wyposażone w kanały sieci drogowej i utrzymania, instaluje się w nastawniach dysponujących oraz zdalnego sterowania. Otrzymują one znaki wywoławcze obowiązujące dla nich w sieci pociągowej.
5. W uzasadnionych przypadkach, dopuszcza się instalowanie w nastawniach wykonawczych radiotelefonów stacjonarnych wyposażonych w kanały sieci drogowej i utrzymania oraz pociągowej i ratunkowej i przydziela się im znaki wywoławcze obowiązujące dla nich w sieci manewrowej.
6. Na liniach kolejowych nieprzewidzianych do wyposażenia w sieć pociągową, radiotelefony stacjonarne instalowane w obiektach wymienionych w ust. 4 i 5 należy wyposażać dodatkowo w kanał sieci ratunkowej.
7. Dopuszcza się instalowanie radiotelefonów stacjonarnych, wyposażonych w kanał sieci utrzymania, w pomieszczeniach wykonawcy utrzymującego urządzenia telekomunikacji kolejowej. Radiotelefony te otrzymują znak wywoławczy "TELEKOMUNIKACJA..." uzupełniony nazwą (skrót) wykonawcy oraz nazwą miejscowości będącą jego siedzibą.
8. Radiotelefony przewoźne, wyposażone w kanał sieci drogowej, mogą być instalowane w pojazdach kolejowych wykonawcy oraz zarządcy infrastruktury, a także w samochodach wykonawcy wykorzystywanych dla potrzeb budowy, modernizacji, utrzymania, naprawy, usuwania awarii infrastruktury kolejowej, takich jak:
 - 1) maszyny do robót torowych,
 - 2) maszyny do wymiany toru i naprawy podtorza kolejowego,
 - 3) pociągi zmechanizowanych robót drogowych,
 - 4) mechaniczne odśnieżarki torów,
 - 5) pługi, zespoły odśnieżne,
 - 6) pociągi pogotowia sieciowego,
 - 7) wagony rewizyjne,
 - 8) drezyny pomiarowe,
 - 9) wagony pomiarowe,
 - 10) drezyny, wózki motorowe,
 - 11) samochody serwisowe, pomiarowe, pogotowia technicznego, itp.
8. Radiotelefony zainstalowane w pojazdach wymienionych w ust. 8, otrzymują następujące znaki wywoławcze:
 - 1) numer pociągu nadany przez dyspozytora zarządcy infrastruktury – dla pojazdów kolejowych z napędem,
 - 2) nazwa pojazdu, uzupełniona numerem pociągu do którego pojazd jest przydzielony – dla pojazdów kolejowych bez napędu,
 - 3) "SAMOCHÓD..." uzupełniony nazwą (skrót) wykonawcy i miejscowości będącej jego siedzibą – dla samochodów wykonawcy utrzymującego nawierzchnię i podtorze,

obiekty inżynieryjne oraz urządzenia elektroenergetyczne.

9. Radiotelefony przewoźne, wyposażone w kanał sieci utrzymania, mogą być instalowane w samochodach serwisowych wykonawcy utrzymującego urządzenia telekomunikacji kolejowej. Otrzymują one znak wywoławczy: "SAMOCHÓD..." uzupełniony nazwą (skrót) wykonawcy i miejscowości będącej jego siedzibą.
10. Radiotelefony przewoźne, wyposażone w kanały sieci drogowej i utrzymania, instaluje się w samochodach zarządcy infrastruktury wymienionych w ust. 1 pkt. 5. Otrzymują one znak wywoławczy: "SAMOCHÓD..." uzupełniony nazwą (skrót) zarządcy infrastruktury i miejscowości będącej jego siedzibą.
11. Radiotelefony przenośne wyposażone w kanał sieci drogowej i kanały sieci pociągowej obowiązujące na obsługiwanych liniach kolejowych przydziela się, na czas wykonywania powierzonych obowiązków, pracownikom wykonującym obchód torów. Mogą oni korzystać z kanałów sieci pociągowej, wyłącznie w przypadkach zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i zdarzeń kolejowych dla przekazania meldunku w trybie alarmowym. Urządzenia te otrzymują znak wywoławczy "OBCHODOWY..." uzupełniony nazwą zarządcy infrastruktury albo określeniem miejsca wykonywania obchodu (np. szlaku).
12. Radiotelefony przenośne, wyposażone w kanał sieci drogowej, przydziela się do użytkowania:
 - 1) wytypowanym pracownikom zespołu obsługi pojazdów kolejowych wymienionych w ust. 8 pkt. 1 – 10,
 - 2) wytypowanym pracownikom wykonawcy utrzymującego: nawierzchnię i podtorze, obiekty inżynieryjne,
 - 3) wytypowanym pracownikom wykonawcy utrzymującego urządzenia elektroenergetyczne,
 - 4) pracownikom geodezji na czas wykonywania prac na obszarze zarządcy infrastruktury.
13. Radiotelefony przenośne użytkowników wymienionych w ust. 12 otrzymują następujące znaki wywoławcze:
 - 1) dla wytypowanego pracownika zespołu obsługi pojazdu kolejowego znak wywoławczy tworzy się przez dodanie do znaku wywoławczego radiotelefonu przewoźnego, określonego odpowiednio w ust. 8 pkt. 1 lub 2, cyfry wskazującej kolejny radiotelefon przenośny będący na wyposażeniu tego pojazdu,
 - 2) nazwa (skrót) wykonawcy uzupełniony nazwą miejscowości będącej siedzibą wykonawcy i cyfrą określającą kolejny radiotelefon w tej jednostce - dla wykonawcy utrzymującego nawierzchnię i podtorze oraz obiekty inżynieryjne,
 - 3) "ENERGETYKA..." uzupełniony nazwą miejscowości będącej siedzibą wykonawcy i cyfrą określającą kolejny radiotelefon w tej jednostce – dla wykonawcy utrzymującego urządzenia elektroenergetyczne,
 - 4) "GEODEZJA..." uzupełniony nazwą (skrót) wykonawcy i nazwą miejscowości będącej jego siedzibą oraz cyfrą określającą kolejny radiotelefon w tej jednostce – dla wykonawcy usług geodezyjnych.

14. Radiotelefony przenośne, wyposażone w kanały sieci drogowej i utrzymania, przydziela się do użytkowania następującym pracownikom jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury:
- 1) toromistrzom oraz mistrzom,
 - 2) diagnostom ds. automatyki, elektroenergetycznych oraz nawierzchni i podtorza, obiektów inżynierskich,
 - 3) wytypowanym pracownikom wykonującym roboty związane z utrzymaniem nawierzchni i podtorza oraz obiektów inżynierskich,
 - 4) wytypowanym pracownikom wykonującym prace związane z utrzymaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz detekcji stanów awaryjnych taboru,
 - 5) wytypowanym pracownikom nadzoru i kontroli ds. elektroenergetycznych, automatyki, nawierzchni i podtorza, obiektów inżynierskich oraz innych elementów infrastruktury kolejowej.
15. Radiotelefony przenośne, wyposażone w kanały sieci drogowej i utrzymania oraz w niezbędne kanały pozostałych sieci radiotelefonicznych eksploatowanych na nadzorowanym obszarze, przydziela się do użytkowania następującym pracownikom zarządcy infrastruktury:
- 1) pracownikom nadzoru, diagnostyki i kontroli urządzeń telekomunikacji kolejowej,
 - 2) innym upoważnionym pracownikom ds. telekomunikacji kolejowej.
16. Radiotelefony przenośne użytkowników wymienionych w ust. 14 i 15, otrzymują następujące znaki wywoławcze:
- 1) "TOROMISTRZ..." – dla toromistrzów,
 - 2) „AUTOMATYK...” – dla automatyków,
 - 3) "MISTRZ..." – dla mistrzów,
 - 4) "DIAGNOSTA..." – uzupełniony branżą – dla diagnostów ds. automatyki, telekomunikacji kolejowej, elektroenergetycznych oraz nawierzchni i podtorza, obiektów inżynierskich,
 - 5) "NADZÓR..." uzupełniony branżą – dla pracowników nadzoru i kontroli ds. automatyki, telekomunikacji kolejowej, elektroenergetycznych, nawierzchni i podtorza oraz obiektów inżynierskich.
 - 6) "EKSPLOATACJA..." – dla pracowników niewymienionych w pkt. 1 – 5, wykonujących prace związane z utrzymaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym, detekcji stanów awaryjnych taboru, nawierzchni i podtorza, obiektów inżynierskich oraz dla uprawnionych pracowników ds. telekomunikacji kolejowej.

Powyższe znaki wywoławcze uzupełnia się nazwą miejscowości będącej siedzibą jednostki macierzystej i cyfrą określającą kolejny numer radiotelefonu przeznaczonego dla tych potrzeb w danej jednostce albo miejscem wykonywanych czynności.

17. Dopuszcza się przydzielenie na okręg nastawczy jednego radiotelefonu przenośnego z kanałem sieci drogowej dla pracowników dokonujących czyszczenia rozjazdów. Radiotelefon ten otrzymuje znak wywoławczy "ZWROTNICZY..." uzupełniony nazwą stacji

lub innego posterunku ruchu, a w przypadku kilku okręgów nastawczych, dodatkowo cyfrą lub nazwą określającą dany okręg nastawczy.

18. Radiotelefony przenośne, wyposażone w kanał sieci utrzymania, przydziela się wytypowanym pracownikom wykonawcy, utrzymującego urządzenia telekomunikacji kolejowej. Urządzenia otrzymują znak wywoławczy: "TELEKOMUNIKACJA...", uzupełniony nazwą (skrótom) wykonawcy i nazwą miejscowości będącej jego siedzibą oraz cyfrą określającą kolejny radiotelefon w tej jednostce albo miejscem wykonywanych czynności.

Rozdział 3
POSTANOWIENIA KOŃCOWE

§ 25

Sprawdzanie stanu urządzeń łączności

1. Dyżurny ruchu obejmujący dyżur, zobowiązany jest:
 - 1) sprawdzić stan zewnętrzny urządzeń radiotelefonicznych oraz współpracujących z nimi urządzeń (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 kolejowym z napędem), a wynik odnotować w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem za podpisem.
 - 3) w razie przyjęcia pojazdu kolejowego z napędem 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 stosownej dokumentacji.

§ 26

Sprawdzanie systemu zdalnego zatrzymywania pociągów drogą radiową

1. Pojazdy kolejowe z napędem wyposażone w urządzenia radiołączności pociągowej oraz system „Radio-stop”, wjeżdżając na infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. , 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 kolejowych z napędem 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 technicznych, dokonuje zarządca infrastruktury.
5. Sprawdzenia prawidłowości działania radiotelefonu i instalacji systemu „Radio-stop” na pojazdach kolejowych z napędem, dokonuje użytkujący dany pojazd.
6. Sprawdzenia radiotelefonu przewoźnego zainstalowanego na pojeździe kolejowym z napędem i instalacji systemu „Radio-stop” dokonuje się przy uruchomionym pojeździe i włączonym radiotelefonie, na kanale testowym w obu kabinach sterowniczych, a w przypadku pociągu złożonego z elektrycznych zespołów trakcyjnych – tylko w kabinach czołowych lub mogących być czołowymi według planu obiegu składu. Wyboru kanału testowego zależy od typu radiotelefonu, dokonuje się zawsze poprzez ustawienie przełącznika kanałów na pozycji nr 10 lub na kanał oznaczony jako „Kanał 000”.
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 kolejowego z napędem 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 kolejowych z napędem, odpowiada użytkujący dany pojazd.

§ 27

Postępowanie w przypadku stwierdzenia usterek

1. Dyżurny ruchu w przypadku stwierdzenia uszkodzenia w obsługiwanych urządzeniach radiotelefonicznych, powinien:
 - 1) dokonać odpowiedniego zapisu w dzienniku uszkodzeń urządzeń łączności,
 - 2) zawiadomić o uszkodzeniu dyspozytora liniowego, dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków ruchu lub wyznaczonego pracownika zarządcy infrastruktury.Dyżurni ruchu sąsiednich posterunków ruchu o zaistniałym uszkodzeniu powinni zawiadomić radiotelefonicznie pojazdy kolejowe z napędem wyprawiane w kierunku posterunku ruchu, na którym zaistniało uszkodzenie urządzeń.
2. Jeżeli usterka urządzeń radiołączności zaistniała na pojeździe kolejowym z napędem 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 liniowego. Dyspozytor liniowy Spółki, powiadamia wszystkich dyżurnych ruchu na odcinku, dyspozytora liniowego innego zarządcy infrastruktury (w przypadku przejazdu pociągu na linię kolejową w innym zarządzie) oraz dyspozytora przewoźnika kolejowego, który zobowiązany jest do podjęcia bezzwłocznych działań dla naprawy (wymiany) urządzenia na pojeździe kolejowym z napędem w rejonie posterunku ruchu, na którym przewiduje się postój pociągu.
3. Jeżeli usterka zaistniała na pojeździe kolejowym z napędem z jednoosobową obsadą, prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien zatrzymać pociąg na najbliższym posterunku ruchu, powiadomić o tym dyżurnego ruchu i jeżeli jest to:
 - 1) pociąg pasażerski – wezwać do kabiny kierownika pociągu i kontynuować jazdę,
 - 2) inny pociąg lub pojazd kolejowy z napędem jadący luzem – dalsza jazda jest możliwa po dokonaniu naprawy radiotelefonu lub dostaniu innego maszynisty (w przypadku gdy nie ma kierownika pociągu) albo innego pojazdu trakcyjnego, ze sprawnym radiotelefonem,W przypadkach wymienionych w pkt 1 albo 2 (gdy dalsza jazda odbywać się będzie z uszkodzonym radiotelefonem) – dyżurny ruchu i dyspozytor liniowy, postępują według postanowień ust. 2.
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. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem po przyjeździe do jednostki macierzystej, zgłasza właściwemu dyspozytorowi o niesprawności urządzeń radiołączności i odnotowuje usterkę w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem.
6. Dyspozytor lub przedstawiciel przewoźnika kolejowego, który odebrał zgłoszenie o

uszkodzeniu radiotelefonu, powinien odnotować powyższy fakt w prowadzonej dokumentacji i powiadomić o tym pracownika utrzymania urządzeń radiołączności.

7. Pracownik utrzymania urządzeń radiołączności, zobowiązany jest po dokonanej naprawie radiotelefonu stacjonarnego, wnieść odpowiedni zapis do dziennika uszkodzeń urządzeń łączności, a po naprawie radiotelefonu przewoźnego zainstalowanego na pojeździe kolejowym, w książce pokładowej pojazdu z napędem.
8. Na posterunku nastawczym wyposażonym w system zdalnego sterowania sieciami radiotelefonicznymi, w sytuacji dokonania zdalnej naprawy lub przywrócenia sprawności urządzenia radiołączności, pracownik utrzymania urządzeń radiołączności może dokonać zapisu o zrealizowanych zabiegach za pośrednictwem pracownika posterunku (np. dyżurnego ruchu).
9. W przypadku stwierdzenia uszkodzenia radiotelefonu, bezpośredni użytkownik zobowiązany jest wymienić go na sprawny w macierzystej jednostce organizacyjnej.

TABELA ZMIAN

Nr zmiany	Nr uchwały Zarządu Spółki	Jednostki redakcyjne, w których wprowadzono zmiany	Data wejścia w życie
1	2	3	4
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			
8.			
9.			
10.			

Uwaga: Przy wnoszeniu zmian do tekstu instrukcji należy wskazywać numer porządkowy zmiany



SKM
szybka kolej miejska

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.

GRUPA PKP

