



Dodatek A

do specyfikacji technicznych „Ruch kolejowy”

przyj ty na podstawie
rozporz dzenia Komisji (UE) 2015/995
z dnia 8 czerwca 2015 r.

zmieniaj cego decyzj 2012/757/UE

**PRZEPISY I ZASADY RUCHOWE DOTYCZ CE ERTMS
(ETCS 3.3.0 i GSM-R 7.0)**



1. HISTORIA ZMIAN

Wersja	Data	Zmiana/opis	Autorzy
1	01/02/08	Wersja pierwsza	ERA
2	23/07/12	ETCS wersja 2.3.0d	ERA
3	02/12/13	ETCS wersja 3.3.0 / sygnał alarmowy GSM-R	ERA
4	01/07/15	ETCS 3.3.0 i GSM-R 7.0	ERA



2. SPIS TRE CI

1. HISTORIA ZMIAN	2
2. SPIS TRE CI	3
3. WPROWADZENIE	8
3.1 CEL I STRUKTURA DOKUMENTU	8
3.2 PRZEDMIOT I ZAKRES ZASTOSOWANIA	9
4. ODNIESIENIA, TERMINY I SKRÓTY	10
4.1 DOKUMENTY REFERENCYJNE	10
4.2 TERMINY I SKRÓTY	10
5. ZASADY	16
5.1 ZASADY DOTYCZ CE ETCS	16
5.1.1 SYGNALIZACJA W KABINIE	16
5.1.2 ZNAJOMO POZIOMU OPERACYJNEGO	16
5.1.3 PRZESTRZEGANIE SYGNAŁÓW	16
5.1.4 TO MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE.	17
5.1.5 TO MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE.	17
5.1.6 ZEZWOLENIE NA ROZPOCZ CIE JAZDY W TRYBIE SR.....	18
5.1.7 OGRANICZENIA PR DKO CI W TRYBIE SR.....	18
5.1.8 ZEZWOLENIE NA PRZEJECHANIE POZA EOA.....	18
5.1.9 WŁ CZENIE HAMOWANIA POCI GU / JAZDY MANEWROWEJ PRZEZ URZ DZENIA BKJP	18
5.2 ZASADY DOTYCZ CE GSM-R.....	19
6. PRZEPISY ETCS	20
6.1 URUCHAMIANIE WYPOSA ENIA POKŁADOWEGO ETCS.....	20
6.2 PRZYGOTOWANIE RUCHU	20
6.2.1 Pojazd trakcyjny musi porusza si jako poci g.....	20
6.2.2 Pojazd trakcyjny ma porusza si w trybie SH.....	21
6.2.3 Pojazd trakcyjny musi porusza si w trybie NL.....	21
6.2.4 Pojazd trakcyjny musi porusza si jako poci g i konieczne jest potwierdzenie dla SR	21
6.3 JAZDA MANEWROWA W TRYBIE SH.....	23
6.3.1 R czne przej cie w tryb SH	23
6.3.2 Automatyczne wej cie w tryb SH.....	23
6.3.3 Jazda w trybie SH.....	23
6.3.4 Utrzymanie trybu SH przy zmianie kabiny.....	23



6.3.5	Wyjście z trybu SH.....	24
6.3.6	Zezwolenie na SH nieudzielone.....	24
6.3.7	Przejście przez określone granice obszaru manewrowego.....	24
6.4	WPROWADZANIE DANYCH.....	25
6.4.1	Wprowadzanie danych podczas przygotowywania pociągów.....	25
6.4.2	Ręczna zmiana danych.....	25
6.4.3	Zmiana danych przez rodzła zewnętrzne ETCS.....	26
6.5	TO MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE.....	27
6.6	TO MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE.....	27
6.7	WJAZD I PORUSZANIE SI NA POZIOMIE 0.....	28
6.7.1	Komunikat.....	28
6.7.2	Potwierdzenie.....	28
6.7.3	Jazda pociągów.....	28
6.8	WJAZD I PORUSZANIE SI NA POZIOMIE 1.....	29
6.8.1	Komunikat.....	29
6.8.2	Potwierdzenie.....	29
6.8.3	Jazda pociągów.....	29
6.9	WJAZD I PORUSZANIE SI NA POZIOMIE 2.....	30
6.9.1	Komunikat.....	30
6.9.2	Potwierdzenie.....	30
6.9.3	Jazda pociągów.....	30
6.10	WJAZD I PORUSZANIE SI NA POZIOMIE 3.....	31
6.10.1	Komunikat.....	31
6.10.2	Potwierdzenie.....	31
6.10.3	Jazda pociągów.....	31
6.11	WJAZD I PORUSZANIE SI NA POZIOMIE NTC.....	32
6.11.1	Komunikat.....	32
6.11.2	Potwierdzenie.....	32
6.11.3	Jazda pociągów.....	32
6.12	JAZDA W TRYBIE FS.....	33
6.13	JAZDA W TRYBIE OS.....	34
6.14	JAZDA W TRYBIE SR.....	35
6.15	JAZDA W TRYBIE LS.....	36
6.16	JAZDA W TRYBIE UN.....	36
6.17	JAZDA W TRYBIE SN.....	37
6.18	ZBLIŻENIE SI DO EOA Z OKREŚLONĄ MAKSYMALNĄ PRĘDKOŚCI DOJAZDU.....	37



6.19	POST POWANIE W PRZYPADKU DANIA POTWIERDZENIA WOLNEGO TORU PRZED POJAZDEM.....	38
6.20	PRZEJE D ANIE ODCINKA Z OPUSZCZONYMI(-I) PANTOGRAFEM(-AMI)	39
6.21	ZMIANA SYSTEMU ZASILANIA	40
6.22	PRZEJE D ANIE ODCINKA Z GŁÓWNYM WYŁ CZNIKIEM ZASILANIA W POZYCJI WYŁ CZENIA.....	41
6.23	PRZEJE D ANIE PRZEZ OBSZAR BEZ ZATRZYMYWANIA.....	42
6.24	PRZEJE D ANIE ODCINKA Z WYŁ CZNIEM HAMULCA MAGNETYCZNEGO	43
6.25	PRZEJE D ANIE ODCINKA Z WYŁ CZNIEM HAMULCA WIROPR DOWEGO....	44
6.26	PRZEJE D ANIE ODCINKA Z WYŁ CZNIEM HAMULCA ODZYSKOWEGO.....	45
6.27	PRZEJE D ANIE PRZEZ ODCINEK Z HERMETYZACJ	46
6.28	URUCHOMIENIE D WI KOWEGO URZ DZENIA OSTRZEGAWCZEGO.....	46
6.29	ZMIANA WSPÓŁCZYNNIKA PRZYCZEPNO CI.....	47
6.30	PRZEJE D ANIE PRZEZ DZIUR RADIOW	47
6.31	WJAZD NA ZAJ TY ODCINEK TORU W OBR BIE STACJI.....	47
6.32	WYKONYWANIE RUCHU W TANDEMIE	48
6.32.1	Wej cie w tryb NL.....	48
6.32.2	Wykonywanie ruchu w tandemie.....	48
6.32.3	Wyj cie z trybu NL.....	48
6.33	COFNI CIE ZEZWOLENIA NA RUCH POCI GU ERTMS	49
6.34	POST POWANIE W PRZYPADKU SYTUACJI KRYZYSOWEJ	50
6.34.1	Zabezpieczenie poci gów.....	50
6.34.2	Wznowienie jazdy poci gów	50
6.34.3	Zabezpieczenie i wznowienie ruchu w je dzie manewrowej.....	51
6.35	ZATRZYMANIE W BEZPIECZNYM OBSZARZE.....	52
6.36	PCHANIE W TRYBIE RV	53
6.36.1	Przygotowanie ruchu w trybie RV	53
6.36.2	Jazda w trybie RV.....	53
6.36.3	Przekroczenie dozwolonej odległo ci w trybie RV.....	54
6.36.4	Wyj cie z trybu RV.....	54
6.37	REAGOWANIE NA RUCH NIEZAMIERZONY	55
6.38	POST POWANIE W PRZYPADKU NIEODPOWIEDNIO CI TRASY.....	55
6.39	ZEZWOLENIE NA PRZEJECHANIE POZA EOA	56
6.40	REAGOWANIE NA SYTUACJE NIEOCZEKIWANE PODCZAS PRZYGOTOWANIA RUCHU POCI GU	57
6.40.1	Pojazd trakcyjny musi porusza si jako poci g, ale konieczne jest potwierdzenie dla SH	57
6.40.2	Poci g został odrzucony	57



6.41	REAGOWANIE NA WŁ CZENIE HAMOWANIA PRZEZ URZ DZENIA BKJP	58
6.41.1	rodki bezpo rednie	58
6.41.2	Aby kontynuowa jazd	59
6.41.3	Nie jest wymagany ruch po wł czeniu hamowania przez urz dzenia BKJP.....	60
6.41.4	Wł czenie hamowania przez urz dzenia BKJP podczas przeje d ania przez okre lon granic obszaru manewrowego	60
6.42	POST POWANIE W PRZYPADKU AWARII URZ DZE PRZYTOROWYCH	61
6.43	POST POWANIE W PRZYPADKU NIEZGODNO CI MI DZY URZ DZENIEM PRZYTOROWYM A WYPOSA ENIEM POKŁADOWYM ETCS.....	61
6.44	POST POWANIE W PRZYPADKU NIEZABEZPIECZONYCH PRZEJAZDÓW KOLEJOWYCH.....	62
6.44.1	Je li aktualnym trybem jest FS, OS lub LS	62
6.44.2	Je li aktualnym trybem jest SR	62
6.45	POST POWANIE W PRZYPADKU BŁ DU ODCZYTU BALISY	62
6.46	POST POWANIE W PRZYPADKU NIEPOWODZENIA PRZEJ CIA MI DZY POZIOMAMI.....	63
6.46.1	Je eli hamowanie poci gu zostało wł czone przez urz dzenia BKJP	63
6.46.2	Je li aktualnym trybem jest SR	63
6.46.3	We wszystkich pozostałych przypadkach.....	63
6.47	POST POWANIE W PRZYPADKU BRAKU INFORMACJI RBC	64
6.48	POST POWANIE W PRZYPADKU BRAKU Ł CZNO CI RADIOWEJ	65
6.49	POST POWANIE W PRZYPADKU BŁ DU AUTOTESTU	66
6.50	POST POWANIE W PRZYPADKU AWARII POKŁADOWEGO WYPOSA ENIA RADIOWEGO	66
6.50.1	Podczas przygotowywania pojazdu trakcyjnego	66
6.50.2	Podczas jazdy	66
6.51	POST POWANIE W PRZYPADKU PUSTEGO EKRANU DMI	67
6.52	POST POWANIE W PRZYPADKU AWARII SYSTEMU	67
6.53	POST POWANIE W PRZYPADKU AWARII NTC.....	67
6.54	POST POWANIE W PRZYPADKU VBC	67
7.	PRZEPISY DOTYCZ CE GSM/R.....	68
7.1	WYBÓR TRYBU GSM-R	68
7.2	WPROWADZANIE NUMERU FUNKCYJNEGO.....	68
7.3	WYBÓR SIECI GSM-R NA PRZEJ CIU GRANICZNYM.....	68
7.4	WYREJESTROWANIE	68
7.5	TO MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE.....	69
7.6	POST POWANIE W PRZYPADKU BŁ DU AUTOTESTU.....	69
7.7	POST POWANIE W PRZYPADKU BRAKU SIECI GSM-R.....	69



7.8	POST POWANIE W PRZYPADKU AWARII POKŁADOWEGO URZĄDZENIA GSM-R W CZASIE JAZDY	69
7.9	POST POWANIE W PRZYPADKU NIEPOWODZENIA WYREJESTROWANIA.....	69
7.10	POST POWANIE W PRZYPADKU, GDY NUMER FUNKCYJNY JEST NIEDOSTĘPNY.....	70
7.11	POST POWANIE W PRZYPADKU, GDY NUMER FUNKCYJNY JEST JUŻ UŻYTY	70
7.12	POST POWANIE W PRZYPADKU BŁĄDU PODCZAS WPROWADZANIA NUMERU FUNKCYJNEGO	70
8.	ZAŁĄCZNIK A – ROZKAZY PISEMNE ERTMS	71
9.	ZAŁĄCZNIK B – WYKAZ KATEGORII EKSPLOATACYJNYCH POCIĄGÓW W SYSTEMIE ETCS	79
10.	ZAŁĄCZNIK C – TABELA ODNIESIENIA DO PRZEPISÓW NIEZHARMONIZOWANYCH.....	80



3. WPROWADZENIE

3.1 CEL I STRUKTURA DOKUMENTU

Niniejszy dokument zawiera ujednolicone przepisy i zasady ruchowe dotycz ce eksploatacji systemu ERTMS.

Struktura ka dego przepisu jest nast puj ca:

- tytuł,
- w razie konieczno ci w ramce podano sytuacje, w których przepis ma zastosowanie, w tym odpowiednie poziomy ETCS; czasami sytuacja jest opisana dla okre lonych podpunktów przepisu,
- tre przepisu.

Je eli niniejszy dokument odnosi si do poziomu 1, to ma zastosowanie do obu zastosowa , z sygnałami przytorowymi i bez.

Je eli niniejszy dokument odnosi si do poziomu 2, to ma zastosowanie do obu zastosowa , z sygnałami przytorowymi i bez.

Wszystkie wyra enia odnosz ce si do osób dotycz jednakowo m czyzn i kobiet.

Załącznik A zawiera poszczególne rozkazy pisemne ERTMS.

Załącznik B zawiera poszczególne kategorie eksploatacyjne poci gów ETCS.

Załącznik C zawiera wykaz odniesie do przepisów niezharmonizowanych. W niektórych sytuacjach procedura nie jest zwi zana z ERTMS, dlatego zale y od przepisów niezharmonizowanych.

Opis funkcji technicznych ETCS i GSM-R znajduje si w odpowiedniej specyfikacji dotycz cej wymaga systemowych i dlatego nie wchodzi w zakres niniejszego dokumentu.

Je eli informacje wy wietlane na DMI nie wymagaj działania ze strony maszynisty, to takie informacje nie s uwzgl dnione w przepisach.



3.2 PRZEDMIOT I ZAKRES ZASTOSOWANIA

Zakres jest następujący:

- zastosowanie ETCS poziomu 1, niezależnie od tego, czy obecne są sygnały przytorowe lub radiowe przesyłanie informacji uaktualniających (radio infill),
- zastosowanie ETCS poziomu 2, niezależnie od tego, czy obecne są sygnały przytorowe,
- zastosowanie ETCS poziomu 3 bez sygnałów przytorowych,
- zastosowanie dla przejść ETCS między poziomami 1, 2 i 3,
- przejścia ETCS z poziomu / na poziom NTC,
- GSM-R.

Następujące pozycje nie są objęte zakresem:

- zastosowanie ETCS na poziomie 0 (i przejścia na inny poziom / z innego poziomu),
- poziom NTC ETCS.

Przepisy zostały opracowane niezależnie od innych systemów sterowania, jakie mogą być obecne, w tym wyposażenia linii w ETCS poziomu 1/2/3.

Jeżeli poziom 1 ETCS lub poziom 2 ETCS są wdrażane na liniach wyposażonych w inne systemy sterowania, to należy ocenić stosowność tych przepisów, a w razie konieczności uzupełnić je przepisami niezharmonizowanymi. Dotyczy to także linii wyposażonych w oba poziomy ETCS 1 i 2.

Niektóre sytuacje wymagają jednak uwzględnienia informacji wyświetlanych na DMI, które odnoszą się do poziomu 0 ETCS lub poziomu NTC ETCS.

Przepisy dotyczące użytkowania radiostacji głosowej GSM-R obowiązują na liniach wyposażonych w GSM-R niezależnie od używanego systemu sterowania.



4. ODNIESIENIA, TERMINY I SKRÓTY

4.1 DOKUMENTY REFERENCYJNE

Tabela 1 : dokumenty referencyjne

Nr ref.	Nr ref. dokumentu	Tytuł
[1]	Załącznik A do TSI „Sterowanie”	ERA/REC/03-2012/ERTMS

4.2 TERMINY I SKRÓTY

Tabela 2 : Terminy

Termin	Definicja
Potwierdzenie	Potwierdzenie wydawane przez maszynistę w odpowiedzi na dane urządzenie pokładowego ETCS, które otrzymał informacje, które ma uwzględniać.
Obowiązujące ograniczenie prędkości (w trybie SR)	Najniższa prędkość dopuszczalna według: <ul style="list-style-type: none">• maksymalnej prędkości dla SR,• maksymalnej prędkości pociągu,• rozkładu jazdy / opisu trasy,• tymczasowych ograniczeń prędkości (przekazanych w sposób inny niż rozkaz pisemny),• rozkazu pisemnego.
Zezwolenie na ruch pociągu ERTMS	Zezwolenie na ruch pociągu wydawane za pomocą: <ul style="list-style-type: none">• sygnału „kontynuuj” na sygnalizatorze przytorowym,• MA lub• rozkazu pisemnego:<ul style="list-style-type: none">○ pozostać w trybie SR po przygotowaniu pociągu do ruchu,○ przejechać poza EOA lub○ kontynuować jazdę po włączeniu hamowania przez urządzenie BKJP.



Tabela 2 : Terminy

Termin	Definicja
Przejście graniczne	Miejsce, w którym pociąg przejeżdża z sieci kolei jednego państwa członkowskiego do sieci kolei drugiego państwa członkowskiego.
Wyrejestrowanie	Zakończenie tymczasowego związku między numerem telefonu a numerem kursowym pociągu. Czynność ta może być zapoczątkowana przez użytkownika radia GSM-R, przez systemy automatyczne lub przez zarządcę sieci. Wyrejestrowanie umożliwia ponowne wykorzystanie numeru kursowego wyrejestrowanego pociągu.
Interfejs maszynista/pojazd (DMI)	Urządzenie pociągu umożliwiające komunikację między wyposażeniem pokładowym ETCS a maszynistą.
Obszar cofania kryzysowego	Obszar, w którym dozwolone jest cofanie pociągu.
Rozkaz „Zatrzymanie awaryjne”	Rozkaz ETCS, aby hamować pociąg z maksymalną siłą hamowania do całkowitego zatrzymania.
Koniec zezwolenia na jazdę (EOA)	Miejsce, do którego pociąg ETCS może dojechać w ramach otrzymanego zezwolenia i w którym prędkość docelowa jest równa zero.
Znak powrotu ETCS	Zharmonizowany przytorowy sygnał ETCS służący do identyfikacji końca odcinka blokowego jako potencjalnego EOA.
Wyposażenie pokładowe ETCS	Część systemu ETCS zainstalowana na pojedynczym kolejkowym.
Znak zatrzymania ETCS	Zharmonizowany przytorowy sygnał ETCS służący do: <ul style="list-style-type: none">• identyfikacji końca odcinka blokowego jako potencjalnego EOA oraz• wskazania miejsca, w którym pociąg poruszający się w trybie SR musi się zatrzymać.
Kategoria eksploatacyjna ETCS pociągu	Zbiór parametrów technicznych lub eksploatacyjnych pociągu, których dotyczy dany profil prędkości ETCS.



Tabela 2 : Terminy

Termin	Definicja
Numer funkcyjny (GSM-R)	<p>Pełny numer używany w ramach systemu adresowania funkcyjnego do identyfikacji użytkownika konkretnego systemu na podstawie jego funkcji lub roli, a nie konkretnego urządzenia radiowego lub przypisanego użytkownika.</p> <p>Numer funkcyjny można podzielić na dwie części:</p> <ul style="list-style-type: none">• adresowanie funkcyjne (proces adresowania połączenia przy użyciu określonego numeru reprezentującego funkcję, jak pełni użytkownik, a nie numeru identyfikującego konkretnego urządzenie GSM-R),• adresowanie zależne od połączenia (proces adresowania danej funkcji – z reguły nastawniczego – na podstawie aktualnego połączenia użytkownika – z reguły pociągu).
Tryb GSM-R	<p>Status pokładowego urządzenia GSM-R, które zapewnia funkcje do:</p> <ul style="list-style-type: none">• ruchu pociągu,• jazdy manewrowej.
Sieć GSM-R	Sieć radiowa zapewniająca funkcje GSM-R.
Znacznik sieci GSM-R	Zharmonizowany sygnał przytorowy GSM-R wskazujący sieć, jak należy wybrać.
Urządzenie pokładowe GSM-R	Człowiek systemu GSM-R zainstalowana na pojedynczym kolejowym.
Prędkość maksymalna dla RV	Prędkość maksymalna z urządzeń przytorowych w trybie RV.
Prędkość maksymalna dla SR	Prędkość maksymalna z urządzeń przytorowych w trybie SR.
Zezwolenie na jazdę (MA)	Pozwolenie dla pociągu na jazdę do określonego miejsca z nadzorem prędkości.



Tabela 2 : Terminy

Termin	Definicja
Obszar bez zatrzymywania	Obszar określony przez zarządcę infrastruktury, w którym zatrzymanie pociągów może nie być bezpieczne lub właściwe.
Prędkość maksymalna na potrzeby ruchu unieważnienia EOA	Maksymalna prędkość, przy której działa funkcja ruchu unieważnienia EOA.
Prędkość dopuszczalna	Prędkość maksymalna, z jaką może odbywać się ruch/jazda manewrowa pociągów bez ostrzeżenia lub włączenia hamulców przez ETCS.
Sygnał rodzaju „kontynuuj”	Rodzaj sygnału, który zezwala maszyniście na przejechanie za sygnał.
Pchanie	Ruch pociągów, w którym kierowca nie znajduje się w kabinie prowadzącej pojazd prowadzącego.
Łączność radiowa	Wymiana informacji między wyposażeniem pokładowym ETCS a RBC/urządzeniem do radiowego przesyłania informacji uaktualniających (infill).
Centrum sterowania radiowego (RBC)	Scentralizowana jednostka przytorowa ETCS kontrolująca ruch pociągów ETCS na poziomie 2/3.
Dziura radiowa	Określony obszar, w którym nie można ustanowić niezawodnego kanału łączności radiowej.
Rejestracja	Tymczasowy związek między numerem telefonu a numerem kursowym pociągów.
Maksymalna prędkość dojazdu	Maksymalna prędkość, z jaką pociąg może dojechać do końca swojego zezwolenia na jazdę.
Cofnięcie MA	Cofnięcie poprzednio udzielonego zezwolenia na jazdę.



Tabela 2 : Terminy

Termin	Definicja
Opis trasy	Opis linii i związanych z niurzędze przytorowych dla linii, na których b dzie pracowa maszynista, dotycz cy prowadzenia poci gu.
Zabezpieczanie	rodki stosowane w celu uniemo liwienia niezamierzonego ruchu pojazdów kolejowych.
Jazda manewrowa	Sposób poruszania pojazdów bez danych poci gu, kontrolowany przez rozkazy jazdy manewrowej.
Tandem	Co najmniej dwa pojazdy trakcyjne sprz one mechanicznie i pneumatycznie, nie wszystkie sterowane zdalnie, z których ka dy pojazd trakcyjny bez sterowania zdalnego wymaga maszynisty.
Tymczasowe ograniczenie pr dko ci	Zmniejszenie pr dko ci na linii przez ograniczony czas.
Komunikat tekstowy	Informacja pisemna wy wietlana na DMI.
Dane o poci gu	Informacje opisuj ce charakterystyk poci gu.
Przygotowuj cy poci g	Osoba odpowiedzialna za przygotowanie poci gu.
Przej cie	Kontrolowana zmiana z jednego poziomu ETCS na inny.
Punkt przej ciowy	Punkt, w którym odbywa si przej cie mi dzy poziomami ETCS.
Wł czenie hamowania przez urz dzenia BKJP	Nieodwołalne wł czenie hamulców awaryjnych przez ETCS do całkowitego zatrzymania poci gu / jazdy manewrowej.



Tabela 3 : Skróty

Skrót	Definicja
DMI	Interfejs maszynista/pojazd
EOA	Koniec zezwolenia na jazd
ERTMS	Europejski system zarz dzenia ruchem kolejowym
ETCS	Europejski system sterowania poci gciem
FS	Pełny nadzór
G	Tryb hamowania poci gu towarowego
GSM-R	Globalny system kolejowej radiokomunikacji ruchomej
LS	Nadzór ograniczony
MA	Zezwolenie na jazd
NL	Nieprowadz cy
NTC	Krajowy system sterowania poci gciem
OS	Na widoczno
P	Tryb hamowania poci gu pasa erskiego
RBC	Centrum sterowania radiowego
RV	Cofanie
SH	Jazda manewrowa
SN	System krajowy
SR	Odpowiedzialno personelu
STM	Specyficzny moduł transmisyjny
UN	Linia niewyposa ona
VBC	Wirtualny obszar pokrycia balisami



5. ZASADY

5.1 ZASADY DOTYCZĄCE ETCS

5.1.1 SYGNALIZACJA W KABINIE

Sygnalizacja w kabinie przekazuje zezwolenia na jazdę do pociągów; zezwolenia te są wyświetlane na DMI zainstalowanym w kabinie maszynisty. Maszynista odczytuje informacje wyświetlane na DMI i reaguje w sposób wymagany przez przepisy eksploatacyjne; takie przepisy (w tym przepisy niezharmonizowane) mogą wymagać, aby maszynista wyrażał na zewnątrz kabiny.

5.1.2 ZNAJOMOŚĆ POZIOMU OPERACYJNEGO

Przed zastosowaniem przepisu ETCS właściwego dla danego poziomu operacyjnego nastawiczy sprawdza, na jakim poziomie funkcjonuje dany pociąg.

5.1.3 PRZESTRZEGANIE SYGNAŁÓW

Maszynista przestrzega instrukcji wyświetlanych na DMI.



5.1.4 TO MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE.

5.1.5 TO MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE.



5.1.6 ZEZWOLENIE NA ROZPOCZĄCIE JAZDY W TRYBIE SR

Maszynista zostaje upoważniony przez nastawniczego do rozpoczęcia jazdy w trybie SR za pośrednictwem rozkazu pisemnego, z wyjątkiem rozpoczęcia jazdy na poziomie 1/2 z sygnałami przytorowymi.

5.1.7 OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI W TRYBIE SR

Nastawniczy przekazuje maszyniście pociągowi poruszającego się w trybie SR wszelkie ograniczenia prędkości nieprzekraczające maksymalną dla SR za pośrednictwem rozkazu pisemnego, chyba że maszynista jest informowany o takich ograniczeniach prędkości za pomocą specjalnego dokumentu / urządzenia komputerowego.

5.1.8 ZEZWOLENIE NA PRZEJECHANIE POZA EOA

Maszynista jest upoważniony przez nastawniczego do przejechania poza EOA tylko za pomocą rozkazu pisemnego.

5.1.9 WŁĄCZENIE HAMOWANIA POCIĄGU / JAZDY MANEWROWEJ PRZEZ URZĄDZENIA BKJP

Po sytuacji włączenia hamowania przez urządzenia BKJP maszynista kontynuuje jazdę w tym samym kierunku tylko po otrzymaniu od nastawniczego zezwolenia w formie rozkazu pisemnego.



5.2 ZASADY DOTYCZ CE GSM-R

To miejsce celowo pozostawiono puste.



6. PRZEPISY ETCS

6.1 URUCHAMIANIE WYPOSA ENIA POKŁADOWEGO ETCS

Maszynista włącza wyposażenie pokładowe ETCS.

Poziomy 0, 1, 2, 3, NTC

Na danie wyposażenia pokładowego ETCS maszynista wprowadza, wprowadza ponownie lub potwierdza dane identyfikacyjne maszynisty, poziom, dane identyfikacyjne sieci radiowej i dane identyfikacyjne / numer telefonu RBC.

Gdy wyświetla się następujący komunikat tekstowy:

„Nie zarejestrowano w sieci radiowej”

maszynista wprowadza dane identyfikacyjne sieci radiowej.

6.2 PRZYGOTOWANIE RUCHU

Wyposażenie pokładowe ETCS jest włączone i działa.

Poziomy 0, 1, 2, 3, NTC

Na poziomie 2/3, jeżeli wystąpi odmowa pociągu, maszynista stosuje przepis „Reagowanie na sytuacje nieoczekiwane podczas przygotowania ruchu pociągu” (pkt 6.40.2).

6.2.1 Pojazd trakcyjny musi poruszać się jako pociąg

Maszynista:

- stosuje przepis „wprowadzanie danych” (pkt 6.4.1),
- wybiera „Start”.

W przypadku dania potwierdzenia dla SR na poziomie 1 bez sygnałów przytorowych, na poziomie 2 bez sygnałów przytorowych i na poziomie 3 maszynista stosuje pkt 6.2.4.

W przypadku dania potwierdzenia dla SH na poziomie 2/3 maszynista stosuje przepis „Reagowanie na sytuacje nieoczekiwane podczas przygotowania ruchu pociągu” (pkt 6.40.1).



6.2.2 Pojazd trakcyjny ma poruszać się w trybie SH

Maszynista dokonuje przygotowania do jazdy manewrowej i stosuje przepis „Jazda manewrowa w trybie SH”.

6.2.3 Pojazd trakcyjny musi poruszać się w trybie NL

Maszynista lokomotywy nieprowadzącej dokonuje przygotowania do jazdy w tandemie i stosuje przepis „Wykonywanie jazdy w tandemie”.

6.2.4 Pojazd trakcyjny musi poruszać się jako pociąg i konieczne jest potwierdzenie dla SR

Poziomy: 1 bez sygnałów przytorowych, 2 bez sygnałów przytorowych, 3

Gdy wyświetla się następujący symbol z pulsującą ramką :



maszynista powiadamia nastawniczego o sytuacji.

Przed potwierdzeniem maszynista otrzymuje od nastawniczego zezwolenie na rozpoczęcie ruchu w trybie SR za pośrednictwem rozkazu pisemnego ETCS 07.

Przed upoważnieniem maszynisty do rozpoczęcia ruchu w trybie SR nastawniczy, zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi:

- sprawdza, czy dla trasy spełnione wszystkie warunki,
- sprawdza wszystkie konieczne ograniczenia i/lub instrukcje i włącza je do rozkazu pisemnego ETCS 07,
- sprawdza tymczasowe ograniczenia prędkości, które mają być uwzględnione w rozkazie pisemnym ETCS 07.

Jeżeli pociąg nie znajduje się na znaku zatrzymania ETCS, to zezwolenie to jest ważne od aktualnego położenia pociągu do następnego znaku zatrzymania ETCS.

Jeżeli pociąg znajduje się na znaku zatrzymania ETCS, to zezwolenie to jest ważne od takiego znaku zatrzymania ETCS do następnego; nastawniczy upoważnia maszynistę do przejechania poza EOA za pośrednictwem rozkazu pisemnego ETCS 07.



Maszynista:

- otrzymuje rozkaz pisemny ETCS 07 od nastawniczego,
- sprawdza obowiązujące ograniczenie prędkości,
- na danie stosuje funkcję sterowania ręcznego,
- a gdy wyświetla się następujący symbol:



- uruchamia pociąg,
- w czasie wyświetlania symbolu nie przekracza prędkości maksymalnej na potrzeby ręcznego uniemożliwienia EOA.

Jeżeli jest to dozwolone na podstawie przepisów niezharmonizowanych, nastawniczy może upoważnić maszynistę do przejechania kilku kolejnych znaków zatrzymania ETCS na podstawie jednego rozkazu pisemnego.

Jeżeli nastawniczy jest w stanie ustalić, że tor jest wolny, to może zwolnić maszynistę z jazdy na widoczno w trybie SR zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi.



6.3 JAZDA MANEROWA W TRYBIE SH

Tabor musi jechać w trybie SH.

Poziomy 1, 2, 3

6.3.1 Ręczne przejście w tryb SH

Maszynista wybiera „Jazdę manewrową” zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi.

6.3.2 Automatyczne wejście w tryb SH

Gdy wyświetla się następujący symbol z pulsującą ramką:



maszynista:

- najpierw sprawdza, czy ma prawidłowe informacje dotyczące ruchu, który ma wykonać,
- następnie potwierdza.

6.3.3 Jazda w trybie SH

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista stosuje przepisy niezharmonizowane.

6.3.4 Utrzymanie trybu SH przy zmianie kabiny

Jeżeli procedura manewrowa wymaga użycia kilku kabin, maszynista może wybrać „Utrzymanie jazdy manewrowej” przed zamknięciem pulpitu maszynisty.



6.3.5 Wyjście z trybu SH

Po zakończeniu wszystkich ruchów manewrowych w trybie SH maszynista:

- wybiera „Wyjście z jazdy manewrowej”,
- sprawdza, czy żadne pojazdy trakcyjne nie pozostały w trybie „Utrzymanie jazdy manewrowej”.

6.3.6 Zezwolenie na SH nieudzielone

Poziomy 2, 3

Gdy wyświetla się jeden z następujących komunikatów tekstowych:

„Odmowa SH”

„Błąd nadania SH”

maszynista powiadamia nastawniczego o sytuacji.

Maszynista i nastawniczy stosują przepisy niezharmonizowane.

6.3.7 Przejście przez określone granice obszaru manewrowego

Jeżeli jazda manewrowa wymaga przejechania przez określone granice obszaru manewrowego, maszynista i nastawniczy stosują przepisy niezharmonizowane.



6.4 WPROWADZANIE DANYCH

Trzeba wprowadzić lub zmienić dane.

Poziomy 0, 1, 2, 3, NTC

6.4.1 Wprowadzanie danych podczas przygotowywania pociągów

Przygotowujący pociąg wprowadza/zmienia i zatwierdza wszystkie następujące dane:

- kategorię eksploatacyjną ETCS pociągu,
- długość pociągu,
- dane dotyczące opóźnienia / parametry hamowania,
- maksymalną prędkość pociągu,
- nacisk osi / kategorię nacisku osi,
- informację o tym, czy pociąg jest wyposażony w szczelne połączenia między wagonami,
- dane dodatkowe dla dostarczonych STM,
- numer rozkładowy pociągu,

czy dane te nie zostały wcześniej skonfigurowane w urządzeniu pokładowym lub otrzymane ze środków zewnętrznych ETCS.

Przed potwierdzeniem danych, które zostały wcześniej skonfigurowane w urządzeniu pokładowym lub otrzymane ze środków zewnętrznych ETCS i mogą być zmieniane przez maszynistę, przygotowujący pociąg sprawdza, czy dane o pociągu i skład pociągu są zgodne.

6.4.2 Ręczna zmiana danych

Po każdej zmianie składu pociągu i po problemie technicznym prowadzącym do zmiany danych przygotowujący pociąg / maszynista:

- określa nowe dane,
- wprowadza dane,
- kontroluje poprawność nowych danych.



6.4.3 Zmiana danych przez źródła zewnętrzne ETCS

Gdy na DMI wyświetla się następujący komunikat tekstowy:

„Dane o pociągu zostały zmienione”

a) Jeżeli zmiana danych o pociągu prowadzi do uruchomienia hamulca

Maszynista podczas postoju:

- potwierdza użycie hamulca,
- zmienia i/lub sprawdza dane nadawanie systemu pokładowego,
- uwzględnia zmienione dane.

Na poziomie 1 i na poziomie 2, jeżeli nie otrzymano nowego MA, nastawniczy upoważnia maszynistę do przejechania poza EOA (przepis „Zezwolenie na przejechanie poza EOA”).

b) We wszystkich pozostałych przypadkach

Maszynista uwzględnia zmienione dane.



6.5 TO MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE.

6.6 TO MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE.



6.7 WJAZD I PORUSZANIE SI NA POZIOMIE 0

6.7.1 Komunikat

Pociąg zbliża się do obszaru na poziomie 0.

Poziomy 1, 2, 3, NTC

Jeżeli na wyświetlaczu obwieszczone jest przejście na poziom 0 za pomocą następującego symbolu:



maszynista stosuje przepisy niezharmonizowane.

6.7.2 Potwierdzenie

Gdy wyświetla się następujący symbol z pulsującą ramką:



maszynista potwierdza.

6.7.3 Jazda pociągu

Pociąg porusza się w obszarze poziomu 0.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista stosuje przepisy niezharmonizowane.



6.8 WJAZD I PORUSZANIE SI NA POZIOMIE 1

6.8.1 Komunikat

Pociąg zbliża się do obszaru na poziomie 1.

Poziomy 2, 3, NTC

Jeżeli na wywietlaczu obwieszczane jest przejście na poziom 1 za pomocą następującego symbolu:



maszynista przygotowuje się do stosowania odpowiednich przepisów dla poziomu 1.

6.8.2 Potwierdzenie

Gdy wywietla się następujący symbol z pulsującą ramką:



maszynista potwierdza.

6.8.3 Jazda pociągu

Pociąg porusza się w obszarze poziomu 1.

Gdy wywietla się następujący symbol:



maszynista stosuje odpowiednie przepisy zgodnie z poziomem 1.



6.9 WJAZD I PORUSZANIE SI NA POZIOMIE 2

6.9.1 Komunikat

Pociąg zbliża się do obszaru na poziomie 2.

Poziomy 1, 3, NTC

Jeżeli na wywietlaczu obwieszczane jest przejście na poziom 2 za pomocą następującego symbolu:



maszynista przygotowuje się do stosowania odpowiednich przepisów dla poziomu 2.

6.9.2 Potwierdzenie

Gdy wywietla się następujący symbol z pulsującą ramką:

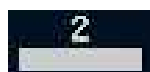


maszynista potwierdza.

6.9.3 Jazda pociągu

Pociąg porusza się w obszarze poziomu 2.

Gdy wywietla się następujący symbol:



maszynista stosuje odpowiednie przepisy zgodnie z poziomem 2.



6.10 WJAZD I PORUSZANIE SI NA POZIOMIE 3

6.10.1 Komunikat

Pociąg zbliża się do obszaru na poziomie 3.

Poziomy 1, 2, NTC

Jeżeli na wywietlaczu obwieszczane jest przejście na poziom 3 za pomocą następującego symbolu:



maszynista przygotowuje się do stosowania odpowiednich przepisów dla poziomu 3.

6.10.2 Potwierdzenie

Gdy wywietla się następujący symbol z pulsującą ramką:



maszynista potwierdza.

6.10.3 Jazda pociągu

Pociąg porusza się w obszarze poziomu 3.

Gdy wywietla się następujący symbol:



maszynista stosuje odpowiednie przepisy zgodnie z poziomem 3.



6.11 WJAZD I PORUSZANIE SI NA POZIOMIE NTC

6.11.1 Komunikat

Pociąg zbliża się do obszaru na poziomie NTC.

Poziomy 1, 2, 3

Jeżeli na wyświetlaczu obwieszczane jest przejście na poziom NTC za pomocą następującego symbolu:



maszynista stosuje przepisy niezharmonizowane.

6.11.2 Potwierdzenie

Gdy wyświetla się następujący symbol z pulsującą ramką:



maszynista potwierdza.

6.11.3 Jazda pociągu

Pociąg porusza się w obszarze poziomu NTC.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista stosuje przepisy niezharmonizowane.

Uwaga: symbole wyświetlane na DMI są przykładowe, w rzeczywistości są to właściwe symbole dla każdego NTC.



6.12 JAZDA W TRYBIE FS

Poziomy 1, 2, 3

Gdy wy wietla si nast puj cy symbol:



maszynista nie przekracza dozwolonej pr dko ci.

Je eli dodatkowo wy wietla si nast puj cy komunikat tekstowy:

„Wej cie w tryb FS”

maszynista nie przekracza ogranicze pr dko ci maj cych zastosowanie do cz ci poci gu, która nie jest obj ta MA FS.



6.13 JAZDA W TRYBIE OS

Poziomy 1, 2, 3

Gdy wywietla się następujący symbol z pulsującą ramką :



maszynista:

- potwierdza,
- rozpoczyna lub kontynuuje jazdę na widoczności.

Gdy wywietla się następujący symbol:



maszynista:

- jedzie na widoczności, dopóki wywietlany jest ten symbol,
- nie przekracza dozwolonej prędkości.

Jeżeli dodatkowo wywietla się następujący komunikat tekstowy:

„Wejcie w tryb OS”

maszynista nie przekracza ograniczonej prędkości mających zastosowanie do czynnika pociągów, która nie jest objęta MA OS.



6.14 JAZDA W TRYBIE SR

Poziomy 1, 2, 3

Gdy wywietla się następujący symbol z pulsującą ramką :



maszynista:

- najpierw otrzymuje zezwolenie ERTMS na ruch pociągu,
- sprawdza obowiązujące ograniczenie prędkości,
- następnie potwierdza.

Gdy wywietla się następujący symbol:



maszynista:

- jedzie na widoczność, chyba że rozkaz pisemny zwalnia maszynistę z jazdy na widoczność w trybie SR,
- nie przekracza obowiązującego ograniczenia prędkości.
- na poziomie 1 bez sygnałów przytorowych, na poziomie 2 bez sygnałów przytorowych i na poziomie 3 zatrzymuje się na najbliższym znaku zatrzymania ETCS, powiadamia nastawniczego o sytuacji i stosuje się do otrzymanych instrukcji.

Jeżeli jest to dozwolone na podstawie przepisów niezharmonizowanych, maszynista może zostać upoważniony przez nastawniczego do przejechania kilku kolejnych znaków zatrzymania ETCS na podstawie jednego rozkazu pisemnego.



6.15 JAZDA W TRYBIE LS

Poziomy 1, 2

Gdy wy wietla si nast puj cy symbol z pulsuj c ramk :



maszynista potwierdza zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi.

Gdy wy wietla si nast puj cy symbol:



maszynista stosuje przepisy niezharmonizowane.

6.16 JAZDA W TRYBIE UN

Poziom 0

Gdy wy wietla si nast puj cy symbol z pulsuj c ramk :



maszynista potwierdza zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi.

Gdy wy wietla si nast puj cy symbol:



maszynista stosuje przepisy niezharmonizowane.



6.17 JAZDA W TRYBIE SN

Poziom NTC

Gdy wywietla się następujący symbol z pulsującą ramką:



maszynista potwierdza zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi.

Gdy wywietla się następujący symbol:



maszynista stosuje przepisy niezharmonizowane.

6.18 ZBLIŻENIE SIĘ DO EOA Z OKREŚLONĄ MAKSYMALNĄ PRĘDKOŚCIĄ DOJAZDU

Poziomy 1, 2, 3

Jeżeli pociąg zbliża się do EOA, a na DMI wyświetla się maksymalna prędkość dojazdu, to maszynista jest upoważniony do:

- zbliżenia się do sygnału lub koła oporowego znajdującego się w bliskiej odległości za EOA wskazanym na DMI bez przekraczania maksymalnej prędkości dojazdu,
- na poziomie 1 z sygnałami przytorowymi: do kontynuowania bez przekraczania maksymalnej prędkości dojazdu, kiedy sygnał przytorowy jest rodzaju „kontynuuj”.



6.19 POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU DANIA POTWIERDZENIA WOLNEGO TORU PRZED POJAZDEM

Pociąg stoi lub zbliża się do sygnału przytorowego lub do znaku zatrzymania ETCS / znaku położenia ETCS.

Poziomy 2, 3

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista może potwierdzić, że tor przed pociągiem jest wolny, jeżeli może stwierdzić, że odcinek toru od czoła pociągu do następnego sygnału przytorowego lub znaku zatrzymania ETCS / znaku położenia ETCS jest wolny.



6.20 PRZEJE D ANIE ODCINKA Z OPUSZCZONYMI(-I) PANTOGRAFEM(-AMI)

Poci g doje d a do odcinka linii, który przeje d a si z opuszczonymi pantografami.
Poziomy 1, 2, 3

Gdy wy wietla si nast puj cy symbol:



maszynista opuszcza pantograf(-y).

Gdy wy wietla si nast puj cy symbol:



maszynista utrzymuje pantografy w pozycji opuszczonej.

Gdy wy wietla si nast puj cy symbol:



maszynista jest upowa niony do podniesienia pantografów, z uwzgl dnieniem ich poło enia.



6.21 ZMIANA SYSTEMU ZASILANIA

Pociąg dojeżdża do odcinka linii, na którym trzeba zmienić zasilanie.

Poziomy 1, 2, 3

Gdy wyświetla się jeden z następujących symboli:

25
kV

15
kV

3000
V

1500
V

750
V

maszynista odpowiednio zmienia zasilanie.



6.22 PRZEJE D ANIE ODCINKA Z GŁÓWNYM WYŁ CZNIKIEM ZASILANIA W POZYCJI WYŁ CZENIA

Poci g doje d a do odcinka linii, na którym główny wył cznik zasilania musi by w pozycji wył czonej.

Poziomy 1, 2, 3

Gdy wy wietla si nast puj cy symbol:



maszynista wył cza główny wył cznik zasilania.

Gdy wy wietla si nast puj cy symbol:



maszynista nadal utrzymuje główny wył cznik zasilania w pozycji wył czenia.

Gdy wy wietla si nast puj cy symbol:



maszynista jest upowa niony do wł czenia głównego wył cznika zasilania, z uwzgl dnieniem pozycji pantografów.



6.23 PRZEJE D ANIE PRZEZ OBSZAR BEZ ZATRZYMYWANIA

Poci ąg zbli a si do obszaru bez zatrzymywania.

Poziomy 1, 2, 3

Gdy wy wietla si nast puj cy symbol:



maszynista unika zatrzymywania si w ogłoszonym obszarze bez zatrzymywania.

Gdy wy wietla si nast puj cy symbol:



maszynista unika zatrzymywania si .



6.24 PRZEJEDZANIE ODCINKA Z WYŁĄCZENIEM HAMULCA MAGNETYCZNEGO

Pociąg dojeżdża do odcinka linii, na którym nie używa się hamulca magnetycznego.
Poziomy 1, 2, 3

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista zwalnia hamulec magnetyczny, jeżeli jest używany, z wyjątkiem sytuacji awaryjnych.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista nie używa hamulca magnetycznego, z wyjątkiem sytuacji awaryjnych.



6.25 PRZEJĘCIE ODCINKA Z WYŁĄCZENIEM HAMULCA WIROPRÓDOWEGO

Pociąg dojeżdża do odcinka linii, na którym nie używa się hamulca wiroprowadowego.

Poziomy 1, 2, 3

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista zwalnia hamulec wiroprowadowy, jeżeli jest używany, z wyjątkiem sytuacji awaryjnych.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista nie używa hamulca wiroprowadowego, z wyjątkiem sytuacji awaryjnych.



6.26 PRZEJEDZANIE ODCINKA Z WYŁĄCZENIEM HAMULCA ODZYSKOWEGO

Pociąg dojeżdża do odcinka linii, na którym nie używa się hamulca odzyskowego.

Poziomy 1, 2, 3

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista zwalnia hamulec odzyskowy, jeżeli jest używany, z wyjątkiem sytuacji awaryjnych.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista nie używa hamulca odzyskowego, z wyjątkiem sytuacji awaryjnych.



6.27 PRZEJĘCIE KONTROLI PRZEZ ODCINEK Z HERMETYZACJĄ

Pociąg dojeżdża do odcinka linii, na którym wloty klimatyzacji muszą być zamknięte.
Poziomy 1, 2, 3

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista zamyka wloty klimatyzacji.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista nie otwiera zamkniętych wlotów klimatyzacji.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista może otworzyć wloty klimatyzacji.

6.28 URUCHOMIENIE DZIAŁAJĄCEGO URZĄDZENIA OSTRZEGAWCZEGO

Poziomy 1, 2, 3

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista uruchamia działające urządzenie ostrzegawcze zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi.



6.29 ZMIANA WSPÓŁCZYNNIKA PRZYCZEPNO CI

Pociąg znajduje się na odcinku linii, na którym może nastąpić zmiana współczynnika przyczepności.

Poziomy 1, 2, 3

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista stosuje przepisy niezharmonizowane.

6.30 PRZEJAZD POCIĄGÓW PRZEZ DZIURY W TORACH

Pociąg znajduje się na odcinku linii bez łączności radiowej.

Poziomy 2, 3

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista stosuje przepisy niezharmonizowane.

6.31 WJAZD NA ZAJĘTY ODCINEK TORU W OBLICZNI STACJI

Konieczny jest wjazd na stację na zajęty odcinek toru.

Poziomy 1, 2, 3

Gdy pociąg musi wjechać na zajęty tor, nastawniczy:

- uzyskuje potwierdzenie, że pociąg zajmujący tor znajduje się i pozostanie na postoju,
- ustala drogę przebiegu dla pociągu, który ma wjechać na zajęty tor
- jeżeli jest to wymagane na podstawie przepisów niezharmonizowanych, upoważnia pociąg do wjazdu na zajęty tor.

W przypadku nieplanowanego ruchu pociągu i jeżeli jest to wymagane na podstawie przepisów niezharmonizowanych, nastawniczy powiadamia maszynistów obu pociągów o okolicznościach przed ustaleniem drogi przebiegu. Maszynista pociągu, który musi wjechać na zajęty tor, stosuje się do instrukcji otrzymanych od nastawniczego.



6.32 WYKONYWANIE RUCHU W TANDEMIE

Lokomotywa nieprowadząca jest sprzężona z lokomotywą główną (lub pociągami, w których skład wchodzi lokomotywa główna).

Poziomy 1, 2, 3

6.32.1 Wejście w tryb NL

Maszynista lokomotywy nieprowadzącej wybiera opcję „Nieprowadzący”.

Gdy na DMI wyświetli się następujący symbol:



Maszynista lokomotywy nieprowadzącej potwierdza maszynie lokomotywy prowadzącej, że nieprowadzący pojazd trakcyjny znajduje się w trybie NL.

Gdy na DMI lokomotywy nieprowadzącej wyświetli się następujący komunikat tekstowy:

„Warunki toru nie będą otrzymywane”

Maszynista lokomotywy nieprowadzącej powiadamia o tym maszynistę lokomotywy prowadzącej. Obydwaj maszyniści stosują przepisy niezharmonizowane.

6.32.2 Wykonywanie ruchu w tandemie

Ruch w tandemie wykonuje się zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi.

6.32.3 Wyjście z trybu NL

Podczas postoju pociągu maszynista lokomotywy nieprowadzącej:

- uruchamia hamulce,
- potwierdza maszynie lokomotywy prowadzącej, że nieprowadzący pojazd trakcyjny nie znajduje się już w trybie NL.



6.33 COFNI CIE ZEZWOLENIA NA RUCH POCI GU ERTMS

Nastawniczy postanawia zmieni aktualn organizacj ruchu.

Poziomy 1, 2, 3

W miar mo liwo ci na poziomie 2 i na poziomie 3 nastawniczy wycofuje MA poprzez uzgodnione skrócenie MA.

We wszystkich innych przypadkach nastawniczy stosuje przepisy niezharmonizowane.

Gdy przepisy niezharmonizowane wymagaj , aby poci g przed zmian organizacj ruchu stał na postoju, nastawniczy poleca maszyni cie pozosta na postoju za pomoc rozkazu pisemnego ETCS 03.

W celu wznowienia jazdy poci gów nastawniczy:

- wydaje zezwolenie na ruch poci gu ERTMS,
- wydaje rozkaz pisemny ETCS 04 w celu cofni cia rozkazu pisemnego ETCS 03.



6.34 POST POWANIE W PRZYPADKU SYTUACJI KRYZYSOWEJ

Występuje sytuacja kryzysowa.

Poziomy 1, 2, 3

6.34.1 Zabezpieczenie pociągów

Gdy uczestnik dostrzeże sytuację kryzysową, podejmuje wszelkie działania w celu uniknięcia lub ograniczenia skutków tej sytuacji i w możliwie jak najkrótszym czasie informuje nastawniczego zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi.

Po podjęciu wiadomości o sytuacji kryzysowej nastawniczy natychmiast zapewnia bezpieczeństwo zagrożonych pociągów.

Aby zatrzymać pociągi na poziomie 2 i na poziomie 3, nastawniczy może wykorzystać rozkaz „Zatrzymaj awaryjnie”; rozkaz ten zostanie cofnięty, dopóki wznowienie jazdy takich pociągów nie będzie bezpieczne.

Nastawniczy zatrzymuje wszystkie pozostałe pociągi zbliżające się do obszaru zagrożenia zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi.

Nastawniczy odpowiednio powiadamia wszystkich maszynistów.

Gdy wyświetli się następujący komunikat tekstowy:

„Zatrzymaj awaryjnie”

maszynista stosuje przepis „reagowanie na właczenie hamowania przez urządzenie BKJP”.

6.34.2 Wznowienie jazdy pociągów

Zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi nastawniczy:

- decyduje, kiedy możliwe jest wydanie zezwolenia na jazdę,
- decyduje, czy konieczne są instrukcje i/lub ograniczenia związane z jazdą pociągu,
- cofa rozkaz „Zatrzymaj awaryjnie”, jeżeli został wydany,
- upoważnia maszynistów do wznowienia ruchu.

W celu wznowienia jazdy pociągów, które nie zostały zahamowane przez urządzenie BKJP, oraz jeżeli konieczne są instrukcje i/lub ograniczenia, nastawniczy wydaje rozkaz pisemny ETCS 05. Na poziomie 1 z sygnałami przytorowymi maszynista jedzie na widoczny do następnego sygnału przytorowego.



W celu wznowienia jazdy pociągów, które zostały zahamowane przez urządzenia BKJP, nastawniczy i maszynista podejmują kroki w odpowiedzi na takie właczenie hamowania (przepis „Reagowanie na właczenie hamowania przez urządzenia BKJP”). Nastawniczy uwzględnia niezbędne instrukcje i/lub ograniczenia ruchu pociągów zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi w rozkazie pisemnym ETCS 02.

6.34.3 Zabezpieczenie i wznowienie ruchu w jeździe manewrowej

Nastawniczy i maszynista stosują przepisy niezharmonizowane.



6.35 ZATRZYMANIE W BEZPIECZNYM OBSZARZE

Maszynista musi zatrzymać pociąg w bezpiecznym obszarze.

Poziomy 1, 2, 3

Maszynista przegłąda na wyświetlaczu informacje na temat bezpiecznych obszarów, w których może zatrzymać pociąg.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



i maszynista postanowi zatrzymać pociąg we wskazanym bezpiecznym obszarze, musi wziąć pod uwagę pozostałą odległość podawaną przez DMI.

Gdy wyświetla się następujący symbol:



i maszynista postanowi zatrzymać pociąg we wskazanym bezpiecznym obszarze, zatrzymuje pociąg.



6.36 PCHANIE W TRYBIE RV

Pociąg musi się poruszać do tyłu w obszarze cofania kryzysowego.

Poziomy 1, 2, 3

6.36.1 Przygotowanie ruchu w trybie RV

Gdy pociąg jest na postoju i wyświetla się następujący symbol:



maszynista inicjuje przejazd na tryb RV.

6.36.2 Jazda w trybie RV

Gdy wyświetla się następujący symbol z pulsującą ramką:



maszynista:

- potwierdza,
- pcha pociąg zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi, jak tylko na wyświetlaczu pojawi się symbol:



- nie przekracza maksymalnej prędkości dla RV,
- nie przekracza dozwolonej odległości, jak może przejechać.



6.36.3 Przekroczenie dozwolonej odległości w trybie RV

Gdy wyświetla się następujący komunikat tekstowy w pulsującej ramce:

„Przekroczenie odległości RV”,

maszynista:

- przedstawia meldunek nastawniczemu,
- potwierdza na postoju, czy nie przekroczono dozwolonej odległości w trybie RV,
- zwalnia hamulec.

6.36.4 Wyjście z trybu RV

Po zakończeniu cofania pociągu i niezwłocznie po zatrzymaniu się na postój maszynista przedstawia meldunek nastawniczemu. Jeżeli nie jest wymagany dodatkowy ruch w trybie RV, maszynista zamyka pulpit w celu wyjścia z trybu RV.



6.37 REAGOWANIE NA RUCH NIEZAMIERZONY

Po zatrzymaniu wystąpił niezamierzony ruch pociągu/jazdy manewrowej i uruchomienie hamulca przez wyposażenie pokładowe ETCS.

Poziomy 1, 2, 3

Gdy wyświetla się następujący komunikat tekstowy:

„Ruch niezamierzony”,

maszynista zabezpiecza pociąg/jazdę manewrową zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi i potwierdza użycie hamulca.

6.38 POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU NIEODPOWIEDNIOŚCI TRASY

Poziomy 1, 2, 3

Po wykryciu nieodpowiedniości trasy maszynista i nastawniczy stosują przepisy niezharmonizowane.



6.39 ZEZWOLENIE NA PRZEJECHANIE POZA EOA

Niezbędne jest udzielenie maszynie tego zezwolenia na przejechanie poza EOA.

Poziomy 1, 2, 3

Przed wydaniem maszynie tego zezwolenia na przejechanie poza EOA w postaci rozkazu pisemnego ETCS 01 nastawniczy, zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi:

- sprawdza, czy dla trasy są spełnione wszystkie warunki,
- sprawdza wszystkie konieczne ograniczenia i/lub instrukcje i włącza je do rozkazu pisemnego ETCS 01,
- sprawdza tymczasowe ograniczenia prędkości, które mają być uwzględnione w rozkazie pisemnym ETCS 01.

Jeżeli nastawniczy jest w stanie ustalić, że tor jest wolny, to może zwolnić maszynistę z jazdy na widoczność w trybie SR zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi.

Na poziomie 1 bez sygnałów przytorowych, na poziomie 2 bez sygnałów przytorowych i na poziomie 3, jeżeli jest to dozwolone na podstawie przepisów niezharmonizowanych, nastawniczy może upoważnić maszynistę do przejechania kilku kolejnych znaków zatrzymania ETCS na podstawie jednego rozkazu pisemnego.

W celu przejechania poza EOA maszynista:

- otrzymuje rozkaz pisemny ETCS 01 od nastawniczego,
- sprawdza obowiązujące ograniczenie prędkości,
- stosuje funkcję sterowania ręcznego,
- a gdy wyświetli się następujący symbol:



- uruchamia pociąg,
- w czasie wyświetlania symbolu nie przekracza prędkości maksymalnej na potrzeby ręcznego unieważnienia EOA.



6.40 REAGOWANIE NA SYTUACJE NIEOCZEKIWANE PODCZAS PRZYGOTOWANIA RUCHU POCIĄGU

Poziomy 2, 3

6.40.1 Pojazd trakcyjny musi poruszać się jako pociąg, ale konieczne jest potwierdzenie dla SH

Gdy wyświetla się następujący symbol z pulsującą ramką :



przed potwierdzeniem maszynista powiadamia nastawniczego o sytuacji.

Maszynista i nastawniczy stosują przepisy niezharmonizowane.

6.40.2 Pociąg został odrzucony

Gdy na DMI wyświetla się następujący komunikat tekstowy:

„Pociąg został odrzucony”

maszynista powiadamia nastawniczego o sytuacji. Maszynista i nastawniczy stosują przepisy niezharmonizowane.



6.41 REAGOWANIE NA WŁ CZENIE HAMOWANIA PRZEZ URZ DZENIA BKJP

Poci g lub jazda manewrowa zostały zahamowane wskutek wł czenia hamowania przez urz dzenia BKJP.

Poziomy 1, 2, 3

6.41.1 rodki bezpo rednie

Gdy wy wietla si nast puj cy symbol:



maszynista przyjmuje, e ma do czynienia z sytuacj niebezpieczn , i podejmuje wszelkie konieczne działania maj ce na celu ograniczenie jej skutków. Mo e to obejmowa cofanie poci gu / jazdy manewrowej zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi.

a) W przypadku, gdy konieczne jest cofanie

Je eli zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi maszynista postanawia cofn poci g / jazd manewrow oraz kiedy wy wietla si nast puj cy symbol z pulsuj c ramk :



maszynista potwierdza.

Gdy wy wietla si nast puj cy symbol:



maszynista:

- zwalnia hamulec awaryjny i
- cofa poci g / jazd manewrow .

Po zako czeniu cofania i całkowitym zatrzymaniu poci gu / jazdy manewrowej maszynista powiadamia nastawniczego o sytuacji.



b) We wszystkich pozostałych przypadkach

Gdy wywielta się następujący symbol z pulsującymi ramkami :



maszynista potwierdza.

Gdy wywielta się następujący symbol:



maszynista powiadamia nastawniczego o sytuacji.

6.41.2 Aby kontynuować jazdę

Przed wydaniem maszyniście zezwolenia na kontynuowanie jazdy po włączeniu hamowania przez urządzenie BKJP w postaci rozkazu pisemnego ETCS 02 nastawniczy, zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi:

- sprawdza, czy dla trasy są spełnione wszystkie warunki,
- sprawdza wszystkie konieczne ograniczenia i/lub instrukcje i włącza je do rozkazu pisemnego ETCS 02,
- sprawdza tymczasowe ograniczenia prędkości, które mają być uwzględnione w rozkazie pisemnym ETCS 02.

Jeżeli nastawniczy jest w stanie ustalić, że tor jest wolny, to może zwolnić maszynistę pociągu z jazdy na widoczny w trybie SR, jeżeli zezwalają na to przepisy niezharmonizowane.

W celu kontynuowania jazdy maszynista:

- otrzymuje rozkaz pisemny ETCS 02 ze wszystkimi dodatkowymi instrukcjami wydanymi przez nastawniczego,
- zgodnie z zadaniem do wykonania wybiera „Start” lub „SH” i wykonuje instrukcje wydane w rozkazie pisemnym ERTMS 02,
- wznowia jazdę pociągu/jazdę manewrową.

Jeżeli na poziomie 2 i na poziomie 3 na dowolnym etapie procedury wywielta się następujący komunikat tekstowy:

„Błąd komunikacji”,

maszynista powiadamia nastawniczego o sytuacji. Nastawniczy i maszynista podejmują kroki w celu przejechania poza EOA (przepis „Zezwolenie na przejechanie poza EOA”). W takim przypadku nastawniczy wydaje rozkaz pisemny ETCS 01 zamiast rozkazu pisemnego ETCS 02.



6.41.3 Nie jest wymagany ruch po włączeniu hamowania przez urządzenia BKJP

Jeżeli nie jest wymagany ruch pociągu / jazdy manewrowej po włączeniu hamowania przez urządzenia BKJP, nastawniczy poleca maszyniście wybrać „Start”/„SH” i zamknąć pulpit maszynisty, korzystając z rozkazu pisemnego ETCS 02 z podpunktem zawierającym instrukcje dodatkowe.

6.41.4 Włączenie hamowania przez urządzenia BKJP podczas przejeżdżania przez określone granice obszaru manewrowego

Poziomy 1, 2, 3

Jeżeli jazda manewrowa zostanie zatrzymana przez urządzenia BKJP podczas przejeżdżania przez określone granice obszaru manewrowego, maszynista i nastawniczy stosują przepisy niezharmonizowane.



6.42 POST POWANIE W PRZYPADKU AWARII URZ DZENIA PRZYTOROWYCH

Wyposa enie pokładowe otrzymuje informacj o awarii urz dzenia przytorowego.
Poziomy 1, 2, 3

Gdy wy wietla si nast puj cy komunikat tekstowy:

„Awaria urz dzenia przytorowego”,

maszynista powiadamia nastawniczego o sytuacji.

6.43 POST POWANIE W PRZYPADKU NIEZGODNO CI MI DZY URZ DZENIEM PRZYTOROWYM A WYPOSA ENIEM POKŁADOWYM ETCS

Wyst puje niezgodno mi dzy urz dzeniem przytorowym a wyposa eniem pokładowym ETCS i nast puje uruchomienie hamulców przez wyposa enie pokładowe ETCS (poci g nie jest hamowany przez urz dzenia BKJP).

Poziomy 1, 2, 3

Gdy wy wietla si nast puj cy komunikat tekstowy:

„Niezgodne urz dzenie przytorowe”,

maszynista powiadamia nastawniczego o sytuacji.

Maszynista i nastawniczy stosuj przepisy niezharmonizowane.



6.44 POST POWANIE W PRZYPADKU NIEZABEZPIECZONYCH PRZEJAZDÓW KOLEJOWYCH

Pociąg zbliża się do niezabezpieczonego przejazdu kolejowego.

Poziomy 1, 2, 3

6.44.1 Je li aktualnym trybem jest FS, OS lub LS

Gdy wyświetla się następujący symbol:



maszynista stosuje przepisy niezharmonizowane.

6.44.2 Je li aktualnym trybem jest SR

Gdy wyświetla się następujący komunikat tekstowy:

„Niezabezpieczony przejazd kolejowy”,

maszynista i nastawniczy stosują przepisy niezharmonizowane.

6.45 POST POWANIE W PRZYPADKU BŁĄDU ODCZYTU BALISY

Występuje błąd odczytu balisy i uruchomienie hamulców przez wyposażenie pokładowe ETCS (pociąg nie jest hamowany przez urządzenie BKJP).

Poziomy 1, 2, 3

Gdy wyświetla się następujący komunikat tekstowy:

„Błąd odczytu balisy”,

i nie następuje włączenie hamowania przez urządzenie BKJP, maszynista powiadamia nastawniczego o sytuacji.

Jeżeli nie otrzymano nowego MA, po zatrzymaniu pociągu nastawniczy upoważnia maszynistę do przejechania poza EOA (przepis „Zezwolenie na przejechanie poza EOA”).

Jeżeli sytuacja się powtarza, maszynista i nastawniczy stosują przepisy niezharmonizowane.



6.46 POST POWANIE W PRZYPADKU NIEPOWODZENIA PRZEJ CIA MI DZY POZIOMAMI

Dochodzi do przejścia, ale urządzenie pokładowe nie otrzymuje MA wanego poza punktem przejściowym lub nie dochodzi do przejścia przy przejeździe przez punkt przejściowy.

Poziomy 1, 2, 3

6.46.1 Je eli hamowanie pociągu zostało włączone przez urządzenie BKJP

Maszynista i nastawniczy podejmują kroki w odpowiedzi na włączenie hamowania (przepis „Reagowanie na włączenie hamowania przez urządzenie BKJP”).

Po wybraniu „Start” maszynista:

- sprawdza prawidłowy poziom ETCS, jaki należy wybrać,
- zmienia poziom ETCS (przepis „Wprowadzanie danych” (pkt 6.4.2)),

i wznowia jazdę pociągu.

Je eli poziom ETCS do wybrania jest niedostępny z pokładu, maszynista i nastawniczy stosują przepisy niezharmonizowane.

6.46.2 Je eli aktualnym trybem jest SR

Maszynista:

- zatrzymuje pociąg,
- stosuje przepisy pkt 6.46.3 poniżej.

6.46.3 We wszystkich pozostałych przypadkach

Maszynista:

- powiadamia nastawniczego o sytuacji,
- podczas postoju sprawdza prawidłowy poziom ETCS, jaki ma być wybrany,
- zmienia poziom ETCS (przepis „Wprowadzanie danych” (pkt 6.4.2)),

i wznowia jazdę pociągu.

Je eli poziom ETCS do wybrania jest niedostępny z pokładu, maszynista i nastawniczy stosują przepisy niezharmonizowane.



6.47 POST POWANIE W PRZYPADKU BRAKU INFORMACJI RBC

Nie s otrzymywane informacje RBC w obszarze, który nie został okre lony jako dziura radiowa, i nast puje uruchomienie hamulców przez wyposa enie pokładowe ETCS (poci g nie jest hamowany przez urz dzenia BKJP).

Poziomy 2, 3

Gdy wy wietla si nast puj cy komunikat tekstowy:

„Bł d komunikacji”,

maszynista powiadamia nastawniczego o sytuacji po zatrzymaniu.

Je eli nie otrzymano nowego MA po zatrzymaniu poci gu, nastawniczy upowa nia maszynist do przejechania poza EOA (przepis „Zezwolenie na przejechanie poza EOA”).



6.48 POST POWANIE W PRZYPADKU BRAKU Ł CZNO CI RADIOWEJ

Wyst puje brak ł czno ci radiowej ETCS.

Poziomy 0, 1, 2, 3, NTC

Gdy wy wietla si nast puj cy symbol:



maszynista sprawdza poziom ETCS, dane identyfikacyjne sieci radiowej i dane identyfikacyjne / numer telefonu RBC i w razie konieczno ci dokonuje ich korekty (przepis „Wprowadzanie danych” (pkt 6.4.2)).

Je eli nadal nie mo na ustanowi ł czno ci radiowej z RBC, maszynista powiadamia nastawniczego o sytuacji.

a) Je eli ruch jest przygotowywany na poziomie 2, a pojazd trakcyjny ma porusza si w trybie SH

Maszynista i nastawniczy stosuj przepisy niezharmonizowane.

b) Je eli jest to poziom 2 i przygotowywany jest ruch w tandemie

Maszynista lokomotywy nieprowadz cej powiadamia o maszynist lokomotywy prowadz cej o braku ł czno ci radiowej. Obydwaj maszyni ci stosuj przepisy niezharmonizowane.

c) We wszystkich pozostałych przypadkach

Nastawniczy upowa nia maszynist do przejechania poza EOA (przepis „Zezwolenie na przejechanie poza EOA”).



6.49 POST POWANIE W PRZYPADKU BŁ DU AUTOTESTU

Poziomy 0, 1, 2, 3, NTC

Je eli maszynie pokazuje si informacja o awarii urz dzenia ETCS, maszynista wył cza i ponownie wł cza wyposa enie pokładowe ETCS w celu rozpocz cia nowego autotestu. Je eli znów wy wietla si ta sama informacja, maszynista powiadamia nastawniczego o sytuacji.

Maszynista wnosi o zmian pojazdu trakcyjnego.

Je eli konieczny jest ruch pojazdu trakcyjnego, maszynista i nastawniczy stosuj przepisy niezharmonizowane.

6.50 POST POWANIE W PRZYPADKU AWARII POKŁADOWEGO WYPOSA ENIA RADIOWEGO

Poziomy 0, 1, 2, 3, NTC

W przypadku wykrycia awarii pokładowego wyposa enia radiowego maszynista powiadamia nastawniczego o sytuacji.

6.50.1 Podczas przygotowywania pojazdu trakcyjnego

Poziomy 2, 3

Maszynista wnosi o zmian pojazdu trakcyjnego.

Je eli konieczny jest ruch pojazdu trakcyjnego, maszynista i nastawniczy stosuj przepisy niezharmonizowane.

Je eli nie jest konieczny ruch pojazdu trakcyjnego, maszynista wył cza wyposa enie pokładowe ETCS.

6.50.2 Podczas jazdy

Poziomy: 1 z odbiorem informacji uaktualniaj cych przez radio, 2, 3

Maszynista i nastawniczy stosuj przepisy niezharmonizowane.



6.51 POST POWANIE W PRZYPADKU PUSTEGO EKRANU DMI

DMI ulega awarii i pokazuje pusty ekran.

Poziomy 0, 1, 2, 3, NTC

Je eli DMI ulega awarii i pokazuje pusty ekran, maszynista powiadamia nastawniczego o sytuacji.

Maszynista i nastawniczy stosuj przepisy niezharmonizowane.

6.52 POST POWANIE W PRZYPADKU AWARII SYSTEMU

Poziomy 0, 1, 2, 3, NTC

Gdy wy wietla si nast puj cy symbol:



maszynista powiadamia nastawniczego o sytuacji.

Maszynista i nastawniczy stosuj przepisy niezharmonizowane.

6.53 POST POWANIE W PRZYPADKU AWARII NTC

Poziomy 0, 1, 2, 3, NTC

Gdy wy wietla si nast puj cy komunikat tekstowy:

„awaria [nazwa NTC]”

maszynista stosuje przepisy niezharmonizowane.

6.54 POST POWANIE W PRZYPADKU VBC

Poziomy 0, 1, 2, 3, NTC

Maszynista i nastawniczy stosuj przepisy niezharmonizowane.



7. PRZEPISY DOTYCZĄCE GSM/R

7.1 WYBÓR TRYBU GSM-R

Maszynista musi zmienić tryb GSM-R.

Jeżeli wybrany tryb GSM-R nie odpowiada zadaniu do wykonania (pociąg lub jazda manewrowa), maszynista wybiera właściwy tryb.

7.2 WPROWADZANIE NUMERU FUNKCYJNEGO

Przygotowujący pociąg / maszynista dokonuje rejestracji.

Przygotowujący pociąg / maszynista wprowadza numer funkcyjny:

- jak najwcześniej przed pierwszym odjazdem,
- jednocześnie, gdy dochodzi do zmiany numeru funkcyjnego.

7.3 WYBÓR SIECI GSM-R NA PRZEJŚCIU GRANICZNYM

Pociąg zbliża się do przejścia granicznego.

Jeżeli zgodnie z opisem trasy lub znacznikiem sieci GSM-R maszynista musi wybrać nową sieć GSM-R, to rozpoczyna proces wyboru, chyba że uczestniczy w polu czeniu alarmowym.

7.4 WYREJESTROWANIE

Trzeba również wyrejestrować pociąg.

Maszynista dokonuje wyrejestrowania zgodnie z przepisami niezharmonizowanymi.



7.5 TO MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE.

7.6 POST POWANIE W PRZYPADKU BŁ DU AUTOTESTU

Gdy wy wietla si nast puj cy komunikat tekstowy:

„Bł d autotestu”,

maszynista powiadamia nastawniczego o sytuacji.

Maszynista i nastawniczy stosuj przepisy niezharmonizowane.

7.7 POST POWANIE W PRZYPADKU BRAKU SIECI GSM-R

Gdy wy wietla si nast puj cy komunikat tekstowy:

„Brak sieci”,

maszynista powiadamia nastawniczego o sytuacji.

Maszynista i nastawniczy stosuj przepisy niezharmonizowane.

7.8 POST POWANIE W PRZYPADKU AWARII POKŁADOWEGO URZ DZENIA GSM-R W CZASIE JAZDY

Maszynista powiadamia nastawniczego o sytuacji.

Maszynista i nastawniczy stosuj przepisy niezharmonizowane.

7.9 POST POWANIE W PRZYPADKU NIEPOWODZENIA WYREJESTROWANIA

Je eli wyrejestrowanie jest niemo liwe, maszynista powiadamia nastawniczego o sytuacji.

Maszynista i nastawniczy stosuj przepisy niezharmonizowane.



7.10 POST POWANIE W PRZYPADKU, GDY NUMER FUNKCYJNY JEST NIEDOST PNY

Gdy wy wietla si nast puj cy komunikat tekstowy:

„Numer niedost pny”,

przygotowuj cy poci g / maszynista sprawdza prawidłowo numeru i ponawia prób rejestracji.

Je eli wci wyst puje bł d rejestracji, osoba ta powiadamia nastawniczego o sytuacji.

Przygotowuj cy poci g / maszynista i nastawniczy stosuj przepisy niezharmonizowane.

7.11 POST POWANIE W PRZYPADKU, GDY NUMER FUNKCYJNY JEST JU U YWANY

Gdy wy wietla si nast puj cy komunikat tekstowy:

„Numer ju u ywany”,

przygotowuj cy poci g / maszynista sprawdza prawidłowo numeru i informuje nastawniczego, czy numer jest prawidłowy.

Przygotowuj cy poci g / maszynista i nastawniczy stosuj przepisy niezharmonizowane.

7.12 POST POWANIE W PRZYPADKU BŁ DU PODCZAS WPROWADZANIA NUMERU FUNKCYJNEGO

Je eli nie mo na wprowadzi numeru funkcyjnego, przygotowuj cy poci g / maszynista powiadamia nastawniczego o sytuacji.

Przygotowuj cy poci g / maszynista i nastawniczy stosuj przepisy niezharmonizowane.



8. ZAŁĄCZNIK A – ROZKAZY PISEMNE ERTMS

Informacje zawarte w niniejszych rozkazach pisemnych są obowiązkowe, ich prezentacja ma charakter informacyjny (włącznie z numeracją rozkazów pisemnych ETCS i numeracją punktów w obrębie danego rozkazu pisemnego).

Rozkazy pisemne ETCS, jakie mają być używane zgodnie z przedstawionymi tu przepisami operacyjnymi, są następujące:

- Rozkaz pisemny ETCS 01: Zezwolenie na przejechanie poza EOA
- Rozkaz pisemny ETCS 02: Zezwolenie na kontynuowanie jazdy po włączeniu hamowania przez urządzenie BKJP
- Rozkaz pisemny ETCS 03: Polecenie kontynuowania postoju
- Rozkaz pisemny ETCS 04: Odwołanie rozkazu pisemnego ETCS 03
- Rozkaz pisemny ETCS 05: Polecenie jazdy ze zmniejszoną prędkością
- Rozkaz pisemny ETCS 06: (zarezerwowany)
- Rozkaz pisemny ETCS 07: Zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR po przygotowaniu ruchu



1 – Rozkaz pisemny ETCS 01

Rozkaz pisemny ETCS 01

ZEZWOLENIE NA PRZEJECHANIE POZA EOA

Nastawnica:

.....

Data:/...../.....

(dd / mm / rr)

Czas: :

(gg : mm)

Numer rozkładowy pociągu:

na: na torze:

(km / sygnał)

1 Otrzymuje zezwolenie na przejechanie poza EOA na:

.....

(km / sygnał)

2 Jecha z prędkości maksymalną :

..... km/h od

(km / sygnał)

do

(km / sygnał)

i km/h od

(km / sygnał)

do

(km / sygnał)

i km/h od

(km / sygnał)

do

(km / sygnał)

3 Jest zwolniony z jazdy na widoczno4 Ustawi prędkość w trybie SR na km/h5 Ustawi odległość w trybie SR na m6 Dodatkowe instrukcje:

.....

.....

Zezwolenie nr:

Zaznacz krzyżykiem te punkty, które mają obowiązywać ().



W obowiązkowych punktach wpisać dane w wy kropkowanych miejscach.

Skreślić niepotrzebny tekst w nawiasach (na przykład: km /sygnał).



2 – Rozkaz pisemny ETCS 02

Rozkaz pisemny ETCS 02

ZEZWOLENIE NA KONTYNUOWANIE JAZDY PO WŁĄCZENIU
HAMOWANIA

Nastawnica:

.....

Data:/...../.....

(dd / mm / rr)

Czas: :

(gg : mm)

Numer rozkładowy pociągu lub numer jazdy manewrowej:

na: na torze:

(km / sygnał)

- 1 Otrzymał zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR, jeżeli nie otrzymał MA
- 2 Wybrał tryb SH
- 3 Jechał z prędkością maksymalną :
..... km/h od: do
(km / sygnał) (km / sygnał)
i km/h od: do
(km / sygnał) (km / sygnał)
- 4 Jest zwolniony z jazdy na widoczno
- 5 Kontrolował linię z następującego powodu:
- 6 Meldunek z wynikami kontroli przekazał do:
- 7 Ustawił prędkość w trybie SR na km/h
- 8 Ustawił odległość w trybie SR na m
- 9 Dodatkowe instrukcje:

Zezwolenie nr:

Zaznaczy krzyżykiem te punkty, które mają obowiązywać (X).

W obowiązkowych punktach wpisać dane w wy kropkowanych miejscach.
Skreślić niepotrzebny tekst w nawiasach (na przykład: km /~~sygnał~~).



3 – Rozkaz pisemny ETCS 03

Rozkaz pisemny ETCS **03****POLECENIE KONTYNUOWANIA POSTOJU**

Nastawnica:

.....

Data:/...../.....

(dd / mm / rr)

Czas: :

(gg : mm)

Numer rozkładowy pociągu:

na: na torze:

(km / sygnał)

1 Kontynuować postój w aktualnym położeniu2 Dodatkowe instrukcje:

.....

.....

Zezwolenie nr:

Zaznacz krzyżykiem te punkty, które mają obowiązywać (X).



W obowiązkowych miejscach wpisać dane w wykreślonych miejscach.

Skreślić niepotrzebny tekst w nawiasach (na przykład: km /sygnał).



4 – Rozkaz pisemny ETCS 04

Rozkaz pisemny ETCS **04****ODWOŁANIE ROZKAZU PISEMNEGO ETCS 03**

Nastawnica:

.....

Data:/...../.....

(dd / mm / rr)

Czas: :

(gg : mm)

Numer kursowy poci ągu:

na: na torze:

(km / sygnał)

1 Rozkaz pisemny ETCS 03 o numerze zezwolenia zostaje odwołany2 Dodatkowe instrukcje:

.....

.....

Zezwolenie nr:

Zaznaczy krzyżykiem te punkty, które mają obowiązywać ().

W obowiązkowych punktach wpisać dane w wy kropkowanych miejscach.

Skreślić niepotrzebny tekst w nawiasach (na przykład: km /sygnał).



5 – Rozkaz pisemny ETCS 05

Rozkaz pisemny ETCS 05

POLECENIE JAZDY ZE ZMNIJSZON PR DKO CI

Nastawnica:

.....

Data:/...../.....

(dd / mm / rr)

Czas: :

(gg : mm)

Numer rozkładowy poci gu lub numer jazdy manewrowej:

na: na torze:

(km / sygnał)

1 Jecha na widoczno od: do:
(km / sygnał) (km / sygnał)

2 Jecha z pr dko ci maksymaln :
..... km/h od: do
(km / sygnał) (km / sygnał)
i km/h od: do
(km / sygnał) (km / sygnał)
i km/h od: do
(km / sygnał) (km / sygnał)

3 Kontrolowa lini z nast puj cego powodu:
.....

4 Meldunek z wynikami kontroli przekaza do:

5 Dodatkowe instrukcje:
.....
.....

Zezwolenie nr:

Zaznacz kryzy kiem te punkty, które maj obowi zywa ().



W obowi zych punktach wpisa dane w wykropkowanych miejscach.

Skre li niepotrzebny tekst w nawiasach (na przykład: km /sygnał).



6 – Rozkaz pisemny ETCS 06

To miejsce celowo pozostawiono puste.



7 – Rozkaz pisemny ETCS 07

Rozkaz pisemny ETCS **07****ZEZWOLENIE NA ROZPOCZĘCIE JAZDY W TRYBIE SR PO
PRZYGOTOWANIU RUCHU**

Nastawnica:

.....

Data:/...../.....

(dd / mm / rr)

Czas: :

(gg : mm)

Numer rozkładowy pociągu:

na: na torze:

(km / sygnał)

1

Otrzymuje zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR

2

Otrzymuje zezwolenie na przejechanie poza EOA na:
.....

(km / sygnał)

3

Jecha z prędkością maksymalną :

..... km/h od:

(km / sygnał)

do:

(km / sygnał)

i km/h od:

(km / sygnał)

do:

(km / sygnał)

i km/h od:

(km / sygnał)

do:

(km / sygnał)

4

Jest zwolniony z jazdy na widoczno

5

Ustawi prędkość w trybie SR na km/h

6

Ustawi odległość w trybie SR na m

7

Dodatkowe instrukcje:

.....

Zezwolenie nr:

Zaznaczę krzyżykiem te punkty, które mają obowiązywać ().

W obowiązkowych punktach wpisać dane w wy kropkowanych miejscach.

Skreślić niepotrzebny tekst w nawiasach (na przykład: km /~~sygnał~~).



9. ZAŁĄCZNIK B – WYKAZ KATEGORII EKSPLOATACYJNYCH POCIągÓW W SYSTEMIE ETCS

Kategorie eksploatacyjne pociągów ETCS znajdują się w tabeli poniżej:

Oznaczenie	Typ pociągu	Typ hamulca	Niedobór przechyłki
PASS 1	pociąg pasażerski	P	80
PASS 2			130
PASS 3			150
TILT 1	pociąg pasażerski z systemem wychyłu nadwozia		165
TILT 2			180
TILT 3			210
TILT 4			225
TILT 5			245
TILT 6			275
TILT 7			300
FP 1	pociąg towarowy	P	80
FP 2			100
FP 3			130
FP 4			150
FG 1		G	80
FG 2			100
FG 3			130
FG 4			150



10. ZAŁĄCZNIK C – TABELA ODNIESIEŃ DO PRZEPISÓW NIEZHARMONIZOWANYCH

Przepisy niezharmonizowane, do których odnoszą się przepisy operacyjne ERTMS i które zostały wspomniane w niniejszym dokumencie, są następujące:

Odniesienie	Zagadnienie	Podmiot odpowiedzialny
5.1.1	Odczyt linii przez maszynistę za pośrednictwem sygnalizacji w kabinie	RU
6.2.4 6.14 6.39	Przejście kilku kolejnych znaków zatrzymania ETCS na podstawie tylko jednego rozkazu pisemnego	IM
6.2.4 6.39 6.41.2	Sprawdzanie warunków trasy	IM
6.2.4 6.39 6.41.2	Sprawdzanie wymaganych ograniczeń i/lub instrukcji dotyczących jazdy w trybie SR	IM
6.2.4 6.39 6.41.2	Sprawdzanie ograniczeń prędkości mniejszych niż prędkość maksymalna dla SR	IM
6.2.4 6.39 6.41.2	Zwolnienie maszynisty z jazdy na widoczno w trybie SR	IM
6.3.1	Ręczne przejście w tryb SH	RU
6.3.3	Jazda w trybie SH	IM
6.3.6	Odmowa SH przez RBC / Błąd nadania SH	IM
6.3.7	Przejście przez określone granice obszaru manewrowego	IM



Odniesienie	Zagadnienie	Podmiot odpowiedzialny
6.7.1	Ogłoszenie przejeżdżania na poziomie 0	IM
6.7.3	Jazda na poziomie 0	IM
6.11.1	Ogłoszenie przejeżdżania na poziomie NTC	IM
6.11.3	Jazda na poziomie NTC	IM
6.15	Potwierdzenie LS	IM
6.15	Jazda w trybie LS	IM
6.16	Potwierdzenie UN	IM
6.16	Jazda w trybie UN	IM
6.17	Potwierdzenie SN	IM
6.17	Jazda w trybie SN	IM
6.28	Uruchomienie dwukrotnego urządzenia ostrzegawczego	IM
6.29	Zmiana współczynnika przyczepności przez maszynistę	RU
6.30	Przejżdżanie przez dziury radiow	IM
6.31	Ruch nieplanowany - wjazd na zajęty odcinek toru w obrębie stacji	IM
6.32.1	Brak odbioru warunków toru w NL	RU
6.32.2	Wykonywanie ruchu w tandemie	RU
6.33	Cofnięcie zezwolenia na ruch pociągów ERTMS	IM
6.34.1	Zabezpieczenie pociągów w przypadku sytuacji kryzysowej	IM
6.34.2	Wznowienie jazdy pociągów po sytuacji kryzysowej	IM
6.34.3	Zabezpieczenie i wznowienie ruchu w jezdni manewrowej	IM
6.36.2	Jazda w trybie RV	IM
6.37	Zabezpieczanie pociągów / jazd manewrowych w przypadku niezamierzonego ruchu	RU



Odniesienie	Zagadnienie	Podmiot odpowiedzialny
6.38	Post powanie w przypadku nieodpowiednio ci trasy	IM
6.40.1	Po wybraniu „start” konieczne jest potwierdzenie dla SH	IM
6.40.2	Poci g został odrzucony podczas przygotowania ruchu	IM
6.41.1	Cofanie poci gu po wł czeniu hamowania przez urz dzenia BKJP	IM
6.41.2	Kontynuowanie jazdy po wł czeniu hamowania przez urz dzenia BKJP	IM
6.41.4	Wł czenie hamowania przez urz dzenia BKJP w trybie SH	IM
6.43	Post powanie w przypadku niezgodno ci mi dzy urz dzeniem przytorowym a wyposa eniem pokładowym ETCS	IM
6.44.1	Post powanie w przypadku niezabezpieczonych przejazdów kolejowych w trybie FS/OS	IM
6.44.2	Post powanie w przypadku niezabezpieczonych przejazdów kolejowych w trybie SR	IM
6.45	Post powanie w przypadku bł du odczytu balisy	IM
6.46.1 6.46.3	Zbli aj cy si poziom ETCS niedost pny na pokładzie przy przeje d aniu przez punkt przej ciowy	IM
6.48 a)	Post powanie w przypadku braku ł czno ci radiowej przy daniu SH	IM
6.48 b)	Post powanie w przypadku braku ł czno ci radiowej, gdy pojazd trakcyjny musi porusza si w trybie NL	IM
6.49	Post powanie w przypadku bł du autotestu	IM
6.50.1	Post powanie w przypadku awarii pokładowego wyposa enia radiowego podczas przygotowywania pojazdu trakcyjnego	IM
6.50.2	Post powanie w przypadku awarii pokładowego wyposa enia radiowego podczas jazdy	IM



Odniesienie	Zagadnienie	Podmiot odpowiedzialny
6.51	Post powanie w przypadku pustego ekranu DMI	IM
6.52	Post powanie w przypadku awarii systemu	IM
6.53	Post powanie w przypadku awarii NTC	IM
6.54	Post powanie w przypadku VBC	IM
7.4	Wyrejestrowanie	RU
7.6	Post powanie w przypadku awarii podczas autotestu pokładowego urz dzenia GSM-R	IM
7.7	Post powanie w przypadku braku sieci GSM-R	IM
7.8	Post powanie w przypadku awarii pokładowego urz dzenia GSM-R w czasie jazdy	IM
7.9	Post powanie w przypadku niepowodzenia wyrejestrowania	IM
7.10	Post powanie w przypadku, gdy numer funkcyjny jest niedost pny	IM
7.11	Post powanie w przypadku, gdy numer funkcyjny jest ju u ywany	IM
7.12	Post powanie w przypadku bł du podczas wprowadzania numeru funkcyjnego	IM