

Wytyczne sporządzania regulaminów obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy Ie-31

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2019 poz. 710, z późn. zm.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego

Właściciel: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wydawca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala Biuro Rozwoju i Standaryzacji
Technicznej Materiał opracowany przez: Biuro Automatyki i Telekomunikacji ul. Targowa 74,
03-734 Warszawa tel. 22 47 326 14 www.plk-sa.pl, e-mail: ist@plk-sa.pl

Wszystkie prawa zastrzeżone. Modyfikacje, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych, całości lub części wytycznych, bez uprzedniej zgody PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są zabronione

SPIS TREŚCI

ROZDZIAŁ 1 POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	5
§ 1. Przedmiot i zakres wytycznych	5
§ 2. Określenia i skróty użyte w wytycznych	5
ROZDZIAŁ 2 WYMAGANIA PODSTAWOWE DLA REGULAMINU ROT.....	10
§ 3. Podstawowe ustalenia do regulaminu ROT.....	10
§ 4. Opracowanie, uzgodnienie i zatwierdzenie regulaminu ROT.....	11
§ 5. Podanie regulaminu ROT do wiadomości	13
§ 6. Wprowadzanie zmian i uzupełnień do regulaminu ROT	14
§ 7. Forma regulaminu ROT	15
§ 8. Architektura systemu dSAT posterunku ruchu	16
ROZDZIAŁ 3 WYTYCZNE DO OPRACOWANIA DZIAŁU I - KONFIGURACJA	20
§ 9. Wypełnienie karty – STRONA TYTUŁOWA.....	20
§ 10. Wypełnienie karty - UZGODNIENIA	21
§ 11. Wypełnienie karty – ZAWARTOŚĆ REGULAMINU	21
§ 12. Wypełnienie karty - Charakterystyka urządzeń dSAT	21
§ 13. Wypełnienie karty - Powiązania z innymi systemami.....	25
§ 14. Wypełnienie karty – UPOWAŻNIONY PERSONEL	25
§ 15. Wypełnienie karty – DEFINICJE	26
§ 16. Wypełnienie karty – PRZEPISY ZWIĄZANE	26
§ 17. Wypełnienie karty – Stanowisko pracy terminala dSAT	27
ROZDZIAŁ 4 WYTYCZNE DO OPRACOWANIA DZIAŁU II - PROCEDURY	
EKSPLOATACYJNE	28
§ 18. Wypełnienie karty - FUNKCJA GM, GH.....	28
§ 19. Wypełnienie karty – FUNKCJA PM	28
§ 20. Wypełnienie karty - FUNKCJA OK	29
§ 21. Wypełnienie karty – FUNKCJA PD.....	30
§ 22. Wypełnienie karty - Obsługa terminala dSAT na linii z systemem ERTMS/ETCS..	31
§ 23. Wypełnienie karty – Zmiana trybu pracy terminala	31
ROZDZIAŁ 5 WYTYCZNE DO OPRACOWANIA DZIAŁU III – WARUNKI SZCZEGÓLNE.	32
§ 24. Karty działu Warunki szczególne	32
§ 25. Wytyczne do opracowania pozycji – ZAŁĄCZNIKI	33
Tabela zmian do wytycznych.....	36

WZÓR ROT.....	37
I UZGADNIA.....	38
III ZAWARTOŚĆ REGULAMINU	39
DZIAŁ I KONFIGURACJA	40
IV CHARAKTERYSTYKA URZĄDZEŃ dSAT	40
IV POWIĄZANIE Z INNYMI SYSTEMAMI	44
V UPOWAŻNIONY PERSONEL.....	45
VI DEFINICJE	46
VII PRZEPISY ZWIĄZANE	49
VII STANOWISKO PRACY TERMINAŁA dSAT	50
DZIAŁ II PROCEDURY EKSPLOATACYJNE.....	57
IX FUNKCJA GM, GH.....	57
X FUNKCJA PM	68
XI FUNKCJA OK	74
XII FUNKCJA PD.....	83
XIII OBSŁUGA TERMINAŁA dSAT NA LINII Z SYSTEMEM ERTMS/ETCS.....	89
DZIAŁ III WARUNKI SZCZEGÓLNE	90
XIV ZMIANA TRYBU PRACY TERMINAŁA.....	90
XV PRACA URZĄDZEŃ dSAT W WARUNKACH SPECYFICZNYCH	93
XVI BHP NA STANOWISKU TERMINAŁA dSAT.....	100
XVII UTRZYMANIE URZĄDZEŃ dSAT	101
XVIII DODATKOWE USTALENIA.....	103
ZAŁĄCZNIKI.....	104
Załącznik Nr 1 - Opis aplikacji terminala dSAT	104
Załącznik Nr 2 – Wykaz numerów telefonów	105
Załącznik Nr 3 – Tabela zmian i uzupełnienia do regulaminu ROT	106
Załącznik Nr 4 – Rejestr potwierdzeń zapoznania się z ROT i ze zmianami	107
ZAŁĄCZNIK NR 1 - OPIS APLIKACJI TERMINAŁA DSAT	108
1. INFORMACJE OGÓLNE.....	110
2. OBSŁUGA TERMINAŁA.....	111
2.1 Oznaczenia ekranowe	111
2.2 Raport pomiarowy.....	113
2.3 Sprawność techniczna systemu oraz zasilania i transmisji.....	113

2.4	Sygnalizacja włamania do pomieszczenia przytorowego (kontenera)	114
2.5	Sygnalizacja pożaru w pomieszczeniu przytorowym (kontenerze)	114
2.6	Drukowanie raportów na żądanie	114
2.6.1	Przeznaczenie	114
2.6.2	Wywoływanie okna.....	114
2.6.3	Obsługa okna.....	115
3.	OBSŁUGA – ERSAT.....	118
3.1	Przechowywane dane.....	118
2.1.1	Uzupełnianie automatyczne	118
2.1.2	Uzupełnianie ręcznie przez obsługę.....	118
3.2	Obsługa konta.....	119
3.2.1	Logowanie operatora	119
3.2.2	Wylogowanie operatora z systemu.....	120
3.2.3	Zmiana hasła operatora	120
3.3	Prowadzenie rejestru ERSAT	121
3.3.1	Wstęp.....	121
3.3.2	Wprowadzanie danych przez operatora	121
3.3.3	Kopiowanie danych z ERSAT.....	127
3.3.4	Awarie wielokrotne	127
4.	OBSŁUGA – INTERFEJS ERTMS/ETCS.....	128
4.1	Uruchomienie.....	129
4.2	Wyłączenie przesyłania	129
4.3	Załączenie przesyłania	131
4.4	Sprawdzenie aktywności przesyłania.....	132
5.	OBSŁUGA – FUNKCJA AUTOMATYCZNY TERMINAL	132
5.1	Opis rozwiązania	132
5.2	Opis interfejsu użytkownika.....	134
5.2.1	Konfiguracja trybu Automatycznego Terminala (AT)	137
5.2.2	Konfiguracja Automatycznego Terminala w przypadku problemów z łącznością	

ROZDZIAŁ 1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1. Przedmiot i zakres wytycznych

1. Celem *Wytycznych sporządzania regulaminów obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy*, jest ustalenie jednolitego i prawidłowego sposobu sporządzania „Regulaminów obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy” dalej zwanych regulaminem ROT.
2. Wytyczne obowiązują na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
3. Wytyczne dotyczą pracowników poziomu biur zakładów linii kolejowych i sekcji eksploatacji, uczestniczących w opracowaniu, aktualizacji i wdrożeniu do realizacji regulaminów ROT. Ponadto dotyczą pracowników komórek organizacyjnych Spółki prowadzących kontrole i audyty procesu eksploatacji urządzeń dSAT.
4. Postanowienia niniejszych wytycznych wynikają z regulacji zawartych w *Wytycznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3*.
5. Dla regulaminu ROT, niniejsze wytyczne określają:
 - 1) formę i zawartość;
 - 2) zasady opracowywania i aktualizacji;
 - 3) zadania i obowiązki pracowników uczestniczących w procesie opracowania, aktualizacji i wdrażania.
6. Dla regulaminów ROT opracowanych na podstawie niniejszych wytycznych dopuszcza się odstępstwa w zakresie treści i formy, lecz tak by zawierały ustalony wzorem zakres merytoryczny oraz spełniały ustaloną rolę w procesie eksploatacji urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru.
7. W załącznikach do niniejszych wytycznych, sposób prezentowania danych w formie raportów ekranowych, wydruków i zestawień jest formą poglądową. Opracowany regulamin powinien zawierać dane zgodne z rzeczywistą lokalizacją urządzenia. Każda nowa forma odwzorowania na ekranie terminala dSAT, wymaga zatwierdzenia przez Dyrektora Biura Automatyki i Telekomunikacji Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

§ 2. Określenia i skróty użyte w wytycznych

1. Przyjęte w wytycznych określenia i pojęcia techniczne, dla zachowania spójności nazewnictwa, są zbieżne z używanymi w *Wytycznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3*.

2. Zasadnicze definicje, niezbędne do opracowania regulaminu obsługi terminala:

- 1) **regulamin ROT** – na posterunku ruchu dokument pn. „Regulamin obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru podczas jazdy”, opisujący procedury eksploatacji urządzeń dSAT, zatwierdzony przez dyrektora zakładu;
- 2) **funkcja GM, gorące maźnice GM** – w urządzeniach dSAT, określenie funkcji umożliwiającej wykrywanie zagrzanych łożysk osiowych w czasie jazdy pociągu;
- 3) **funkcja GH, gorące hamulce GH** – w urządzeniach dSAT, określenie funkcji umożliwiającej wykrywanie zagrzanych elementów układu hamulcowego, w czasie jazdy pociągu;
- 4) **funkcja PM, płaskie miejsca PM** – w urządzeniach dSAT, określenie funkcji umożliwiającej wykrywanie i ocenę wielkości deformacji powierzchni tocznej kół, w czasie jazdy pociągu;
- 5) **funkcja OK (NO, NL), obciążenie koła OK** – w urządzeniach dSAT, określenie funkcji umożliwiającej wykrywanie przekroczonych nacisków osiowych (pojedynczej osi) na tor i liniowych (na 1 metr bieżący toru), będących m.in. efektem niewłaściwego załadunku lub niesprawności zawieszenia pojazdu szynowego, poprzez pomiar wielkości chwilowych nacisków kół w czasie jazdy pociągu oraz rejestrowanie przeliczeniowego ciężaru brutto przejeżdżającego pociągu – funkcja nie jest ważeniem taboru;
- 6) **funkcja PD, przeciążenie dynamiczne PD** – w urządzeniach dSAT, określenie funkcji umożliwiającej wykrywanie nadmiernych oddziaływań dynamicznych pojazdu na tor, spowodowanych m.in. jego niesprawnością; przeciążenie dynamiczne to dodatkowa siła nacisku koła na szynę powstająca w trakcie jazdy pojazdu szynowego, wywołwana jego niesprawnością;
- 7) **domena dSAT, strefa pomiarowa dSAT** – w sąsiedztwie urządzeń bazowych, odcinek toru gdzie przeprowadzane są przez urządzenia dSAT, pomiary ustalonych wielkości termicznych i oddziaływań taboru na tor;
- 8) **pracownik obsługi terminala** – wyznaczony pracownik posterunku ruchu (zazwyczaj dyżurny ruchu), na którym znajduje się terminal urządzeń dSAT, wykonujący zadania związane z obsługą tego terminala i upoważniony do podejmowania decyzji eksploatacyjnych związanych z wykryciem stanów awaryjnych taboru;
- 9) **pracownik obsługi technicznej** – w ramach utrzymania urządzeń dSAT, pracownik wykonujący czynności (zabiegi techniczne) związane z konserwacją, przeglądami i naprawami tych urządzeń;

- 10) **uprawniony pracownik przewoźnika** – rewident lub maszynista (prowadzący pociąg lub pojazd kolejowy), posiadający odpowiednie uprawnienia do kontroli i określenia stanu technicznego zestawów kołowych taboru kolejowego;
- 11) **maszynista** – pracownik prowadzący pociąg lub pojazd kolejowy na rzecz przewoźnika kolejowego, zarządcy lub innego podmiotu, u którego jest zatrudniony lub na rzecz którego świadczy usługi;
- 12) **Międzynarodowe Ciągi Tranzytowe, MCT** – międzynarodowe trasy pociągów, po których kursują wg odrębnych zasad pociągi tranzytowe, dla których nie stosuje się formuły „Zarządzenia przewozu przesyłki nadzwyczajnej” (adres cztery); na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. linie/odcinki kolejowe zaliczane do MCT, z naciskiem osi do 221 kN/oś oraz naciskiem liniowym do 71 kN/m, określa Załącznik 2.5 do Regulaminu sieci;
- 13) **elektroniczny moduł EMROS** – - Elektroniczny Moduł Rejestracji Obsługi Serwisowej jest to jeden z modułów informatycznych terminala urządzeń dSAT, służący do monitoringu i rejestracji prowadzonych zabiegów utrzymaniowych (serwisowych), usterkowości oraz kontroli urządzeń dSAT – moduł zawiera formę elektroniczną Książki kontroli urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru;
- 14) **elektroniczny rejestr ERSAT** – Elektroniczny Rejestr Stanów Awaryjnych Taboru jest to jeden z modułów informatycznych terminala urządzeń dSAT, służący do rejestracji przez obsługę terminala wykrytych (przez przytorowe urządzenia dSAT) stanów awaryjnych w taborze;
- 15) **urządzenie detekcji stanów awaryjnych taboru, urządzenie dSAT** – przytorowe urządzenie detekcji Stanów Awaryjnych Taboru, przytorowe urządzenie zabezpieczające przed dopuszczeniem do ruchu niesprawnych pojazdów kolejowych i/lub których naciski osi na tor przekraczają ustalone wartości graniczne;
- 16) **stan awaryjny taboru** – wykryta przez urządzenie dSAT, niesprawność układu jezdnego pojazdu kolejowego (funkcja GM, GH, PM, PD) lub/i w którym nacisk osi na tor przekracza ustaloną wartość graniczną (funkcja OK);
- 17) **dziennik telefoniczny R-138** – dziennik służący do zapisywania treści rozmów (poleceń) telefonicznych i radiotelefonicznych mających bezpośredni związek z bezpieczeństwem prowadzenia ruchu pociągów, które obligatoryjnie nie są notowane w pozostałej dokumentacji techniczno-ruchowej lub nie są rejestrowane automatycznie – w niniejszych wytycznych określono istotne działania personelu obsługi terminala, związane z eksploatacją urządzeń dSAT, które dodatkowo należy odnotować w dzienniku telefonicznym R-138;
- 18) **system informatyczny dSAT, system SID** – zespół elementów techniczno-sprzętowych i informatycznych, wykorzystywanych do przetwarzania,

przechowywania i przesyłania danych/informacji związanych z monitorowaniem przez przytorowe urządzenia dSAT parametrów przewozowych i stanu elementów biegowych taboru – system nadrzędny w stosunku do urządzeń i terminala dSAT;

- 19) **funkcja automatyczny terminal, funkcja AT** – funkcjonalność urządzeń dSAT, pozwalająca na automatyczne przekierowanie informacji o wykrytych stanach awaryjnych taboru, zgodnie z kierunkiem jazdy pociągu, do dyżurnego ruchu decydującego o miejscu ewentualnego wyłączenia/odstawienia taboru;
- 20) **funkcja lokalny terminal, funkcja LT** – funkcjonalność urządzeń dSAT, pozwalająca na czasowe przełączanie przesyłu informacji o wykrytych stanach awaryjnych taboru, z terminala usytuowanego w LCS do ustalonego terminala lokalnego.
- 21) **terminal urządzeń dSAT, terminal dSAT** – stanowisko komputerowe do nadzoru, prezentacji i archiwizacji wyników procesu wykrywania przez przytorowe urządzeniami dSAT niesprawności w przejeżdżającym taborze oraz nieprawidłowością załadunku – zazwyczaj zorganizowane na posterunku ruchu;
- 22) **terminal dSAT podstawowy** – dla urządzeń wyposażonych w funkcję AT, terminal dSAT zlokalizowany na posterunku ruchu, na obszarze sekcji eksploatacji, która prowadzi utrzymanie urządzeń dSAT współpracujących z terminalem; obsługa terminala podstawowego bezpośrednio współpracuje z serwisem urządzeń dSAT;
- 23) **terminal dSAT powiązany** – dla urządzeń wyposażonych w funkcję AT, terminal dSAT uzupełniający prace terminala podstawowego w zakresie nadzoru ruchu pociągów; w procesie utrzymania urządzeń dSAT obsługa terminala powiązanego współpracuje z obsługą terminala podstawowego – rolę wiodącą sprawuje obsługa terminala podstawowego;
- 24) **zdarzenia eksploatacyjne** – związane z realizacją rozkładu jazdy pociągów, możliwe zdarzenia na stacji i przyległych szlakach, istotne dla użytkowania urządzeń dSAT;

3. Przez użyte w wytycznych określenia należy rozumieć:

- 1) **zakład linii kolejowych** – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych;
- 2) **Spółka** – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- 3) **dyrektor zakładu** – Dyrektora PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych i jego zastępców;
- 4) **naczelnik sekcji** – naczelnika sekcji eksploatacji lub jego zastępcę ds. automatyki;
- 5) **pracownik obsługi technicznej** – pracownika wykonującego zadania obsługi technicznej urządzeń dSAT;

- 6) **wytyczne le-3** – Wytyczne techniczno-eksploatacyjne urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3;
- 7) **instrukcja Ir-1** – Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1;
- 8) **książka kontroli urządzeń dSAT** – „Książka kontroli urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru” – książka przeznaczona do dokumentowania czynności utrzymaniowych urządzeń dSAT oraz czynności związanych z ich użytkowaniem, prowadzoną w formie elektronicznej lub papierowej, zależnie od zastosowanej generacji urządzeń dSAT.

4. Przez użyte w wytycznych skróty należy rozumieć:

- 1) **dSAT** – detekcja stanów awaryjnych taboru;
- 2) **ROT** – dokument pn. „Regulamin obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru podczas jazdy”;
- 3) **GH** – gorąca obręcz (klocki hamulcowe) lub tarcza hamulcowa;
- 4) **GM** – gorące maźnice (łożyska zestawów kołowych);
- 5) **GMR** – oznaczenie temperatury różnicowej pomiędzy kołami osi, w ramach funkcji GM;
- 6) **OK** – obciążenie koła;
- 7) **PM** – „płaskie miejsca”, umowne określenie deformacji powierzchni tocznej koła;
- 8) **PD** – przeciążenia dynamiczne;
- 9) **NO** – nacisk osiowy;
- 10) **NL** – nacisk liniowy;
- 11) **SID** – system informatyczny dSAT;
- 12) **EMROS** – Elektroniczny Moduł Rejestracji Obsługi Serwisowej;
- 13) **ERSAT** – Elektroniczny Rejestr Stanów Awaryjnych Taboru;
- 14) **ERTMS** – Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym;
- 15) **ETCS** – Europejski System Sterowania Pociągami;
- 16) **STOP** – oznaczenie progu alarmowego, dla funkcji GM, GH;
- 17) **OSTR** – oznaczenie progu ostrzegawczego, dla funkcji GM, GH, PM, PD;
- 18) **GRAN** – oznaczenie progu granicznego, dla funkcji PD, PM, OK;
- 19) **MCT** – Międzynarodowy Ciąg Tranzytowy;
- 20) **DTR** – dokumentacja techniczno-ruchowa urządzeń dSAT;
- 21) **LCS** – Lokalne Centrum Sterowania.

ROZDZIAŁ 2 WYMAGANIA PODSTAWOWE DLA REGULAMINU ROT

§ 3. Podstawowe ustalenia do regulaminu ROT

1. Proces sporządzania i aktualizacji regulaminów ROT dla posterunków ruchu, na których zainstalowany jest terminal dSAT powinien być zgodny z przyjętymi ustaleniami niniejszych wytycznych.
2. Opracowany na podstawie niniejszych wytycznych regulamin ROT powinien być zgodny z postanowieniami wytycznych le-3.
3. Celem regulaminu ROT, dla ustalonej konfiguracji urządzeń dSAT, jest dostarczenie personelowi obsługi terminala dSAT, usystematyzowanych i precyzyjnych procedur postępowania dla możliwych zdarzeń eksploatacyjnych.
4. Regulamin ROT musi uwzględniać miejscowe warunki techniczno-ruchowe, zachowując zgodność z przepisami i regulaminem technicznym posterunku ruchu, na którym zainstalowany jest terminal dSAT oraz posterunków stacji wyznaczonych do wyłączenia i zatrzymania taboru.
5. Ostateczny kształt każdego regulaminu ROT uzależniony jest od warunków lokalnych oraz liczby, typu, konfiguracji, kierunkowości pracy i funkcjonalności przytorowych urządzeń dSAT – współpracujących z terminalem umieszczonym na posterunku ruchu.
6. Na posterunku ruchu regulamin ROT powinien ustalać:
 - 1) obowiązki pracowników realizujących zadania obsługi terminala dSAT;
 - 2) sposób opisu i odwzorowania na terminalu dSAT, podstawowych parametrów technicznych w ramach realizowanych funkcji pomiarowych;
 - 3) opis czynności pracowników obsługi terminala dSAT, uwzględniający jego podstawowe cechy;
 - 4) przykładowe wydruki i komunikaty raportów diagnostycznych z danego terminala;
 - 5) procedury postępowania i szczegółowe zasady rejestracji w przypadku wykrycia przez urządzenie stanu awaryjnego taboru;
 - 6) zasady współpracy w zakresie wykrywania i potwierdzania stanów awaryjnych taboru pomiędzy pracownikami obsługi terminala a uprawnionymi pracownikami przewoźnika;
 - 7) sposób postępowania w przypadku sygnalizacji przez terminal dSAT stanu awaryjnego taboru i utraty łączności z maszynistą;
 - 8) sposób postępowania w przypadku sygnalizacji włamania do kontenera urządzeń przytorowych lub pożaru;
 - 9) sposób sygnalizacji przez urządzenia terminalowe nieprawidłowości w przypadku awarii urządzeń przytorowych dSAT, awarii ich zasilania lub łączności z nimi;

- 10) zasady współpracy pracowników obsługi terminali dSAT, zlokalizowanych na sąsiednich posterunkach ruchu, pomiędzy którymi usytuowane są urządzenia dSAT;
 - 11) sposób postępowania w przypadku przenoszenia kompetencji pomiędzy terminalami dSAT.
7. Regulamin ROT należy opracować lub poddać aktualizacji odpowiednio po zmianach technicznych, technologicznych lub organizacyjnych wynikających z wprowadzonych zmian np. z przebudowy posterunków ruchu, uruchomienia nowych lub remontowanych urządzeń dSAT. Dla nowych konstrukcji urządzeń dSAT, przed przekazaniem ich do eksploatacji, szczegółowe informacje w formie dokumentacji technicznej niezbędne dla opracowania regulaminu ROT, dostarcza dostawca urządzeń dSAT w porozumieniu z użytkownikiem (sekcją eksploatacji).
 8. Na posterunku ruchu terminal dSAT obsługuje dyżurny ruchu. Zgodę na obsługę terminala dSAT przez innego pracownika niż dyżurny ruchu, udziela Dyrektor Biura Automatyki i Telekomunikacji w porozumieniu z Dyrektorem Biura Eksploatacji oraz Dyrektorem Biura Bezpieczeństwa Centrali Spółki. Dla powyższego, zakres i podział obowiązków pracowników odnośnie obsługi terminala dSAT oraz zasad powiadamiania dyżurnego ruchu o wykrytych niesprawnościach w przejeżdżającym taborze, należy określić bezpośrednio w regulaminie ROT – jako dodatkowy załącznik.

§ 4. Opracowanie, uzgodnienie i zatwierdzenie regulaminu ROT

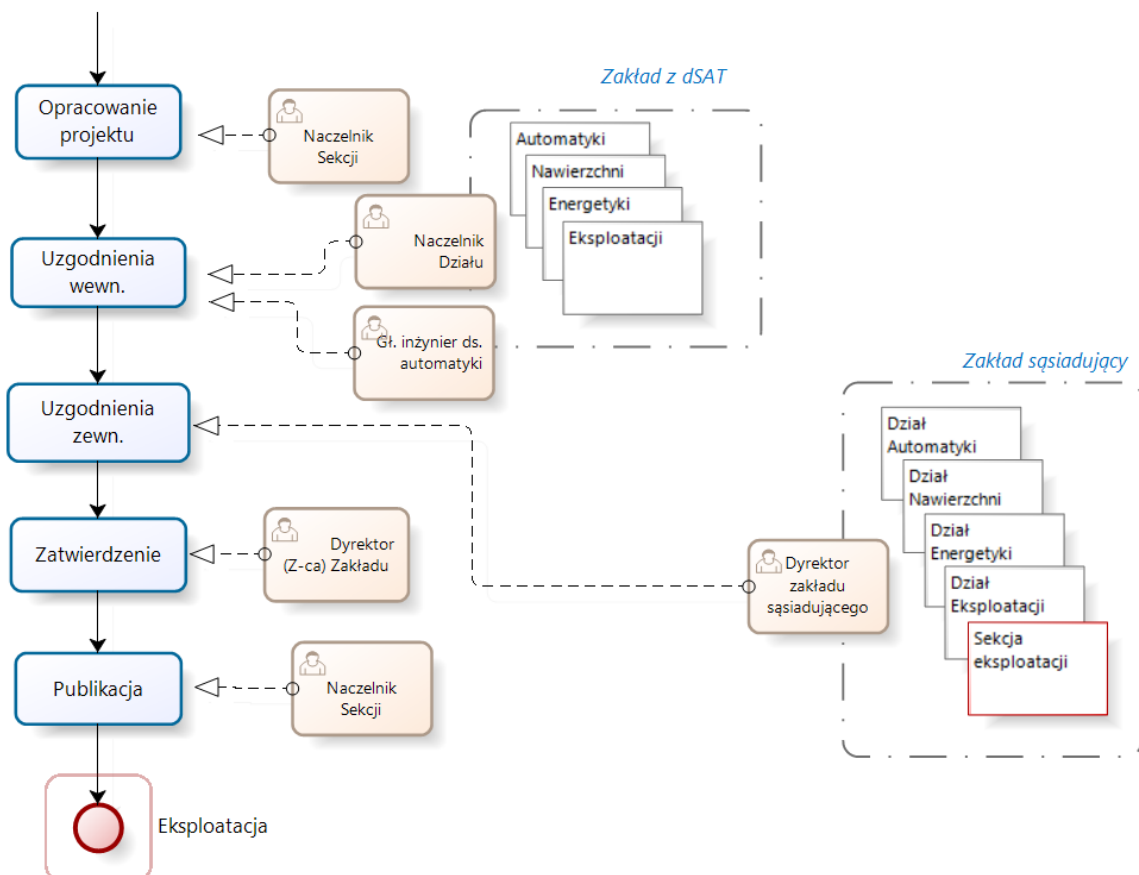
1. W zakładzie linii kolejowych, na ustalonym obszarze działania, proces eksploatacji urządzeń dSAT realizuje sekcja eksploatacji, która jest odpowiedzialna za opracowywanie i aktualizację regulaminów – odrębnie dla każdego terminala dSAT. Procesem eksploatacji urządzeń dSAT zarządza dyrektor zakładu, który w uzasadnionych przypadkach może wyznaczyć inną komórkę organizacyjną, odpowiedzialną w zakładzie za opracowywanie i aktualizację regulaminów ROT.

Dla urządzenia dSAT, współpracującego z wieloma terminalami usytuowanymi na terenie jednego zakładu linii kolejowych, **dopuszcza się** opracowanie jednego regulaminu uwzględniającego specyfikę pracy na każdym ze stanowisk terminalowych – regulamin opracowuje sekcja, na której występuje zespół torowo-bazowy urządzenia dSAT.

Uwaga: Powyższe nie dotyczy terminali dSAT, instalowanych w centrach technicznych np. CUiD (Centrum utrzymania i diagnostyki), które działają jako konsole techniczne bez możliwości podejmowania decyzji eksploatacyjnych.

2. Regulamin ROT zatwierdza dyrektor zakładu linii kolejowych na terenie, którego znajduje się terminal urządzeń dSAT.
3. Przed zatwierdzeniem regulamin powinien być sprawdzony i uzgodniony, w zakresie zgodności ze stanem faktycznym i z obowiązującymi przepisami, przez naczelników działów zakładu linii kolejowych ds.: automatyki i telekomunikacji, eksploatacji, nawierzchni, energetyki oraz głównego inżyniera ds. automatyki.

Warunki i założenia



Procedura opracowania nowego ROT lub aktualizacji

4. Regulamin ROT powinien być również uzgodniony, stosując postanowienia ust. 3, przez dyrektorów sąsiadujących zakładów linii kolejowych (w porozumieniu z naczelnikami sąsiadujących sekcji) w przypadku, gdy:
 - 1) przytorowe urządzenia dSAT współpracujące z terminalem, znajdują się na obszarze działania sąsiedniego zakładu linii kolejowych;
 - 2) stacje wyłączania/zatrzymania pociągu znajdują się na obszarze sąsiedniego zakładu linii kolejowych;

- 3) przytorowe urządzenia dSAT współpracujące z terminalem zainstalowane są na szlaku graniczącym z sąsiednim zakładem linii kolejowych, gdzie wymagana jest techniczna lub operacyjna współpraca posterunków ruchu tych zakładów.
5. Regulamin ROT podstawowo sporządzany jest w trzech identycznych egzemplarzach po jednym dla posterunku z terminalem dSAT, sekcji eksploatacji której podlega ten posterunek ruchu oraz zakładu linii kolejowych. W przypadku opisanym w ust. 4 sporządzane są kolejne, dodatkowe egzemplarze dla sąsiadujących zakładów linii kolejowych.
6. Poszczególne egzemplarze regulaminu ROT oznacza się na stronie tytułowej symbolami literowymi:
 - 1) „S” – egzemplarz sporządzany dla potrzeb stacji lub „S_{zpr}” dla potrzeb odcinka zdalnego prowadzenia ruchu; egzemplarze należy przechowywać stale, odpowiednio na stanowisku pracy dyżurnego ruchu lub dyżurnego ruchu odcinkowego pod jego osobistym nadzorem;
 - 2) „ISE” – egzemplarz sporządzony dla potrzeb sekcji eksploatacji;
 - 3) „IZ” – egzemplarz sporządzony dla odpowiedniego zakładu linii kolejowych, z miejscem złożenia w dyspozyturze zakładowej (dopuszcza się wersję elektroniczną);
 - 4) „IZ1”; „IZ2”, itd. – kolejne egzemplarze dodatkowe, sporządzane dla sąsiednich zakładów linii kolejowych, w przypadkach opisanych w ust. 4.

§ 5. Podanie regulaminu ROT do wiadomości

1. Wszyscy pracownicy zatrudnieni na posterunku ruchu, na którym znajduje się terminal urządzeń dSAT, których obowiązki są bezpośrednio związane z obsługą tego terminala, zobowiązani są do zapoznania się z treścią regulaminu ROT i potwierdzenia zapoznania w tabeli „*Rejestr potwierdzeń zapoznania się z ROT i ze zmianami*” stanowiącej Załącznik Nr 4 do regulaminu.
2. Na posterunkach ruchu, określonych wg postanowień § 4 ust. 4 niniejszych wytycznych, wszyscy pracownicy których obowiązki są związane z eksploatacją urządzeń dSAT na podstawie sporządzanego regulaminu ROT, powinni być w sposób udokumentowany, zapoznani z jego treścią w zakresie ich dotyczącym.
3. Znajomość postanowień regulaminów ROT na obszarze ich działania, obowiązuje również naczelnika sekcji eksploatacji i jego zastępców, kontrolera i instruktora odpowiednio ds. ruchu kolejowego i automatyki, dyspozytora zakładu linii kolejowych oraz pracowników wykonujących czynności obsługi technicznej urządzeń dSAT.

§ 6. Wprowadzanie zmian i uzupełnień do regulaminu ROT

1. Aktualizację regulaminu ROT realizuje sekcja eksploatacji lub komórka ds. regulaminów ROT wyznaczona na podstawie § 4 ust. 1 niniejszych wytycznych. Wyznaczona komórka zobowiązana jest do współpracy z sekcją eksploatacji i stosować zasady opracowywania i aktualizacji regulaminów określone w niniejszych wytycznych.
2. Wszelkie braki i niejasności zauważone w regulaminie ROT, również wynikające z postanowień § 4 ust. 4 niniejszych wytycznych, powinny być niezwłocznie zgłaszane do naczelnika sekcji eksploatacji, na terenie którego znajduje się terminal urządzeń dSAT.
3. Naczelnik sekcji eksploatacji na podstawie otrzymanych zgłoszeń od pracowników posterunków ruchu, jednostek (komórek) organizacyjnych i własnych doświadczeń, przygotowuje projekt zmian i uzupełnień do regulaminu.
4. W przypadku, gdy urządzenia przytorowe dSAT, terminal lub stacje wyłączania/zatrzymania pociągu znajdują się w granicach działania różnych sekcji eksploatacji naczelnik sekcji eksploatacji na terenie, której znajduje się terminal urządzenia dSAT, opracowuje projekt zmian i uzupełnień do regulaminu ROT i uzgadnia pod względem merytorycznym z naczelnikami sąsiadujących sekcji.
5. Opracowujący projekt, nanosi zmiany i uzupełnienia w regulaminie ROT, z zachowaniem postanowień § 25 ust. 5 niniejszych wytycznych. Następnie kieruje aktualizowany regulamin ROT do uzgodnienia pod względem merytorycznym, w trybie określonym w § 4.
6. Opracowujący projekt zmian w regulaminie ROT, zatwierdzone zmiany i uzupełnienia wprowadza do wszystkich egzemplarzy regulaminu ROT.
7. Po naniesieniu zmian i uzupełnień do regulaminów ROT znajdujących się na posterunkach ruchu, naczelnik sekcji eksploatacji zobowiązany jest do niezwłocznego zapoznania ze zmianami pracowników upoważnionych do obsługi terminala urządzeń dSAT. Zapoznanie ze zmianami, każdy pracownik obsługi powinien potwierdzić podpisem w tabeli „*Rejestr potwierdzeń zapoznania się z ROT i ze zmianami*” stanowiącej Załącznik Nr 4 do regulaminu. O zmianach powinni być również powiadomieni pracownicy posterunków współpracujących w trybie § 5 ust. 2 niniejszych wytycznych.
8. Aktualność każdego regulaminu ROT urządzeń dSAT, przynajmniej dwa razy w roku, powinna być sprawdzona przez kontrolera ds. automatyki i kontrolera ds. inżynierii ruchu kolejowego (każdy w swoim zakresie). Dokonanie takiego sprawdzenia powinno być odnotowane w książce kontroli urządzeń dSAT na posterunku ruchu - również elektronicznej.

§ 7. Forma regulaminu ROT

1. Regulamin ROT powinien być sporządzony w formie wydruku komputerowego, jako dokument formatu A4, zawierający zbiór kart tematycznych wypełnionych zgodnie z niniejszymi wytycznymi. Zalecany jest krój czcionki typu Arial.
2. Opracowany regulamin ROT powinien posiadać ponumerowane wszystkie strony, a ich sumaryczną liczbę należy wpisać na stronie tytułowej – w przewidzianym wzorem do tego celu miejscu.
3. Regulamin ROT umownie podzielono na trzy główne działy obejmujące:
 - 1) Dział I – KONFIGURACJA, zawierający opis konfiguracji urządzeń dSAT współpracujących z terminalem, terminala oraz niezbędne informacje i definicje dla personelu obsługi;
 - 2) Dział II – PROCEDURY EKSPLOATACYJNE, zawierający opis procedur realizowanych przez obsługę terminala z chwilą sygnalizacji wykrycia przez przytorowe urządzenie dSAT stanu awaryjnego lub nieprawidłowości załadunku w przejeżdżającym taborze;
 - 3) Dział III – WARUNKI SZCZEGÓLNE, zawierający co najmniej opis procedur w czasie prowadzenia zabiegów serwisowych, zmiany trybów pracy terminali, działań w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości bądź zakłóceń pracy urządzeń dSAT i terminala oraz zasad BHP na stanowisku terminalowym.
4. Załącznikiem do niniejszych wytycznych jest wzór regulaminu ROT (*Wzór ROT*), który uwzględnia możliwe konfiguracje sprzętowe i obiektowe dopuszczone na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
5. *Wzór ROT* zawiera zestaw chronologicznie ułożonych kart, z których część jest w formie formularzy do wypełnienia. Ostateczna ilość kart ustalana jest na etapie opracowywania lub aktualizacji regulaminu ROT i zależy od konfiguracji sprzętowej i obiektowej urządzeń w danej lokalizacji. Sposób określenia konfiguracji normują niniejsze wytyczne w § 8 „Architektura systemu dSAT posterunku ruchu”.
6. Dla danego terminala, po ustaleniu wszystkich konfiguracji funkcjonalnych urządzenia dSAT, w kolejnym kroku należy opracować scenariusze zdarzeń i dopasować do nich procedury eksploatacyjne. Procedury dla standardowych scenariuszy eksploatacyjnych zawiera *Wzór ROT*, w dziale PROCEDURY EKSPLOATACYJNE. Sposób opracowania (wypełnienia) kart dla procedur eksploatacyjnych zamieszczonych we *Wzorze ROT*, normuje rozdział „WYTYCZNE DO OPRACOWANIA DZIAŁU II - PROCEDURY EKSPLOATACYJNE”.

Ekranami zamieszczone w dziale Procedury eksploatacyjne powinny zawierać rzeczywiste, właściwe dane wg poniższego wskazania.

The screenshot shows a terminal window with a red background. At the top, there is a header line: --- [1] 00:11:42 09-10-2006 ASDEK/PD/GM/GH/OK SD Warszawa 1 Z. Below this are several data fields: V[km/h]= 83.8, OSIE= 124, L[m]= 446.9, POJ.= 1+35, Cb[t] = 1341, TZ[st.C]= 12, TW[st.C]= 20. A dashed line separates this from a table. The table has two main sections: 'NR OSI' and 'PRZEKROCZENIA'. The 'NR OSI' section has columns for 'OD POCZ.' and 'OD KOŃCA'. The 'PRZEKROCZENIA' section has five columns: 'G M L', 'G M P', 'G M R', 'G H L', and 'G H P'. Below the table, there are three rows of data: '100 | 25 | OSTR | **** | *** | * | ****'. At the bottom, there are three rows of function labels: 'FUNKCJA GH:', 'FUNKCJA OK:', and 'FUNKCJA PD:'. To the right of these labels are three columns of text: 'PRZEKROCZEŃ NIE WYKRYTO', 'PRZEKROCZEŃ NIE WYKRYTO', and 'PRZEKROCZEŃ NIE WYKRYTO'. Three callout boxes point to specific fields: 'właściwe oznaczenie typu urządzenia dSAT' points to 'ASDEK/PD/GM/GH/OK', 'właściwa nazwa lokalizacji dSAT' points to 'Warszawa 1', and 'właściwe funkcje urządzenia dSAT' points to the 'GH:', 'OK:', and 'PD:' labels.

Uwaga: ROT powinien być ograniczony do niezbędnych danych a formularze i zapisy w nim użyte (na podstawie wzoru z nin. wytycznych) niemające zastosowania, powinny być usunięte tak by nie wprowadzać utrudnienia w jego stosowaniu

7. Po sprawdzeniu i uzgodnieniu zawartości regulaminu ROT, należy go zabezpieczyć poprzez przesnurowanie i opieczętowanie pieczęcią zakładu linii kolejowych.

§ 8. Architektura systemu dSAT posterunku ruchu

1. Zawartość regulaminu ROT uzależniona jest od typu, konfiguracji, kierunkowości pracy, funkcjonalności oraz liczebności przytorowych urządzeń dSAT współpracujących z terminalem na posterunku ruchu.
2. Regulamin ROT powinien obejmować wszystkie konfiguracje konstrukcyjne i funkcjonalne, możliwe do ustalenia na etapie opracowania. W przypadku, gdy w trakcie eksploatacji powstaną nowe rozwiązania konfiguracyjne w ramach terminala dSAT, regulamin ROT należy poddać aktualizacji.
3. Przy określaniu konfiguracji terminala należy mieć na uwadze postanowienia wytycznych le-3, w szczególności w zakresie konstrukcji i funkcjonalności urządzeń dSAT przyjętych do stosowania na sieci kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
4. Dla usystematyzowania zapisów i formy regulaminu ROT, do jego opracowania należy zastosować *Wzór ROT* stanowiący załącznik do niniejszych wytycznych. *Wzór ROT* w dziale KONFIGURACJA, zawiera szereg formularzy do wykorzystania, które przewidują

możliwe rozwiązania funkcjonalne i techniczne. Na etapie opracowania regulaminu ROT, w kartach-formularzach należy wypełnić wykropkowane miejsca – zgodnie z komentarzem zapisanym pod miejscami wykropkowanymi przy miejscach wykropkowanych oraz opisem zamieszczonym w rozdziale „WYTYCZNE DO PRACOWANIA DZIAŁU I – KONFIGURACJA” niniejszych wytycznych.

5. Przed wyborem formularzy (procedur postępowania) opracowujący powinien ustalić konfigurację funkcjonalną terminala dSAT, w tym celu należy kolejno dla każdego urządzenia dSAT:
 - 1) ustalić, na podstawie dokumentacji technicznej:
 - a) funkcje pomiarowe realizowane przez urządzenie np. GM, GH, PD, OK, PM,
 - b) czy urządzenie jest przystosowane do włączenia trybu pracy pozwalającego na automatyczne zmiany kierunku przesyłu informacji, do terminala zgodnie z kierunkiem jazdy pociągów tj. do dyżurnego ruchu decydującego o miejscu ewentualnego wyłączenia/odstawienia taboru – funkcjonalność AT (automatyczny terminal); dla tych urządzeń istnieje możliwość ustawienia trybu pracy:
 - jednoterminalowego (**wyłączona** funkcja AT lub jej brak) – tryb nadzoru przez jeden terminal wszystkich pociągów przejeżdżających przez domenę dSAT - w obu kierunkach (Z i P),
 - dwuterminalowego (**włączona** funkcja AT) – tryb nadzoru pociągów przejeżdżających przez domenę dSAT, przez dwa automatycznie przełączane terminale zgodnie z kierunkiem jazdy (Z lub P).
 - c) czy urządzenie jest przystosowane **do czasowego** przełączania przesyłu informacji o wykrytych stanach awaryjnych taboru z terminala podstawowego, najczęściej usytuowanego w LCS, do ustalonego terminala lokalnego na posterunku miejscowej obsługi – funkcjonalność LT (lokalny terminal),
 - 2) wyspecyfikować wszystkie możliwe kierunki jazdy pociągu przez strefę pomiarową tego urządzenia, ze szczególną uwagą dla urządzeń w obszarze zdalnego prowadzenia ruchu kolejowego LCS:
 - a) (Z) kierunek zasadniczy – dla danego toru, to kierunek zgodny z kierunkiem zasadniczym jazdy pociągów, przyjętym w regulaminie technicznym posterunku ruchu z terminalem,

b) (P) kierunek przeciwny – dla danego toru, to kierunek przeciwny do kierunku zasadniczego jazdy pociągów, przyjętego w regulaminie technicznym posterunku ruchu z terminalem;

3) zależnie od realizowanej przez urządzenie funkcji i kierunku jazdy pociągu należy ustalić stację zatrzymania i/lub wyłączenia;

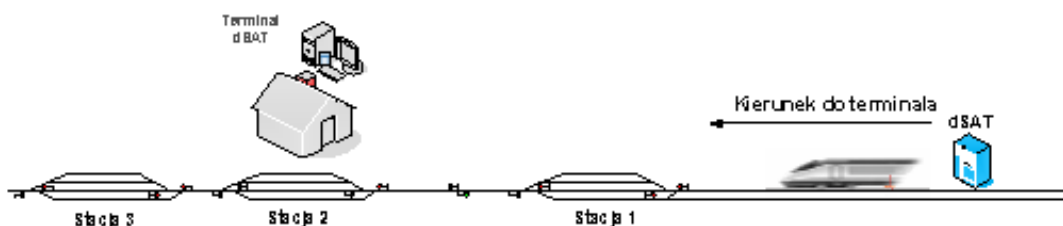
Uwaga: Wyznaczając stację zatrzymania/wyłączenia należy uwzględnić najbliższe stacje na drodze jazdy pociągu, obowiązującą prędkość rozkładową i prędkość dojazdu po wykryciu niesprawności, czasy reakcji i czas powiadomień personelu prowadzącego pociąg lub pojazd kolejowy i powiadomień dyżurnych ruchu. Każdy z powyższych parametrów ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów oraz realizację rozkładu jazdy.

4) ustalić dla każdego przypadku kierunek jazdy pociągu w stosunku do posterunku na którym zlokalizowany jest terminal dSAT – w formularzach przypadki oznaczone są jako:

- przypadek I (do), jazda torem z zainstalowanym urządzeniem dSAT, w kierunku **do terminala** dSAT,
- przypadek II (od), jazda torem z zainstalowanym urządzeniem dSAT, w kierunku **od terminala** dSAT.

6. Na schematach zamieszczonych poniżej, zobrazowane zostały przypadki związane z jazdą torem z zainstalowanym urządzeniem dSAT, w kierunku **do** posterunku z terminalem dSAT oraz **od** posterunku z terminalem dSAT – co ma zasadniczy wpływ na rodzaj procedury, jaką należy uruchomić.

Przypadek I (do) – jazda pociągu w kierunku do terminala dSAT, torem z zainstalowanym urządzeniem dSAT (może to być kierunek jazdy pociągów zasadniczy lub przeciwny do kierunku zasadniczego przyjętego w regulaminie technicznym posterunku ruchu z terminalem).



Jazda pociągu torem z zainstalowanym urządzeniem dSAT, w kierunku do stacji z terminalem dSAT.

W **przypadku I (do)**, stacją wyłączania powinna być Stacja 1, jako najbliższa na drodze jazdy pociągu, co jest bezwzględnie wymagane z uwagi na bezpieczeństwo dla funkcji GM, GH (próg OSTR). Dla pozostałych funkcji w szczególnych przypadkach mogą to być Stacja 2, Stacja 3, pokazane na rysunku powyżej, w zależności od obowiązującej prędkości i realizowanych funkcji.

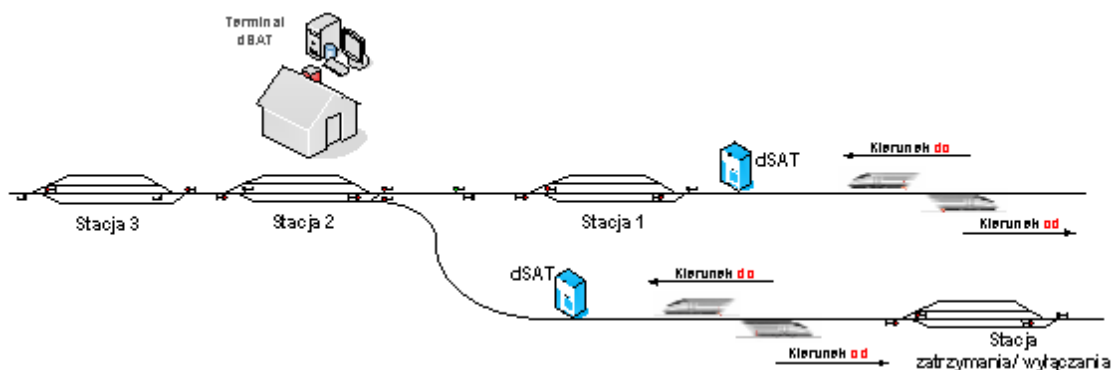
Przypadek II (od) – jazda pociągu w kierunku od terminala dSAT, torem z zainstalowanym urządzeniem dSAT (może to być kierunek jazdy pociągów zasadniczy lub przeciwny do kierunku zasadniczego przyjętego w regulaminie technicznym posterunku ruchu z terminalem).



Jazda pociągu torem z zainstalowanym urządzeniem dSAT, od stacji z terminalem dSAT, w kierunku do stacji zatrzymania/wyłączenia.

Należy dążyć, aby stacją zatrzymania/wyłączenia była najbliższa stacja na drodze jazdy pociągu, z zachowaniem zasady jak dla przypadku powyżej (przypadek I (do)).

Przypadek LCS – jazdy pociągów po torach z zainstalowanym urządzeniem dSAT.



Przypadki I i II w obszarze LCS

W obszarze LCS może występować równocześnie wiele konfiguracji składających się z przypadków I i II, np. jak dla na rysunku powyżej.

Na obszarze LCS, każdą możliwość należy ująć w regulaminie ROT, uwzględniając kierunkowość urządzeń dla zastosowanych funkcji np. dla dwóch zainstalowanych urządzeń na szlaku typu ASDEK/PD/GM/GH/OK/Phoenix/Gotcha i ASDEK/GM/GH/Phoenix wymagane jest opisanie przypadków dla każdej lokalizacji i odpowiedniej funkcji tj. GM, GH, OK, PD.

Zaprojektowane karty-formularze, we *Wzorze ROT* zamieszczonym, jako załącznik do niniejszych wytycznych, pozwalają opisać każdą z powyższych konfiguracji, tj. **jazd pociągu torem z zainstalowanym urządzeniem dSAT, w kierunku „od” lub „do” terminala, różnymi funkcjami i kierunkach jazdy zasadniczych i przeciwnych do zasadniczego.**

ROZDZIAŁ 3 WYTYCZNE DO OPRACOWANIA DZIAŁU I - KONFIGURACJA

§ 9. Wypełnienie karty – STRONA TYTUŁOWA

1. Stronę tytułową należy wypełnić zgodnie ze *Wzorem ROT*, stanowiącym załącznik do niniejszych wytycznych.
2. Strona tytułowa powinna zawierać, co najmniej:
 - 1) nazwę zakładu linii kolejowych na terenie, którego znajduje się terminal urządzeń dSAT;
 - 2) nazwę sekcji eksploatacji na terenie, której znajduje się terminal urządzeń dSAT;
 - 3) oznaczenie kolejnego egzemplarza regulaminu ROT, zgodnie z ustaleniami § 4 ust. 6;
 - 4) Tytuł: REGULAMIN OBSŁUGI TERMINALA URZĄDZEŃ DO WYKRYWANIA STANÓW AWARYJNYCH W TABORZE PODCZAS JAZDY;
 - 5) nazwę posterunku ruchu, na którym znajduje się terminal urządzeń dSAT;
 - 6) lokalizację wszystkich podłączonych do terminala przytorowych urządzeń dSAT, z wyszczególnieniem numeru linii, kilometrażu, numeru toru oraz nazwy szlaku, na którym urządzenia zostały zabudowane;
 - 7) datę przyjęcia do stosowania regulaminu ROT;
 - 8) nazwisko i imię oraz podpis opracowującego regulamin ROT;
 - 9) nazwisko i imię oraz podpis zatwierdzającego regulamin ROT;

- 10) liczbę wszystkich stron regulaminu ROT, liczonych łącznie ze stroną tytułową.

Uwaga: Obowiązuje powyższa chronologia informacji.

3. Kolorystyka strony tytułowej zamieszczona we wzorze ROT jest kolorystyką obowiązującą – równoprawną jest kolorystyka czarno-biała.

§ 10. Wypełnienie karty - UZGODNIENIA

1. Karta „UZGODNIENIA” powinna być umieszczona na drugiej stronie regulaminu ROT.
2. Uzgodnienia regulaminu ROT dotyczą komórek organizacyjnych na poziomie zakładów linii kolejowych, w zakresie istotnym dla pracy urzędzeń dSAT, zgodnie z § 4 niniejszych wytycznych.
3. Z lewej strony formularza uzgodnienia należy wpisać działy/sekcje eksploatacji/osoby, które są zobowiązane do uzgodnień regulaminu ROT.
4. Po prawej stronie karty UZGODNIENIA, miejsca wykropkowane przewidziane są na wstawienie daty, imienia i nazwiska oraz złożenie podpisów osób uzgadniających.
5. Poniżej, w miejscach wykropkowanych należy wpisać pozostałe komórki organizacyjne/osoby, których uzgodnienie regulaminu ROT jest istotne z uwagi na konfigurację i lokalizację przytorowych urzędzeń dSAT.

§ 11. Wypełnienie karty – ZAWARTOŚĆ REGULAMINU

1. Karta ZAWARTOŚĆ REGULAMINU powinna mieć formę aktualnego spisu treści z podziałem na rozdziały z odpowiadającymi im numerami stron.
2. Numery poszczególnych stron regulaminu ROT powinny być umieszczone na dole każdej strony, pośrodku.

§ 12. Wypełnienie karty - Charakterystyka urzędzeń dSAT

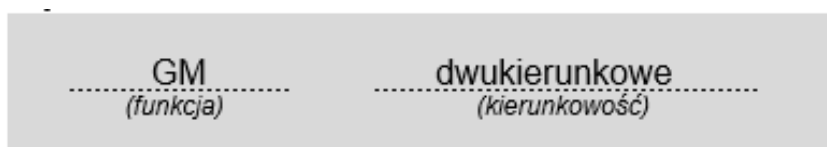
1. Karta CHARAKTERYSTYKA URZĄDZENIA dSAT jest zaprojektowana w formie formularza i należy ją wypełnić zgodnie z opisami zamieszczonych pod wykropkowanymi polami formularza tworzącego formę tabeli oraz według poniższych wskazówek.
2. Liczba kart uzależniona jest od ilości przytorowych urzędzeń dSAT współpracujących z terminalem dSAT. Każde urządzenie przytorowe powinno zostać opisane oddzielną kartą stanowiącą integralną część regulaminu ROT.
3. Zamieszczona we *Wzorze ROT* przykładowa konfiguracja uwzględnia dwa urządzenia podłączone do terminala dSAT, stąd:

- 1) w przypadku, gdy terminal współpracuje z jednym urządzeniem, należy ograniczyć liczbę lokalizacji na stronie tytułowej i ilość formularzy w podrozdziale – CHARAKTERYSTYKA URZĄDZEŃ dSAT do jednej karty (dla jednego urządzenia),
- 2) w przypadku, gdy terminal współpracuje z więcej niż dwoma urządzeniami, należy uwzględnić lokalizacje wszystkich urządzeń na stronie tytułowej i dla każdego kolejnego urządzenia stworzyć odrębną kartę w podrozdziale – CHARAKTERYSTYKA URZĄDZEŃ dSAT.

4. Kartę dotyczącą danych charakterystycznych urządzenia należy opracować na podstawie dokumentacji technicznej producenta urządzenia:

- 1) typ urządzenia – należy podać pełną nazwę urządzenia zgodną z jego dokumentacją techniczną;
- 2) lokalizacja – należy podać lokalizacje urządzeń przytorowych tzn.: nr linii, szlak, tor, km, nazwę lokalizacji (nazwę lokalizacji przyjętą w dokumentacji technicznej urządzenia dSAT z oznaczeniem numerem toru, przy którym zainstalowano urządzenie bazowe – zazwyczaj jest to nazwa najbliższej miejscowości, przy której wybudowane są urządzenia); nazwa lokalizacji powinna być zgodna z nazwą w systemie informatycznym SID;
- 3) rok zabudowy urządzenia – rok pierwszego uruchomienia urządzeń dSAT w danej lokalizacji;
- 4) rok modernizacji urządzenia – rok uruchomienia urządzeń po modernizacji bądź rozbudowie;
- 5) funkcjonalność urządzenia – na podstawie dokumentacji technicznej urządzenia, należy określić funkcje realizowane przez przytorowe urządzenie dSAT oraz uwzględniając dla każdej z nich kierunkowość działania: (jednokierunkowe lub dwukierunkowe);

Przykład:



6) parametry techniczne:

- a) zakres pomiarowy - należy dla każdej funkcji realizowanej przez urządzenie przytorowe określić zakres pomiarowy i ustalone w jego lokalizacji progi pomiarowe,

Przykład:

GM - 0÷150 °C - STOP-72 °C, STOP GMR-48°C, OSTR-60°C
(funkcja) (zakres pomiarowy) (progi pomiarowe)

- b) zakres prędkości pociągu podczas pomiaru – na podstawie dokumentacji technicznej producenta, należy dla poszczególnych funkcji podać zakres prędkości, przy której urządzenie poprawnie realizuje funkcje pomiarowe,

Przykład:

GM - 5÷400 km/h
(funkcja) (zakres prędkości)

- c) maksymalna liczba osi objętych pomiarem – na podstawie dokumentacji technicznej producenta urządzenia, należy podać maksymalną liczbę osi objętej pomiarem, z uwzględnieniem lokomotywy czynnej,
- d) wielkość maksymalnych nacisków – należy podać maksymalny dopuszczalny nacisk osiowy i liniowy na odcinku linii, na której znajduje się urządzenie – jest to najmniejsza wartość dopuszczalnego obowiązującego nacisku, dla danego toru z zainstalowanymi urządzeniami dSAT, odnosząca się do odcinka pomiędzy stacjami węzłowymi.
Aktualne wartości nacisków liniowych i osiowych znajdują się w Załącznikach do *Regulaminu sieci*.
- e) przeliczeniowy ciężar brutto - dla urządzeń informujących w ramach funkcji OK o przeliczeniowym ciężarze brutto pociągu (Cb), należy również określić dokładność przedstawianej informacji
np. **Cb** [t] - (+/-) 3%;

Uwaga: Każda zmiana rzeczywistych nacisków osiowych i liniowych wynikająca z potrzeb utrzymania i eksploatacji toru powinna być przez zakład

linii kolejowych wprowadzona do konfiguracji przytorowych urządzeń dSAT oraz regulaminu ROT.

Dyrektor Zakładu, z uwagi na uwarunkowania miejscowe, może podjąć decyzję o **obniżeniu** wartości progowych sygnalizacji przekroczenia nacisków. W przytorowym urządzeniu dSAT, wartości progowe nacisków muszą być ustawione przez serwis urządzeń, na wniosek zakładu linii kolejowych, w sposób udokumentowany. Jednocześnie należy podjąć działania, na podstawie obowiązujących w Spółce procedur, dla zgłoszenia zmiany do „Regulaminu sieci”, tak by uprzedzać przewoźników o obowiązujących zmianach.

7) stacje zatrzymania/wyłączenia;

Dla każdej funkcji pomiarowej należy podać stacje zatrzymania lub/i wyłączenia taboru, w przypadku sygnalizacji stanu awaryjnego. Stacje należy wyznaczyć uwzględniając poruszanie się taboru w kierunku zasadniczym i przeciwnym do zasadniczego.

Przykład:

GM - (Z) – stacja Sosna (P) – stacja Grab
(funkcja) (nazwa stacji dla jazdy w kierunku zasadniczym i przeciwnym)

Ustalając stacje zatrzymania lub/i wyłączenia taboru należy uwzględnić postanowienia § 8 niniejszych wytycznych, regulujących zasady określania konfiguracji urządzeń dSAT na posterunku ruchu.

8) urządzenie zainstalowane na linii wyposażonej w system ERTMS/ETCS;

Jeśli urządzenia podłączone do terminala dSAT zainstalowane są na linii wyposażonej w system ERTMS/ETCS, to dla każdego z nich należy podać informacje o rodzaju tego systemu (poziom 1 lub poziom 2), zaznaczając symbolem „X” odpowiednie pole.

9) dodatkowe funkcje urządzenia;

Jeśli urządzenia posiadają dodatkowe funkcjonalności, takie jak funkcja automatyczny terminal (AT) lub lokalny terminal (LT) lub inną, związaną z zmianą z trybem pracy terminali, to dla każdego urządzenia należy podać informacje o rodzaju zastosowanych funkcji, zaznaczając symbolem „X” odpowiednie pole lub opisując kolejną funkcjonalność.

§ 13. Wypełnienie karty - Powiązania z innymi systemami

1. Do tabeli karty wprowadza się odpowiednio informacje dotyczące powiązania terminala dSAT z informatycznymi systemami zewnętrznymi.
2. Pole pierwsze tabeli wypełniane jest również wtedy, gdy chociaż jedno z urządzeń przytorowych dSAT podłączone jest do więcej niż jednego terminala (terminal podstawowy lub powiązany), a jednym z nich jest terminal, dla którego sporządzany jest regulamin ROT. W miejsce wykropkowane formularza należy wpisać nazwę posterunku ruchu, na którym znajduje się terminal współpracujący (terminal podstawowy lub powiązany).

Uwaga: Powyższe nie dotyczy terminali dSAT, instalowanych w centrach technicznych np. CUiD (Centrum utrzymania i diagnostyki), które działają jako konsole techniczne bez możliwości podejmowania decyzji eksploatacyjnych.

3. W pole drugie tabeli wypisane są systemy, z którymi współpracuje terminal dSAT – przesyła lub pobiera dane informatyczne. W karcie wyspecyfikowane są najczęściej spotykane zewnętrzne systemy informatyczne. Na podstawie dokumentacji technicznej, należy zaznaczyć symbolem „X” systemy, z którymi powiązany jest dany terminal dSAT. W przypadku, gdy terminal współpracuje z systemem niewyszczególnionym na liście należy go dopisać w pozycji „Inne systemy”. W miejsce wykropkowane należy wpisać datę podłączenia terminala do danego systemu informatycznego.

§ 14. Wypełnienie karty – UPOWAŻNIONY PERSONEL

1. Karta dotyczy pracowników obsługi terminala urządzeń dSAT oraz pracowników obsługi technicznej zakładu jak również spoza PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Pracownicy tych grup są rejestrowani w aplikacjach terminala dSAT, łącznie z uprawnieniami do wykonywania ustalonych czynności – rejestrację przeprowadza naczelnik sekcji lub za jego uzgodnieniem, wyznaczony pracownik serwisu.
2. Karta powinna zawierać informacje, gdzie rejestrowani są pracownicy upoważnieni do obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy

– osoby przygotowane do obsługi terminala dSAT tzn. posiadające odpowiednie przeszkolenie. Przeszkolenie przeprowadzane jest:

- 1) na etapie modernizacji (budowy urządzeń) przez dostawcę urządzeń (producenta) – przed przekazaniem do eksploatacji,
 - 2) na etapie eksploatacji, wg odrębnych regulacji obowiązujących w Spółce, dla kolejnych pracowników wyznaczonych do obsługi terminala dSAT np. w ramach szkoleń przez wyznaczonego pracownika zakładu linii kolejowych, posiadającego odpowiednie przeszkolenie producenta albo na podstawie odrębnych zobowiązań, bezpośrednio przez dostawcę urządzeń (producenta) lub podmiot realizujący utrzymanie urządzeń dSAT.
3. Karta powinna zawierać informacje, gdzie rejestrowani są pracownicy upoważnieni do obsługi technicznej i diagnostycznej, posiadający odpowiednie przeszkolenie. W przypadku zleconej obsługi technicznej należy uwzględnić również pracowników serwisu zewnętrznego.

§ 15. Wypełnienie karty – DEFINICJE

1. Karta powinna zawierać, w niezbędnym zakresie, podstawowe definicje i określenia pojęć koniecznych do prawidłowego rozumienia przez obsługę zapisów regulaminu ROT oraz pozwalających na jednoznaczne stosowanie jego postanowień.
2. Wprowadzone określenia i pojęcia techniczne powinny, dla zachowania spójności nazewnictwa, być zbieżne z używanymi w *Wytycznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru Ie-3*.
3. *Wzór ROT* załączony do niniejszych wytycznych zawiera przykładową listę pojęć i ich definicje. Lista ta może być poszerzona zależnie od konfiguracji terminala, lecz tak, by użyte pojęcia nie były w sprzeczności z definicjami i określeniami przyjętymi w instrukcjach, wytycznych, warunkach technicznych, procedurach lub innych uregulowaniach obowiązujących w Spółce.

§ 16. Wypełnienie karty – PRZEPISY ZWIĄZANE

1. Karta powinna zawierać wykaz, w niezbędnym zakresie, przepisów związanych z opracowanym regulaminem ROT z uwzględnieniem Regulaminów Technicznych posterunków ruchu stacji, gdzie tabor będzie zatrzymywany i poddawany sprawdzeniu i/lub wyłączeniu oraz Regulaminu Technicznego posterunku ruchu, na którym znajdują się terminale urządzeń dSAT.

2. Przykładową listę przepisów związanych zawiera *Wzór ROT* załączony do niniejszych wytycznych.

§ 17. Wypełnienie karty – Stanowisko pracy terminala dSAT

1. Karta powinna zawierać najistotniejsze informacje odnośnie obowiązków personelu oraz dotyczące środowiska pracy terminala dSAT, jak również niezbędne informacje dla zrozumienia zasad pracy na stanowisku terminala tj.:
 - 1) opis urządzenia wchodzącego w skład terminala dSAT;
 - 2) funkcje terminala dSAT;
 - 3) krótki opis trybów pracy terminala dSAT;
 - 4) informacje wyświetlane na ekranie monitora.
2. W pozycji „Grafika komunikatów na terminalu dSAT” należy umieścić podstawowe informacje dotyczące zobrazowania, jakie są przywoływane w regulaminie ROT. *Wzór ROT* załączony do niniejszych wytycznych zawiera podstawowe informacje dotyczące kolorystyki. Należy zwracać szczególną uwagę, by zamieszczane informacje o grafice nie różniły się od szczegółowych rozwiązań zamieszczonych w załączniku Nr 1 do regulaminu ROT pn. „*Opis aplikacji terminala dSAT*” - opis zależny od typu urządzenia przytorowego.
3. Karta powinna zawierać opis podstawowych zadań i obowiązków personelu obsługi terminala urządzeń dSAT.
4. W celu wypracowania jednolitego standardu terminala dSAT i wymagań obsługowych, we *Wzorze ROT* załączonym do niniejszych wytycznych, przedstawione są przykładowe informacje jakie powinny znaleźć się na karcie *STANOWISKO PRACY TERMINALA dSAT*.
5. W każdym przypadku należy ocenić czy opis we *Wzorze ROT*, załączonym do niniejszych wytycznych, nie odbiega od warunków lokalnych i charakteru pracy na posterunku ruchu, gdzie zainstalowany jest terminal dSAT – opis należy dostosować do miejscowych warunków pracy.
6. Karta powinna być zaktualizowana dla nowo instalowanych aplikacji terminalowych, a ich instrukcje użytkownika należy zamieścić jako dodatkowy załącznik – przed uruchomieniem urządzenia dSAT i po przeszkoleniu personelu obsługi terminala.

ROZDZIAŁ 4 WYTYCZNE DO OPRACOWANIA DZIAŁU II - PROCEDURY EKSPLOATACYJNE

§ 18. Wypełnienie karty - FUNKCJA GM, GH

1. Po ustaleniu możliwych konfiguracji dla urządzeń dSAT współpracujących z terminalem, zgodnie z zasadami określonymi w § 8 niniejszych wytycznych, każdy przypadek odnośnie funkcji GM, GH należy opisać przy pomocy kart-formularzy *Wzoru ROT*, załączonego do niniejszych wytycznych.
2. Formularze zawierają wykropkowane pola z opisem, które należy zastąpić rzeczywistymi danymi. Poniżej wyjaśnienia do pól formularza:
 - 1) torem nr - należy wpisać numer toru (numery torów) z zainstalowanym urządzeniem dSAT;
 - 2) „Z” – zasadniczy lub „P” – przeciwny do zasadniczego - dla rozpatrywanego przypadku (jazda torem z zainstalowanym urządzeniem dSAT), należy wpisać kierunek jazdy „Z” – **zasadniczy** lub „P” – **przeciwny do zasadniczego**, ustalany regulaminem technicznym posterunku ruchu;
 - 3) lokalizacja urządzenia dSAT - należy wpisać ustaloną nazwę lokalizacji urządzenia przytorowego dSAT z funkcją GM, GH, zgodnie z danymi wpisanymi na karcie CHARAKTERYSTYKA URZĄDZEŃ dSAT (nazwa lokalizacji);
 - 4) stacja z terminalem - należy wpisać nazwę stacji, dla której opracowywany jest regulamin ROT;
 - 5) stacja wyłączenia / zatrzymania - ustalona na etapie opracowywania regulaminu ROT z uwzględnieniem postanowień § 8 niniejszych wytycznych, nazwa stacji na której należy dokonać oględzin lub wyłączenia taboru w przypadku wykrycia przez urządzenie przytorowe dSAT stanu awaryjnego, w ramach funkcji GM lub GH;
 - 6) lokalizacja Syskozyto Zakładowy / Dyspozytor Liniowy – należy określić odpowiednio siedzibę dyspozytora, tak by w sytuacji wykrycia stanu awaryjnego istniało jednoznaczne ukierunkowanie, z kim należy podjąć współpracę dla podjęcia dalszych kroków odnośnie sytuacji eksploatacyjnej oraz zarządzania taborem.

§ 19. Wypełnienie karty – FUNKCJA PM

1. Po ustaleniu możliwych konfiguracji dla urządzeń dSAT współpracujących z terminalem, zgodnie z zasadami określonymi w § 8 niniejszych wytycznych, każdy przypadek dla funkcji PM należy opisać przy pomocy kart-formularzy *WZORU ROT*, załączonego do niniejszych wytycznych.

2. Formularze zawierają wykropkowane pola z opisem, który należy zastąpić rzeczywistymi danymi. Poniżej wyjaśnienia do pól formularza:
- 1) lokalizacja urządzenia dSAT - należy wpisać ustaloną nazwę lokalizacji urządzenia przytorowego dSAT z funkcją PM, zgodnie z danymi wpisanymi na karcie CHARAKTERYSTYKA URZĄDZEŃ dSAT (nazwa lokalizacji);
 - 2) stacja z terminalem - należy wpisać nazwę stacji, dla której opracowywany jest regulamin ROT;
 - 3) stacja wyłączenia / zatrzymania - ustalona na etapie opracowywania regulaminu ROT z uwzględnieniem postanowień § 8 niniejszych wytycznych, nazwa stacji na której należy dokonać oględzin lub wyłączenia taboru w przypadku wykrycia przez urządzenie przytorowe dSAT stanu awaryjnego w ramach funkcji PM;
 - 4) lokalizacja Syskozyto Zakładowy / Dyspozytor Liniowy – należy określić odpowiednio siedzibę dyspozytora, tak by w sytuacji wykrycia stanu awaryjnego istniało jednoznaczne ukierunkowanie, z kim należy podjąć współpracę dla podjęcia dalszych kroków odnośnie sytuacji eksploatacyjnej oraz zarządzania taborem.

§ 20. Wypełnienie karty - FUNKCJA OK

1. Po ustaleniu możliwych konfiguracji dla urządzeń dSAT współpracujących z terminalem, zgodnie z zasadami określonymi w § 8 niniejszych wytycznych, każdy przypadek odnośnie funkcji OK należy opisać przy pomocy kart-formularzy *Wzoru ROT*, załączonego do niniejszych wytycznych.
2. Formularze zawierają wykropkowane pola z opisem, który należy zastąpić rzeczywistymi danymi. Poniżej wyjaśnienia do pól formularza:
 - 1) torem nr - należy wpisać numer toru z zainstalowanym urządzeniem dSAT;
 - 2) „Z” – zasadniczy lub „P” – przeciwny do zasadniczego - dla rozpatrywanego przypadku (jazda torem z zainstalowanym urządzeniem dSAT), należy wpisać kierunek jazdy „Z” – **zasadniczy** lub „P” – **przeciwny do zasadniczego**, ustalany regulaminem technicznym posterunku ruchu;
 - 3) lokalizacja urządzenia dSAT - należy wpisać ustaloną nazwę lokalizacji urządzenia przytorowego dSAT z funkcją OK, zgodnie z danymi wpisanymi na karcie CHARAKTERYSTYKA URZĄDZEŃ dSAT (nazwa lokalizacji);
 - 4) stacja z terminalem - należy wpisać nazwę stacji, dla której opracowywany jest regulamin ROT;
 - 5) V_{max} km/h - należy wpisać maksymalną prędkość, ustaloną przez zakład linii kolejowych na etapie opracowywania niniejszego regulaminu ROT, z jaką może

poruszać się pojazd na danym odcinku przed zatrzymaniem na stacji wyłączania/zatrzymania w związku z wykryciem przekroczenia progu granicznego w ramach funkcji OK;

- 6) stacja wyłączania / zatrzymania - ustalona na etapie opracowywania regulaminu ROT, z uwzględnieniem postanowień § 8 niniejszych wytycznych, nazwa stacji na której należy dokonać wyłączenia taboru w przypadku sygnalizacji przez urządzenie przytorowe dSAT nieprawidłowości załadunku taboru w ramach funkcji OK – nie dotyczy bezpośrednio pociągów tranzytowych MCT, kursujących na liniach wchodzących w skład międzynarodowych tras tranzytowych, po których mogą kursować pociągi tranzytowe MCT (*Załącznik 2.5 do Regulaminu sieci*), dla urządzeń dSAT z ustawieniami progowymi funkcji OK z naciskiem osi poniżej 221 kN/oś lub naciskiem liniowym poniżej 71 kN/m;
- 7) lokalizacja Syskozyto Zakładowy / Dyspozytor Liniowy – należy określić odpowiednio siedzibę dyspozytora, tak by w sytuacji wykrycia stanu awaryjnego istniało jednoznaczne ukierunkowanie, z kim należy podjąć współpracę dla podjęcia dalszych kroków odnośnie sytuacji eksploatacyjnej oraz zarządzania taborem.

§ 21. Wypełnienie karty – FUNKCJA PD

1. Po ustaleniu możliwych konfiguracji dla urządzeń dSAT współpracujących z terminalem, zgodnie z zasadami określonymi w § 8 niniejszych wytycznych, każdy przypadek odnośnie funkcji PD należy opisać przy pomocy kart-formularzy *WZORU ROT*, załączonego do niniejszych wytycznych.
2. Formularze zawierają wykropkowane pola z opisem, który należy zastąpić rzeczywistymi danymi. Poniżej objaśnienia pól formularza:
 - 1) torem nr - należy wpisać numer toru z zainstalowanym urządzeniem dSAT;
 - 2) „Z” – zasadniczny lub „P” – przeciwny do zasadniczego - dla rozpatrywanego przypadku (jazda torem z zainstalowanym urządzeniem dSAT), należy wpisać kierunek jazdy „Z” – **zasadniczy** lub „P” – **przeciwny do zasadniczego**, ustalany regulaminem technicznym posterunku ruchu;
 - 3) lokalizacja urządzenia dSAT - należy wpisać ustaloną nazwę lokalizacji urządzenia przytorowego dSAT z funkcją PD, zgodnie z danymi wpisanymi na karcie CHARAKTERYSTYKA URZĄDZEŃ dSAT (nazwa lokalizacji);
 - 4) stacja z terminalem - należy wpisać nazwę stacji, dla której opracowywany jest regulamin ROT;

- 5) V_{max} km/h - należy wpisać maksymalną prędkość, ustaloną przez zakład linii kolejowych na etapie opracowywania niniejszego regulaminu ROT, z jaką może poruszać się pojazd na danym odcinku przed zatrzymaniem na stacji wyłączania/zatrzymania w związku z wykryciem przekroczenia progu granicznego w ramach funkcji PD;
- 6) stacja wyłączania / zatrzymania - ustalona na etapie opracowywania regulaminu ROT z uwzględnieniem postanowień § 8 niniejszych wytycznych, nazwa stacji na której należy dokonać oględzin lub wyłączenia taboru w przypadku wykrycia przez urządzenie przytorowe dSAT stanu awaryjnego w ramach funkcji PD;
- 7) lokalizacja Syskozyto Zakładowy / Dyspozytor Liniowy – należy określić odpowiednio siedzibę dyspozytora, tak by w sytuacji wykrycia stanu awaryjnego istniało jednoznaczne ukierunkowanie, z kim należy podjąć współpracę dla podjęcia dalszych kroków odnośnie sytuacji eksploatacyjnej oraz zarządzania taborem.

§ 22. Wypełnienie karty - Obsługa terminala dSAT na linii z systemem ERTMS/ETCS

1. Na podstawie dokumentacji producenta urządzeń dSAT, dokumentacji projektowej oraz ustaleń na etapie odbioru urządzeń systemu ERTMS/ETCS, w regulaminie ROT należy zamieścić niezbędne informacje odnośnie dodatkowych (związanych z ERTMS/ETCS) obowiązków personelu obsługi terminala dSAT, w przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia stanu awaryjnego taboru lub nieprawidłowości załadunku.
2. WZÓR ROT załączony do niniejszych wytycznych zawiera przykładowe, podstawowe wymagania w zakresie obsługi terminala dla urządzeń dSAT zainstalowanych na linii wyposażonej w urządzenia systemu ERTMS/ETCS.
3. W każdym przypadku należy ocenić, czy opisane wymagania we WZORZE ROT załączonym do niniejszych wytycznych, nie odbiegają od warunków lokalnych i charakteru pracy na posterunku ruchu gdzie zainstalowany jest terminal dSAT.

§ 23. Wypełnienie karty – Zmiana trybu pracy terminala

1. Dla każdego urządzenia dSAT na podstawie jego dokumentacji dostarczonej przez producenta, dokumentacji projektowej i ustaleń na etapie odbioru urządzenia oraz zgodnie z zasadami określonymi w § 8 niniejszych wytycznych, należy ustalić ilość współpracujących z urządzeniem terminali – współpraca z jednym lub dwoma terminalami. Każdy przypadek załączenia/wyłączenia lub zmiany trybu pracy terminala dSAT przez dyżurnego ruchu, należy opisać w:
 - a. karcie – **BŁĄD! NIE MOŻNA ODNALEŹĆ ŹRÓDŁA ODWOŁANIA.** STANOWISKO PRACY TERMINALA dSAT oraz

- b. karcie – **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.** ZMIANA TRYBU PRACY TERMINALA

wg WZORU ROT załączonego do niniejszych wytycznych.

2. *Wzór ROT* załączony do niniejszych wytycznych, zawiera przykładowe, podstawowe wymagania i zasady dotyczące włączania lub wyłączenia terminali ze współpracy z urządzeniami dSAT oraz ustalania ich wzajemnego współdziałania.
3. W każdym przypadku należy ocenić czy opisane wymagania we *Wzorze ROT* załączonym do niniejszych wytycznych, nie odbiegają od warunków lokalnych i charakteru pracy na posterunku ruchu, gdzie zainstalowany jest terminal dSAT.

ROZDZIAŁ 5 WYTYCZNE DO OPRACOWANIA DZIAŁU III – WARUNKI SZCZEGÓLNE

§ 24. Karty działu Warunki szczególne

1. Regulamin ROT powinien zawierać dział WARUNKI SZCZEGÓLNE, w których opisane są zasady działania w przypadku wystąpienia zdarzeń nieprzewidzianych w czasie normalnej pracy urządzeń dSAT oraz ich terminali. Załączony *Wzór ROT* do niniejszych wytycznych przedstawia w formie kart informacyjnych propozycję zapisów, którą należy aktualizować stosownie do warunków lokalnych i zmian konfiguracji obiektów technicznych.
2. W dziale WARUNKI SZCZEGÓLNE powinny być zamieszczone, co najmniej:
 - 1) karta - ZMIANA TRYBU PRACY TERMINALA; z opisem procedur niezbędnych do przeprowadzenia zmiany/włączenia trybu pracy terminala dSAT, określonego w dziale KONFIGURACJA – szczegółowy opis obsługi aplikacji powinien określać załącznik nr 1 do regulaminu ROT tj. „*Opis aplikacji terminala dSAT*”,
 - 2) karta – PRACA URZĄDZEŃ dSAT W WARUNKACH SPECYFICZNYCH, z opisem
 - a) sposobu sygnalizowania przez urządzenia ich niesprawności, zgodny z załącznikiem nr 1 do regulaminu ROT tj. „*Opis aplikacji terminala dSAT*”,
 - b) postępowania personelu obsługi w sytuacji niesprawności urządzeń, zasilania, łączności (komunikacji); również na liniach wyposażonych w urządzenia systemu ERTMS/ETCS poziom 2 – wyszczególnić należy działania zmierzające do stwierdzenia (określenia) i potwierdzenia nieprawidłowości,
 - c) postępowania przez dyżurnego ruchu po otrzymaniu informacji o włamaniu do urządzeń przytorowych,

- d) sposobu telefonicznego powiadamiania Komendy Głównej Straży Ochrony Kolei, Policji oraz Dyspozytora Zakładowego,
 - e) sposobu rejestrowania i odpisywania nieprawidłowości w książce kontroli urządzeń dSAT (elektronicznej lub papierowej, zależnie od generacji urządzeń) oraz w dzienniku telefonicznym;
- 3) karta – BHP NA STANOWISKU TERMIANA dSAT, z informacją o istotnych warunkach BHP przy obsłudze terminala dSAT, mając na uwadze obowiązujące w Spółce przepisy i normy,
- 4) karta – UTRZYMANIE URZĄDZEŃ dSAT, z opisem sposobu
- a) powiadamiania pracownika obsługi technicznej, dyspozytora oraz pracowników sąsiednich posterunków ruchu stacji wyłączania/zatrzymania,
 - b) informowania o wejściu do pomieszczenia przytorowego osób upoważnionych i nieupoważnionych,
 - c) obsługi terminala dSAT w trakcie przeglądów serwisowych urządzeń przytorowych, w tym opis czynności jakie powinien wykonać dyżurny ruchu w celu umożliwienia obsługi technicznej wykonywania czynności utrzymaniowych,
- 5) karta – DODATKOWE USTALENIA, powinna być wypełniona, jeśli zachodzi konieczność wpisania dodatkowych ustaleń związanych z współpracą dyżurnego ruchu (obsługującego terminal) z pionami technicznymi w zakładzie linii kolejowej (sekcji eksploatacji), na których spoczywają regulaminowe obowiązki zapewnienia energii elektrycznej do terminala i urządzeń dSAT, właściwych warunków pracy dla urządzeń w torze, prowadzenia diagnostyki, kontroli, itp.

§ 25. Wytyczne do opracowania pozycji – ZAŁĄCZNIKI

1. Do regulaminu ROT należy dołączyć załączniki w formie wydruku komputerowego umieszczone na końcu regulaminu.
2. Załącznik nr 1 powinien stanowić dokument pn. „Opis aplikacji terminala dSAT”, sporządzony przez dostawcę (producenta) terminala urządzeń dSAT. Jeżeli do terminala dSAT podłączonych jest kilka typów urządzeń (różnych producentów), to załącznik powinien uwzględniać ich specyfikę. Przykładową strukturę dokumentu dla urządzeń typu ASDEK pn. „Opis aplikacji terminala dSAT” zawiera *WZÓR ROT*, załączony do niniejszych wytycznych.

Do załącznika, stosownie do typu rządzeń dSAT, powinny być załączone również opisy przełączania urządzeń dSAT w różne tryby pracy np. załączania funkcji AT (automatyczny terminal) lub LT (terminal lokalny).

Uwaga: Dopuszcza się stosowanie załącznika nr 1 wyłącznie z egzemplarzem ROT umiejscowionym na stanowisku obsługi terminala.

3. Załącznik nr 2 powinien zawierać tabelaryczne zestawienie numerów telefonów używanych w czasie pracy na stanowisku terminala, wynikających z postanowień opracowanego regulaminu ROT - wzór tabeli zawiera *WZÓR ROT* załączony do niniejszych wytycznych. Zaproponowane pozycje w tabeli „*Wykaz numerów telefonicznych*” *WZÓR ROT* stanowią przykład, który należy dostosować do potrzeb, jakie wynikają z miejscowych warunków panujących przy obsłudze terminala na posterunkach ruchu.
4. Załącznik Nr 3 - Tabela zmian i uzupełnienia do regulaminu ROT w formie tabeli zawiera *WZÓR ROT* załączony do niniejszych wytycznych. Dane do tabeli należy wprowadzać zgodnie z opisem nagłówek kolumn zawarty we wzorze.
5. W załączniku Nr 3 nie mogą być wprowadzane zmiany, które dotyczą istotnych parametrów i danych terminala dSAT i urządzeń z nim współpracujących. W przypadku, gdy zmiany wymuszają:

- 1) założenie nowych kart regulaminu;
- 2) wycofanie istniejących kart regulaminu;
- 3) wprowadzenia zmian w kartach konfiguracyjnych lub eksploatacyjnych,

konieczne jest przeprowadzenie procedury aktualizacji z ponownym uzgodnieniem całego regulaminu.

6. Załącznik Nr 4 – *Rejestr potwierdzeń zapoznania się z ROT i ze zmianami.*

Pracownicy upoważnieni do obsługi terminala urządzeń dSAT powinny być przygotowani do jego obsługi tzn. powinny być poddani stosownemu przeszkoleniu. Przeszkolenie przeprowadzane jest:

- 1) na etapie modernizacji (budowy urządzeń) przez dostawcę urządzeń (producenta) –przed przekazaniem do eksploatacji,
- 2) na etapie eksploatacji, wg odrębnych regulacji obowiązujących w Spółce, dla kolejnych pracowników wyznaczonych do obsługi terminala dSAT np. w ramach szkoleń przez wyznaczonego pracownika zakładu linii kolejowych, posiadającego

odpowiednie przeszkolenie producenta albo na podstawie odrębnych zobowiązań, bezpośrednio przez dostawcę urządzeń (producenta) lub podmiot realizujący utrzymanie urządzeń dSAT.

Rejestr potwierdzeń zapoznania się z ROT i ze zmianami, prowadzony w formie tabelarycznej stanowi wykaz pracowników upoważnionych do obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy, którzy zapoznali się z treścią Regulaminu Obsługi Terminala oraz kolejno wprowadzonymi zmianami, co potwierdzają własnoręcznym podpisem w tabeli załącznika.

Każda kolumna tabeli stanowi odrębną zmianę z wpisaną datą wejścia tej zmiany wraz z podpisem zapoznania z nią personelu obsługi terminala. Załącznik Nr 4 może być uzupełniany dodatkowymi arkuszami przeszkoleń personelu z zachowaniem jego formy oraz informacji o trybie wprowadzenia zmiany.

Pracownicy upoważnieni do obsługi terminala (wpisania do *Rejestru potwierdzeń zapoznania się z ROT i ze zmianami*) są rejestrowani w aplikacjach terminala dSAT, łącznie z uprawnieniami do wykonywania ustalonych czynności – rejestrację przeprowadza naczelnik sekcji lub za jego uzgodnieniem, wyznaczony pracownik serwisu.

Uwaga: W rejestry aplikacji terminala dSAT, łącznie z uprawnieniami do wykonywania ustalonych czynności, wpisywane są również osoby wykonujące obsługę techniczną i diagnostyczną, posiadające odpowiednie przeszkolenie. Ponadto, w przypadku zleconej obsługi technicznej wpisywani są również pracownicy serwisu zewnętrznego.

Tabela zmian do wytycznych

Lp. zmiany	Przepis wewnętrzny, którym zmiana została wprowadzona	Jednostki redakcyjne w obrębie, których wprowadzono zmiany	Data wejścia zmiany w życie	Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w którym zmiana została opublikowana (Nr/poz./rok)

WZÓR ROT

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH

W

Sekcja Eksploatacji

Egz.

.....

REGULAMIN OBSŁUGI TERMINAŁA

URZĄDZEN DO WYKRYWANIA STANOW AWARYJNYCH W TABORZE
PODCZAS JAZDY

.....
posterunek ruchu

Lokalizacja urządzeń:

.....
linia km tor szlak

.....
linia km tor szlak

.....
linia km tor szlak

Ważny od dnia

Opracował:

Zatwierdził:

.....

.....

Dyrektor Zakładu

*Regulamin sporządzono w jednobrzmiących egzemplarzach.
Regulamin zawiera stron*

I UZGADNIA

1. Dział
2. Dział
3. Dział
4. Sekcja Eksploatacji w
5. Sekcja Eksploatacji w
6.
7.
8.
9.
10.
11.
12.

II ZAWARTOŚĆ REGULAMINU

1.	.....	str.
2.	.....	str.
3.	.....	str.
4.	.....	str.
5.	.....	str.
6.	.....	str.
7.	.....	str.
8.	.....	str.
9.	.....	str.
10.	.....	str.
11.	.....	str.
12.	.....	str.
13.	.....	str.
14.	.....	str.
15.	.....	str.
16.	.....	str.
17.	.....	str.
18.	.....	str.
19.	.....	str.
20.	.....	str.
21.	.....	str.
22.	.....	str.
23.	.....	str.

DZIAŁ I KONFIGURACJA

III CHARAKTERYSTYKA URZĄDZEŃ dSAT

1.1.1 URZĄDZENIE I

1	Typ urządzenia
2	Lokalizacja <div style="text-align: center; font-size: small;">(nazwa sekcji eksploatacji)</div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; font-size: x-small;"> (nr linii) (szlak) (tor nr) </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; font-size: x-small;"> (km) (nazwa lokalizacji) </div>
3	Rok zabudowy urządzenia
4	Rok modernizacji urządzenia
5	Funkcjonalność urządzenia: <div style="display: flex; justify-content: space-between; font-size: x-small; margin-bottom: 5px;"> Funkcje (funkcja) Ustal kierunkowość (kierunkowość) </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; font-size: x-small; margin-bottom: 5px;"> Funkcje (funkcja) Ustal kierunkowość (kierunkowość) </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; font-size: x-small; margin-bottom: 5px;"> Funkcje (funkcja) Ustal kierunkowość (kierunkowość) </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; font-size: x-small;"> Funkcje (funkcja) Ustal kierunkowość (kierunkowość) </div>
6	Parametry techniczne
6.1	Zakres pomiarowy: <div style="display: flex; justify-content: space-between; font-size: x-small; margin-bottom: 5px;"> Funkcje (funkcja) (zakres pomiarowy) (progł pomiarowe) </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; font-size: x-small; margin-bottom: 5px;"> Funkcje (funkcja) (zakres pomiarowy) (progł pomiarowe) </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; font-size: x-small; margin-bottom: 5px;"> Funkcje (funkcja) (zakres pomiarowy) (progł pomiarowe) </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; font-size: x-small;"> Funkcje (funkcja) (zakres pomiarowy) (progł pomiarowe) </div>
6.2	Zakres prędkości pociągu podczas pomiaru: <div style="display: flex; justify-content: space-between; font-size: x-small; margin-bottom: 5px;"> Funkcje (funkcja) (zakres prędkości) Funkcje (funkcja) (zakres prędkości) </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; font-size: x-small;"> Funkcje (funkcja) (zakres prędkości) Funkcje (funkcja) (zakres prędkości) </div>

6.3	Maksymalna liczba osi objętych pomiarem: osi
6.4	Wielkość maksymalnych nacisków: kN/m; kN/oś; <i>(liniowy)</i> <i>(na oś)</i>
6.5	Przeliczeniowy ciężar brutto: ; <i>(dokładność pomiaru)</i>
7	Stacje wyłączania/zatrzymania taboru: Funkcje - (Z) - (P) - ; <i>(funkcja)</i> <i>(nazwa stacji dla jazdy w kierunku zasadniczym (Z) i przeciwnym (P))</i> Funkcje - (Z) - (P) - ; <i>(funkcja)</i> <i>(nazwa stacji dla jazdy w kierunku zasadniczym (Z) i przeciwnym (P))</i> Funkcje - (Z) - (P) - ; <i>(funkcja)</i> <i>(nazwa stacji dla jazdy w kierunku zasadniczym (Z) i przeciwnym (P))</i> Funkcje - (Z) - (P) - ; <i>(funkcja)</i> <i>(nazwa stacji dla jazdy w kierunku zasadniczym (Z) i przeciwnym (P))</i> <p style="text-align: right;">kierunek jazdy: (Z)- zasadniczy, (P)- przeciwny do zasadniczego</p>
8	Urządzenie zainstalowane na linii wyposażonej w system ERTMS/ETCS ERTMS/ETCS poziomu 1 <input type="checkbox"/> TAK poziomu 2 <input type="checkbox"/> TAK <p style="text-align: right;">stan: <input type="checkbox"/> TAK - oznaczyć symbolem X</p>
9	Urządzenie wyposażone w dodatkowe funkcje Funkcja AT (automatyczny terminal) <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE Funkcja LT (lokalny terminal) <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE

1.1.2 URZĄDZENIE II

1	Typ urządzenia		
2	Lokalizacja (nazwa sekcji eksploatacji)		
	(nr linii)	(szlak)	(tor nr)
	(km)	(nazwa lokalizacji)	
3	Rok zabudowy urządzenia		
4	Rok modernizacji urządzenia		
5	Funkcjonalność urządzenia:		
	Funkcje (funkcja)	Ustal kierunkowość (kierunkowość)	
	Funkcje (funkcja)	Ustal kierunkowość (kierunkowość)	
	Funkcje (funkcja)	Ustal kierunkowość (kierunkowość)	
	Funkcje (funkcja)	Ustal kierunkowość (kierunkowość)	
6	Parametry techniczne		
6.1	Zakres pomiarowy:		
	Funkcje (funkcja)	(zakres pomiarowy)	(progi pomiarowe)
	Funkcje (funkcja)	(zakres pomiarowy)	(progi pomiarowe)
	Funkcje (funkcja)	(zakres pomiarowy)	(progi pomiarowe)
	Funkcje (funkcja)	(zakres pomiarowy)	(progi pomiarowe)
6.2	Zakres prędkości pociągu podczas pomiaru:		
	Funkcje (funkcja)	(zakres prędkości)	Funkcje (funkcja) (zakres prędkości)
	Funkcje (funkcja)	(zakres prędkości)	Funkcje (funkcja) (zakres prędkości)

6.3	Maksymalna liczba osi objętych pomiarem: osi
6.4	Wielkość maksymalnych nacisków: kN/m; kN/oś; <i>(liniowy)</i> <i>(na oś)</i>
6.5	Przeliczeniowy ciężar brutto: ; <i>(dokładność pomiaru)</i>
7	Stacje wyłączania/zatrzymania taboru: Funkcje (Z) - (P) - ; <i>(funkcja)</i> <i>(nazwa stacji dla jazdy w kierunku zasadniczym (Z) i przeciwnym (P))</i> Funkcje (Z) - (P) - ; <i>(funkcja)</i> <i>(nazwa stacji dla jazdy w kierunku zasadniczym (Z) i przeciwnym (P))</i> Funkcje (Z) - (P) - ; <i>(funkcja)</i> <i>(nazwa stacji dla jazdy w kierunku zasadniczym (Z) i przeciwnym (P))</i> Funkcje (Z) - (P) - ; <i>(funkcja)</i> <i>(nazwa stacji dla jazdy w kierunku zasadniczym (Z) i przeciwnym (P))</i> kierunek jazdy: (Z)- zasadniczy, (P)- przeciwny do zasadniczego
8	Urządzenie zainstalowane na linii wyposażonej w system ERTMS/ETCS ERTMS/ETCS poziomu 1 <input type="checkbox"/> TAK poziomu 2 <input type="checkbox"/> TAK stan: <input type="checkbox"/> TAK - oznaczyć symbolem X
9	Urządzenie wyposażone w dodatkowe funkcje Funkcja AT (automatyczny terminal) <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE Funkcja LT (lokalny terminal) <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE

IV POWIĄZANIE Z INNYMI SYSTEMAMI

1.	<p>Podstawowy terminal urządzeń dSAT na posterunku ruchu:</p> <p>..... (nazwa posterunku ruchu z terminalem podstawowym)</p> <p>współpracuje z terminalem dSAT na posterunku ruchu:</p> <p>..... (nazwa posterunku ruchu z terminalem powiązany)</p>
2.	<p>Terminal powiązany z:</p> <p>Systemem informatycznym SID - <input type="checkbox"/> TAK .....(data).....</p> <p>Systemem liniowym SLID - <input type="checkbox"/> TAK .....(data).....</p> <p>Serwerem ERTMS/ETCS - <input type="checkbox"/> TAK .....(data).....</p> <p>Serwerem PIP - <input type="checkbox"/> TAK .....(data).....</p> <p>Serwerem SI CUIID - <input type="checkbox"/> TAK .....(data).....</p> <p>Systemem centrum dyspozytorskiego - <input type="checkbox"/> TAK .....(data).....</p> <p>Innymi systemami:</p> <p>..... - od .....(data).....</p> <p>..... - od .....(data).....</p> <p>..... - od .....(data).....</p> <p>..... - od .....(data).....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>stan: <input type="checkbox"/> TAK - oznaczyć odpowiedni symbolem X</p>

V UPOWAŻNIONY PERSONEL

1. Pracownicy obsługi terminala urządzeń dSAT oraz pracownicy obsługi technicznej, również spoza PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., są rejestrowani w aplikacjach terminala dSAT, łącznie z uprawnieniami do wykonywania ustalonych czynności – rejestrację przeprowadza naczelnik sekcji lub za jego uzgodnieniem, wyznaczony pracownik serwisu.
2. Zgodnie z postanowieniami wytycznych Ie-3 (załącznik nr 4), dotyczącymi dokumentacji w zakresie eksploatacji urządzeń dSAT:
 - 1) do tabeli A *Książki kontroli urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru*, wpisani są pracownicy upoważnieni, upoważnieni do samodzielnego wykonywania czynności w ramach przeglądów okresowych i sezonowych oraz badań diagnostycznych urządzeń dSAT;
 - 2) do tabeli B *Książki kontroli urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru*, wpisani są pracownicy upoważnieni do prowadzenia czynności w ramach przeglądu bieżącego i zdalnego urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru.

Pracownicy serwisu zewnętrznego wpisani są do wyżej wymienionych tabel, zgodnie z posiadanymi kompetencjami.

3. *Rejestr potwierdzeń zapoznania się z ROT i ze zmianami*, (załącznik nr 4) prowadzony w formie tabelarycznej stanowi wykaz pracowników upoważnionych do obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy, którzy zapoznali się z treścią Regulaminu Obsługi Terminala oraz kolejno wprowadzonymi zmianami, co potwierdzają własnoręcznym podpisem w tabeli załącznika.

Każda kolumna tabeli stanowi odrębną zmianę z wpisaną datą wejścia tej zmiany wraz z podpisem zapoznania z nią personelu obsługi terminala. Załącznik Nr 4 jest uzupełniany dodatkowymi arkuszami przeszkoleń personelu z zachowaniem informacji o trybie wprowadzenia zmiany.

Uwaga: W rejestry aplikacji terminala dSAT, łącznie z uprawnieniami do wykonywania ustalonych czynności, wpisywane są również osoby wykonujące obsługę techniczną i diagnostyczną, posiadające odpowiednie przeszkolenie. Ponadto, w przypadku zleconej obsługi technicznej wpisywani są również pracownicy serwisu zewnętrznego.

VI DEFINICJE

1. Określenia i pojęcia występujące w niniejszym regulaminie
 - 1) **Regulamin, regulamin ROT, ROT** - na posterunku ruchu dokument pn. „Regulamin Obsługi Terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru podczas jazdy”, opisujący procedury eksploatacji urządzeń dSAT; zatwierdzany przez dyrektora zakładu;
 - 2) **urządzenie detekcji stanów awaryjnych taboru, urządzenie dSAT** - urządzenie detekcji Stanów Awaryjnych Taboru, przytorowe urządzenia zabezpieczające przed dopuszczeniem do ruchu niesprawnych pojazdów kolejowych i/lub których naciski osi na tor przekraczają ustalone wartości graniczne;
 - 3) **pracownik obsługi terminala, dyżurny ruchu, obsługa terminala** - wyznaczony pracownik posterunku ruchu, na którym znajduje się terminal urządzeń dSAT, wykonujący zadania związane z obsługą tego terminala i upoważniony do podejmowania decyzji eksploatacyjnych związanych z wykryciem stanów awaryjnych taboru;

Jeśli na posterunku ruchu rolę pracownika obsługi sprawuje inny pracownik niż dyżurny ruchu tego posterunku, zakresy i podział pomiędzy nich obowiązków, odnośnie obsługi terminala urządzeń dSAT oraz zasad powiadamiania dyżurnego ruchu o wykrytych niesprawnościach w przejeżdżającym taborze, określa nin. dokument.
 - 4) **Maszynista** - pracownik prowadzący pociąg lub pojazd kolejowy na rzecz przewoźnika kolejowego, zarządcy lub innego podmiotu;
 - 5) **pracownik obsługi technicznej** - w ramach utrzymania urządzeń dSAT, pracownik wykonujący czynności (zabiegi techniczne) związane z konserwacją, przeglądami i naprawami tych urządzeń;
 - 6) **uprawniony pracownik przewoźnika** - rewident lub maszynista posiadający odpowiednie uprawnienia do kontroli i określenia stanu technicznego zestawów kołowych taboru kolejowego
 - 7) **terminal dSAT, terminal urządzeń dSAT** - stanowisko komputerowe do nadzoru, prezentacji i archiwizacji wyników procesu wykrywania przez przytorowe urządzeniami dSAT niesprawności w przejeżdżającym taborze;
 - 8) **terminal dSAT podstawowy** - dla urządzeń wyposażonych w funkcję AT, terminal dSAT zlokalizowany na posterunku ruchu, na obszarze sekcji eksploatacji, która prowadzi utrzymanie urządzeń dSAT współpracujących z terminalem; obsługa terminala podstawowego bezpośrednio współpracuje z serwisem urządzeń dSAT

- 9) **terminal dSAT powiązany** - dla urządzeń wyposażonych w funkcję AT, terminal dSAT uzupełniający prace terminala podstawowego w zakresie nadzoru ruchu pociągów; w procesie utrzymania urządzeń dSAT obsługa terminala powiązanego współpracuje z obsługą terminala podstawowego – rolę wiodącą sprawuje obsługa terminala podstawowego;
- 10) **funkcja GM, gorące maźnice, GM** - w urządzeniach dSAT, określenie funkcji umożliwiającej wykrywanie zagrzaných łożysk osiowych w czasie jazdy pociągu;
- 11) **funkcja GH, gorące hamulce, GH** - w urządzeniach dSAT, określenie funkcji umożliwiającej wykrywanie zagrzaných elementów układu hamulcowego, w czasie jazdy pociągu;
- 12) **funkcja PM, płaskie miejsca, PM** - w urządzeniach dSAT, określenie funkcji umożliwiającej wykrywanie i ocenę wielkości deformacji powierzchni tocznej kół w czasie jazdy pociągu;
- 13) **funkcja PD, przeciążenie dynamiczne, PD** - w urządzeniach dSAT, określenie funkcji umożliwiającej wykrywanie nadmiernych oddziaływań dynamicznych pojazdu na tor, spowodowanych m.in. jego niesprawnością; przeciążenie dynamiczne to dodatkowa siła nacisku koła na szynę powstająca w trakcie jazdy pojazdu szynowego, wywoływana jego niesprawnością;
- 14) **funkcja OK, obciążenie koła, funkcja NO, NL** w urządzeniach dSAT, określenie funkcji umożliwiającej wykrywanie przekroczonych nacisków osiowych na tor (pojedynczej osi) i liniowych (na 1 metr bieżący toru), będących m.in. efektem niewłaściwego załadunku lub niesprawności zawieszenia pojazdu szynowego, poprzez pomiar wielkości chwilowych nacisków kół w czasie jazdy pociągu oraz rejestrowanie przeliczeniowego ciężaru brutto przejeżdżającego pociągu – funkcja nie jest ważeniem taboru;
- 15) **funkcja automatyczny terminal, funkcja AT** - funkcjonalność urządzeń dSAT, pozwalająca na automatyczne przekierowanie informacji o wykrytych stanach awaryjnych taboru, zgodnie z kierunkiem jazdy pociągu, do dyżurnego ruchu decydującego o miejscu ewentualnego wyłączenia/odstawienia taboru;
- 16) **funkcja lokalny terminal, funkcja LT** - funkcjonalność urządzeń dSAT, pozwalająca na czasowe przełączanie przesyłu informacji o wykrytych stanach awaryjnych taboru, z terminala usytuowanego w LCS do ustalonego terminala lokalnego;
- 17) **EMROS - Elektroniczny Moduł Rejestracji Obsługi Serwisowej** jest to jeden z modułów informatycznych terminala urządzeń dSAT, służący do monitoringu i rejestracji prowadzonych zabiegów utrzymaniowych (serwisowych), usterkowości oraz kontroli urządzeń dSAT – moduł zawiera elektroniczną formę *Książki kontroli urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru*;

- 18) **ERSAT** - **E**lektroniczny **R**ejestr **S**tanów **A**waryjnych **T**aboru jest to jeden z modułów informatycznych terminala urządzeń dSAT, służący do rejestracji przez obsługę terminala wykrytych (przez przytorowe urządzenia dSAT) stanów awaryjnych w taborze;
- 19) **dziennik telefoniczny R-138** - dziennik służący do zapisywania treści rozmów (poleceń) telefonicznych i radiotelefonicznych mających bezpośredni związek z bezpieczeństwem prowadzenia ruchu pociągów, które obligatoryjnie nie są notowane w dokumentacji techniczno-ruchowej lub nie są rejestrowane automatycznie, jeśli niniejszy regulamin nie stanowi inaczej;
- 20) **serwer PIP** - serwer danych systemu przekazywania informacji o ruchu pociągów, pomiędzy posterunkami ruchu obszaru zdalnego sterowania;
- 21) **serwer ERTMS/ETCS** - serwer danych Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami (ETCS) realizowanego w ramach Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS);
- 22) **system liniowy SLID** - serwer liniowego systemu nadzoru urządzeń dSAT, którego terminal zazwyczaj instalowany jest na stanowisku dyspozytora liniowego;
- 23) **system informatyczny dSAT, system SID** - zespół elementów techniczno-sprzętowych i informatycznych, wykorzystywanych do przetwarzania, przechowywania i przesyłania danych/informacji związanych z monitorowaniem przez przytorowe urządzenia dSAT parametrów przewozowych i stanu elementów biegowych taboru – system nadrzędny w stosunku do urządzeń i terminala dSAT;
- 24) **instrukcja Ir-1** - Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1;
- 25) **wytyczne le-3** - Wytyczne techniczno-eksploatacyjne urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3;
- 26) **MCT** - Międzynarodowe Ciągi Tranzytowe (MCT); – międzynarodowe trasy pociągów, po których kursują wg odrębnych zasad pociągi tranzytowe, dla których nie stosuje się formuły „*Zarządzenia przewozu przesyłki nadzwyczajnej*” (adres cztery); na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. linie/odcinki kolejowe zaliczane do MCT, z naciskiem osi do 221 kN/oś oraz naciskiem liniowym do 71 kN/m, określa Załącznik 2.5 do *Regulaminu sieci*.

VII PRZEPISY ZWIĄZANE

1. Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1.
2. Wytyczne techniczno-eksploatacyjne urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3.
3. Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir-10 (R-57).
4. Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów na liniach kolejowych Ir-8.
5. Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5 (R-12).
6. Obowiązujący *Regulamin sieci*.
7. Regulamin Techniczny posterunku ruchu (*nazwa posterunku z terminalem*)
8. Regulamin Techniczny posterunku ruchu (*nazwa posterunku z terminalem*)

VII STANOWISKO PRACY TERMINAŁA dSAT

1. TERMINAŁ URZĄDZEŃ dSAT

1) Informacje podstawowe

Terminal stanowi:

- 1) jednostka centralna (komputer klasy PC);
- 2) monitor(y);
- 3) drukarka terminalowa – opcjonalnie, jako urządzenie rejestrujące;
- 4) klawiatura wraz z urządzeniem wskazującym (np. myszą);
- 5) bezprzerwowe zasilanie - zasilacz awaryjny UPS;
- 6) zespół urządzeń do komunikacji zewnętrznej, w tym brama komunikacyjna do systemu SID.

Terminal dSAT współpracuje z urządzeniami przytorowymi określonymi w podrozdziale „CHARAKTERYSTYKA URZĄDZEŃ dSAT” niniejszego regulaminu ROT. Informacje pozyskane z tych urządzeń przetwarzane są w specjalizowanych aplikacjach informatycznych i udostępniane obsłudze terminala na monitorze i drukarce w formie graficznej i tekstowej (również dźwiękowej).

Terminal dSAT wymienia informacje z urządzeniami określonymi w podrozdziale „CHARAKTERYSTYKA URZĄDZEŃ dSAT” niniejszego regulaminu ROT oraz innymi systemami informatycznymi określonymi w podrozdziale „POWIĄZANIA Z INNymi SYSTEMAMI”.

2) Komunikaty

Komunikaty generowane przez aplikacje terminala dSAT są zróżnicowane kolorystycznie zależnie od stopnia ich wagi, od zielonego do czerwonego – czerwone są komunikatami alarmowymi.

Szczegółowy opis kolorystyki stosowanej w grafice komunikatów na terminalu dSAT, zawiera „Opis aplikacji terminala urządzeń dSAT”, stanowiący załącznik Nr 1 do niniejszego Regulaminu.

```
--- [1] 00:11:42 09-10-2006 ASDEK/PD/GM/GH/OK SD Sopot Z
V[km/h]= 83.8 OSIE= 124 L[m]= 446.9 POJ.= 1+35 Cb[t] = 1341
TZ[st.C]= 12 TW[st.C]= 20

FUNKCJA GM: PRZEKROCZEŃ NIE WYKRYTO
FUNKCJA GH: PRZEKROCZEŃ NIE WYKRYTO
FUNKCJA OK: PRZEKROCZEŃ NIE WYKRYTO
FUNKCJA PD: PRZEKROCZEŃ NIE WYKRYTO
```

Przykładowy komunikat po przejeździe pociągu, w którym nie stwierdzono niesprawności.

Opis oznaczeń

[1]	- kolejny numer diagnostyki pociągu w dobie;
00:11:42	- godzina przejazdu pociągu - 11 ⁴² ;
09-10-2006	- data przejazdu pociągu – 9 października 2006;
ASDEK/PD/GM/GH/OK	- rodzaj urządzenia i funkcje zaimplementowane (PD,GM,GH,OK);
SD Sopot	- nazwa lokalizacji – SOPOT;
Z	- kierunek jazdy Z- zasadniczy (P-przeciwny do zasadniczego);
V[km/h] = 83.8	- prędkość jazdy pociągu – 83,8 km/h;
OSIE = 124	- ilość osi w składzie pociągu – 124;
L[m] = 446.9	- długość pociągu w metrach – 446,9m;
POJ. = 1+35	- ilość pojazdów w składzie pociągu – 36 pojazdów w tym jedna lokomotywa;
Cb[t] = 1341	- przeliczeniowy ciężar brutto pociągu – 1341 ton;
TZ[st.C]=12	- temperatura zewnętrzna (w strefie pomiarowej), w stopniach Celsjusza - 12°C;
TW[st.C]=20	- temperatura wewnętrzna w kontenerze, w stopniach Celsjusza - 20°C.

3) Tryby pracy terminala

Terminal urządzeń dSAT po uruchomieniu pracuje w **trybie normalnym**. Tryb ten jest przeznaczony dla codziennej pracy eksploatacyjnej.

Terminal urządzeń dSAT może być przełączony w **tryb serwisowy**, przeznaczony dla upoważnionych pracowników technicznych, ujętych w tabelach książki kontroli urządzeń dSAT na posterunku ruchu, na którym jest usytuowany terminal.

UWAGA Zabrania się przełączania terminala dSAT w tryb serwisowy osobom nieujętych w tabelach książki kontroli urządzeń dSAT na posterunku ruchu, na którym jest usytuowany terminal.

Elektroniczny moduł ERSAT

Terminal urządzeń dSAT zainstalowany na stacji stacja z terminalem może, w sposób wymuszony przez obsługę, przejść w tryb elektronicznej rejestracji zdarzeń do tzw. modułu ERSAT (**E**lektronicznego **R**ejestru wykrytych **S**tanów **A**waryjnych **T**aboru), służącego do elektronicznego zapisu stanów alarmowych i ostrzegawczych wykrytych przez urządzenia dSAT. ERSAT ułatwia i przyspiesza prowadzenie zapisów wymaganych wytycznymi Ie-3. Zapewnia rejestrację wszystkich stanów awaryjnych taboru w sposób zautomatyzowany, gdzie głównym zadaniem obsługi jest weryfikacja stanu alarmowego taboru oraz uzupełnienie niektórych pól. Poniżej ekran podstawowy modułu ERSAT.

Informacje o pociągu

--- 11:27:53 14-06-2012 ASDEK/PX/GT STACJA_DIAG1 N
V[km/h]=70 OSIE=82 L[m]=286.8 POJ.=1+19 m[t]=1313

Poprzedni
Następny
 Tylko przekr.

Dane dotyczące pociągu

Numer pociągu: 2323123
Imię i nazwisko potwierdzającego: Michał Godel
Funkcja potwierdzającego: obsługa pociągu

Dane dotyczące pojazdu

Nr kolejny pojazdu kolejowego: 1
Numer pojazdu kolejowego: 3423431235
Przewoźnik: Inni

Dane dotyczące stanów awaryjnych

AWARIA 1/2
Os od pocz. / kon.: 5 / 78
Stan awaryjny: GRAN NO 191.5
Wynik sprawdzenia:
 Kontynuacja jazdy
 Wyłączenie pojazdu kol.
 Potwierdzona

Poprzedni
Następna
Potwierdzona

Uwagi

Zaoliwione osie.

Zapisz na nośnik

.BDE Zapisz na USB

Dodaj przekroczenie

Zapisz stan awaryjny Wyjdź

ver. 2.8.4

Przykład okna rejestracji stanu awaryjnego taboru na terminalu - ERSAT.

Elektroniczny moduł EMROS

Terminal urządzeń dSAT zainstalowany na stacji stacja z terminalem umożliwia uruchomienie trybu pracy z wykorzystaniem elektronicznego modułu EMROS (elektroniczny moduł rejestracji obsługi serwisowej), służącego do elektronicznej rejestracji usterkowości, obsługi utrzymaniowej (serwisowej) i kontroli urządzenia dSAT. EMROS ułatwia i przyspiesza prowadzenie zapisów ustalonych wytycznymi Ie-3. Na podstawie EMROS zapewniona jest dla dyżurnego ruchu możliwość śledzenia i rejestracji usterkowości urządzeń dSAT, udostępniania urządzeń dSAT do obsługi technicznej lub kontroli na podstawie elektronicznej aprobaty – poprzez wpis (uzupełnienie) niektórych pól aplikacji. Poniżej przykładowy ekran modułu EMROS.

EMROS	Elektroniczny Moduł Raportowania Obsługi Serwisowej	wersja: X
Rozpoczynanie nowych czynności		
Usterki (przyciski rozpoczynające nową czynność)	Czynności utrzymaniowe (przyciski rozpoczynające nowe czynności utrzymaniowe)	Kontrole (przyciski rozpoczynające nową kontrolę)
Obowiązujące obostrzenia		
(miejsce na informacje o obowiązujących obostrzeniach na dSAT)		
W trakcie USTERKI: 1 UTRZYMANIE: 0 KONTROLE: 0	Przeglądaj EMROS	Dodaj powiadomienie
		Wyjdź

Przykład, w formie schematycznej, okna dialogowego dla modułu rejestracji obsługi utrzymaniowej.

Szczegółowy opis komunikatów, zasady obsługi specjalizowanych aplikacji informatycznych, elementów terminala dSAT, informacji generowanych przez urządzenia dSAT wymagających interpretacji przez obsługę terminala, zawiera „Opis aplikacji terminala urządzeń dSAT”, stanowiący załącznik Nr 1 do niniejszego Regulaminu.

Automatyczny terminal

Urządzenie dSAT w lokalizacji lokalizacja urządzenia dSAT, posiada zaimplementowaną funkcjonalność pn. automatyczny terminal (funkcja AT). Terminale tego urządzenia, umożliwiają programowe ustalenie trybu pracy – jednoterminalowego lub dwuterminalowego. Możliwe ustawienie trybu pracy urządzenia dSAT:

jednoterminalowy (wyłączona funkcja AT) na stacji stacja z terminalem 1 lub na stacja z terminalem 2 tryb nadzoru przez jeden terminal na ustalonej przez dyżurnych ruchu stacji, wszystkich pociągów przejeżdżających przez domenę dSAT - w obu kierunkach (Z i P),

dwuterminalowy (włączona funkcja AT) na stacji stacja z terminalem 1 oraz na stacji stacja z terminalem 2 – tryb nadzoru pociągów przejeżdżających przez domenę dSAT1, przez dwa automatycznie przełączane terminale zgodnie z ustalonym kierunkiem jazdy (Z lub P).

Po włączeniu dwuterminalowego trybu pracy (włączona funkcja AT), urządzenie dSAT będzie przystosowane do automatycznego kierowania informacji o wykrytych stanach awaryjnych taboru, zgodnie z kierunkiem jazdy pociągu, do dyżurnego ruchu decydującego o miejscu ewentualnego wyłączenia/odstawienia taboru. Zasady zmiany powyższego trybu opisano w ust.1 podrozdziału XIV Zmiana trybu pracy terminala.

Lokalny terminal

Urządzenia dSAT w lokalizacji lokalizacja urządzenia dSAT, posiada zaimplementowaną funkcjonalność – lokalny terminal (funkcja LT), tzn. urządzenie jest przystosowane do czasowego przełączania przesyłu informacji o wykrytych stanach awaryjnych taboru z terminala podstawowego, usytuowanego na stacji stacja z terminalem do terminala lokalnego, na posterunku miejscowej obsługi na stacji stacja z terminalem. Zasady używania powyższego trybu opisano w ust. 2 podrozdziału XIV Zmiana trybu pracy terminala.

2. PERSONEL OBSŁUGI TERMINALA URZĄDZEŃ dSAT

Terminal urządzeń dSAT mogą obsługiwać osoby zatrudnione na posterunku ruchu, na którym znajduje się terminal urządzeń dSAT i których obowiązki są bezpośrednio związane z obsługą tego terminala. Osoby obsługujące terminal dSAT zapoznały się z treścią regulaminu ROT oraz kolejno wprowadzonymi zmianami, co potwierdzają własnoręcznym podpisem w „Rejestrze potwierdzeń zapoznania się z ROT i ze zmianami”, stanowiącego Załącznik Nr 4. Do rejestru są załączane informacje o zmianach i trybie ich wprowadzenia.

W trybie serwisowym terminal urządzeń dSAT mogą obsługiwać osoby ujęte w tabelach książki kontroli urządzeń dSAT na posterunku ruchu, na którym jest usytuowany terminal.

Wyznaczony pracownik personelu ruchu (dyżurny ruchu), któremu przypisano obowiązki obsługi terminala urządzeń dSAT, odpowiada za to by terminal obsługiwały osoby uwzględnione w „Rejestrze potwierdzeń zapoznania się z ROT i ze zmianami” lub książce kontroli urządzeń dSAT.

Obsługujący terminal urządzeń dSAT powinien:

- 1) odbyć udokumentowane przeszkolenie uwzględniające zakres obsługi urządzeń dSAT na stanowisku terminalowym, potwierdzone własnoręcznym podpisem w „*Rejestrze potwierdzeń zapoznania się z ROT i ze zmianami*”;
- 2) przestrzegać „Regulaminu obsługi terminala urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy” oraz przepisów związanych;
- 3) na terminalu zalogować się do modułu ERSAT oraz EMROS, niezwłocznie po rozpoczęciu pracy, dokonując jednoczesnego sprawdzenia urządzeń na stanowisku łącznie z możliwością wydruku;
- 4) wylogować się z modułu ERSAT oraz EMROS, po zakończeniu pracy;
- 5) po zalogowaniu lub przed wylogowaniem z modułu ERSAT oraz EMROS, sprawdzić czy moduł nie wymaga uzupełnienia wpisów o zaistniałych zdarzeniach;
- 6) utrzymywać w czystości stanowisko terminalowe urządzeń dSAT;
- 7) jeśli jest stosowana na stanowisku drukarka, to należy zakończoną taśmę z wydrukami przekazać do archiwizacji, która powinna być przechowywana przez okres nie krótszy niż 1 rok;
- 8) o każdej awarii urządzeń niezwłocznie powiadamiać wyznaczoną osobę lub podmiot – załącznik Nr 2 regulaminu ROT;
- 9) wszelkie usterki w pracy urządzeń wpisywać do książki kontroli urządzeń dSAT, prowadzonej w formie elektronicznej lub papierowej oraz stosownie do sytuacji eksploatacyjnej, wyrażać zgodę na dostęp do urządzeń dla pracowników obsługi technicznej;
- 10) po wygenerowaniu przez urządzenie alarmu o włamaniu do kontenera urządzeń dSAT, postępować zgodnie ust. 2 podrozdziału XV Praca urządzeń dSAT w warunkach specyficznych niniejszego Regulaminu;
- 11) śledzić prezentowane na ekranie monitora komunikaty po przejeździe każdego pociągu a po sygnalizacji stanu alarmowego (STOP) funkcji GM lub GH, granicznego (GRAN) funkcji PM, PD lub OK oraz stanu ostrzegawczego (OSTR) funkcji GM, GH, PD, PM postępować zgodnie z zasadami ustalonymi niniejszym regulaminem ROT i uzupełnić w module ERSAT dane, stosownie do poszczególnych funkcji i poziomu awaryjnego:
 - numer pociągu, w którym wystąpił stan awaryjny, jeżeli nie został wygenerowany automatycznie,
 - imię i nazwisko potwierdzającego stan awaryjny (upoważnionego pracownika przewoźnika),

- funkcje potwierdzającego stan awaryjny (np. obsługa pociągu, maszynista, rewident),
- imię i nazwisko pracownika obsługującego terminal, jeżeli nie został wygenerowany automatycznie,
- numer pojazdu kolejowego, w którym wykryto stan awaryjny, jeżeli nie został wygenerowany automatycznie,
- identyfikator przewoźnika wybrany z listy wyboru, jeżeli nie został uzyskany z systemu zewnętrznego,
- informacje o wyłączeniu taboru z ruchu lub kontynuacji jazdy na ustalonych warunkach,
- informacje o potwierdzeniu zaistniałego stanu awaryjnego.

UWAGA Obsługujący terminal urządzeń dSAT odpowiada za właściwe prowadzenie wpisów w module ERSAT i książce kontroli urządzeń dSAT – niezależnie od jej formy, papierowej lub elektronicznej.

Dla stanowisk terminalowych z drukarką, dla prowadzonej bieżącej sprawozdawczości, wymagane jest przechowywanie kwartalnych wydruków z zasygnalizowanymi stanami awaryjnymi, wraz z rejestrem stanów awaryjnych taboru (z wydrukiem z modułu ERSAT), nie krócej niż 1 rok.

Wydruk z modułu ERSAT wykonuje pracownik serwisu wpisany do „Wykazu pracowników upoważnionych do samodzielnego wykonywania czynności w ramach przeglądów okresowych i sezonowych oraz badań diagnostycznych urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru ” książki kontroli urządzeń dSAT.

DZIAŁ II PROCEDURY EKSPLOATACYJNE

IX FUNKCJA GM, GH

Tok postępowania w przypadku sygnalizacji na terminalu urządzeń dSAT przekroczenia ustalonej wartości progowej.

1. FUNKCJA GM, GH – STAN OSTRZEGAWCZY (OSTR) – PRZYPADK I

Przejazd *torem nr* w kierunku „Z” – *zasadniczym*” lub „P” – *przeciwny do zasadniczego*.

Jeśli dla pociągu w strefie pomiarowej urządzenia dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT*, jadącego w kierunku (**do**) stacji *stacja z terminalem* na której jest terminal, wyświetla się raport dotyczący przekroczonego **proggu ostrzegawczego** GM lub GH,

```
--- [1] 00:11:42 09-10-2006 ASDEK/PD/GM/GH/OK SD Warszawa 1 Z
V[km/h]= 83.8 OSIE= 124 L[m]= 446.9 POJ.= 1+35 Cb[t] = 1341
TZ[st.C]= 12 TW[st.C]= 20
-----
| NR OSI | | PRZEKROCZENIA | | | | |
| OD | OD |-----|
| POCZ. | KONCA | G M L | G M P | G M R | G H L | G H P |
-----
| 100 | 25 | OSTR | **** | **** | * | **** |
-----
FUNKCJA GH: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA OK: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA PD: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
```

Przykładowy raport stanu OSTR GM.

```
--- [1] 00:11:42 09-10-2006 ASDEK/PD/GM/GH/OK SD Warszawa 1 P
V[km/h]= 83.8 OSIE= 124 L[m]= 446.9 POJ.= 1+35 Cb[t] = 1341
TZ[st.C]= 12 TW[st.C]= 20
FUNKCJA GM: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
-----
| NR OSI | | PRZEKROCZENIA | | | | |
| OD | OD |-----|
| POCZ. | KONCA | G M L | G M P | G M R | G H L | G H P |
-----
| 117 | 8 | **** | **** | **** | * | OSTR |
-----
| 118 | 7 | **** | **** | **** | * | OSTR |
-----
FUNKCJA OK: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA PD: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
```

Przykładowy raport stanu OSTR GH.

dyżurny ruchu potwierdza przyjęcie komunikatu o stanie awaryjnym klawiszem <F1> (skasowanie sygnalizacji dźwiękowej) i wzywa przez radiotelefon maszynistę pociągu, który minął urządzenie dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT*.

Przekazuje mu informację o stanie awaryjnym i przekroczeniu progu ostrzegawczego, z jednoczesnym podaniem: rodzaju nieprawidłowości (uszkodzenia w obszarze GM lub GH), strony taboru, numeru osi od początku (liczone są łącznie z osiami lokomotyw) i końca pociągu z wykrytym stanem awaryjnym oraz poleca kontynuować jazdę do najbliższej stacji (*najbliższa stacja zatrzymania*), gdzie wskazaną oś należy poddać sprawdzeniu. Następnie żąda potwierdzenia tego komunikatu przez maszynistę pociągu oraz podania jego imienia i nazwiska oraz nazwy przewoźnika.

Sprawdzenia (ogłędzin technicznych) wskazanej osi w taborze dokonuje uprawniony pracownik przewoźnika.

Po przeprowadzeniu oględzin uprawniony pracownik przewoźnika podaje numer sprawdzanego taboru oraz imię i nazwisko sprawdzającego. Ponadto informuje dyżurnego ruchu stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania* o podjętej decyzji:

- a) niestwierdzeniu usterki (stanu awaryjnego) i możliwości kontynuowania jazdy; w przypadku niestwierdzenia przez upoważnionego pracownika przewoźnika stanu awaryjnego wskazanej osi, dyżurny ruchu żąda sprawdzenia wszystkich osi wskazanego pojazdu kolejowego oraz w sąsiednich pojazdach danego pociągu,
- b) stwierdzeniu podwyższonej temperatury w układzie hamulcowym (OSTR GH), na skutek jego niesprawności oraz o przeprowadzeniu procedury, wynikającej z regulacji własnych przewoźnika dla danego typu pojazdu np. wyluzowania hamulca, umożliwiającej dalszą jazdę bez konieczności wyłączenia pojazdu kolejowego z ruchu,
- c) braku możliwości kontynuowania jazdy i konieczności wyłączenia uszkodzonego pojazdu kolejowego z ruchu.

UWAGA

W przypadku wykrycia stanu awaryjnego przez urządzenie dSAT i ingerencji obsady pociągu w celu umożliwienia dalszej rozkładowej jazdy np. luzowanie hamulców, dyżurny ruchu potwierdza awarię w module ERSAT z komentarzem dot. poczynionej ingerencji – stan awaryjny potwierdzony.

W przypadku konieczności wyłączenia uszkodzonego pojazdu kolejowego z ruchu dyżurny ruchu stacji powinien tak postępować, by uwzględnione zostały warunki miejscowe określone w Regulaminie Technicznym posterunku.

Jeżeli terminal nie jest zlokalizowany na stacji *stacja wyłączania / zatrzymania*, to należy informacje o stwierdzonych nieprawidłowościach, uzyskane od uprawnionego pracownika przewoźnika, przekazywać do dyżurnego ruchu obsługującego terminal dSAT.

Informacje podane przez uprawnionego pracownika przewoźnika dyżurny ruchu zapisuje w module ERSAT terminala dSAT, o którym mowa w dziale Konfiguracja oraz załączniku Nr 1 regulaminu ROT („Opis aplikacji terminala dSAT”). Fakt otrzymania informacji odnotowuje w dzienniku telefonicznym R-138.

O zaistniałej sytuacji dyżurny ruchu informuje Dyspozytora Zakładowego w *Dyspozytor Zakładowy* oraz Dyspozytora Liniowego w *Dyspozytor Liniowy*

UWAGA

Wyłączenie pojazdu lub inne zakłócenie procesu przewozowego

W przypadku wyłączenia pojazdu lub innego zakłócenia procesu przewozowego (np. konieczność dokonania sprawdzenia taboru przez uprawnionego pracownika, opóźnienie pociągu itp.), w związku z wystąpieniem stanu awaryjnego wynikającego z przekroczenia parametrów progowych w taborze, dyżurny ruchu powiadamia o tym fakcie dyspozytora liniowego, właściwego naczelnika sekcji eksploatacji oraz dyspozytora zakładowego, który informuje zainteresowanego przewoźnika o przyczynie wyłączenia pojazdu lub zakłócenia procesu przewozowego oraz o przekroczonych parametrach.

W związku z powyższym wydarzeniem, oprócz czynności określonych niniejszym Regulaminem, należy również podjąć stosowne działania wynikające z instrukcji Ir-8.

2. FUNKCJA GM, GH – STAN OSTRZEGAWCZY (OSTR) – PRZYPADEK II

Przejazd *torem nr* w kierunku „Z” – *zasadniczym*” lub „P” – *przeciwny do zasadniczego*.

Jeśli dla pociągu w strefie pomiarowej urządzenia dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT* jadącego w kierunku (**od**) stacji *stacja z terminalem* na której jest terminal, wyświetla się raport dotyczący przekroczonego **proggu ostrzegawczego** GM lub GH,

```
--- [1] 00:11:42 09-10-2006 ASDEK/PD/GM/GH/OK SD Warszawa 1 Z
V[km/h]= 83.8 OSIE= 124 L[m]= 446.9 POJ.= 1+35 Cb[t] = 1341
TZ[st.C]= 12 TW[st.C]= 20
-----
| NR OSI | PRZEKROCZENIA | | | | | |
| OD | OD |-----|
| POCZ. | KONCA | G M L | G M P | G M R | G H L | G H P |
-----
| 100 | 25 | OSTR | **** | **** | * | **** |
-----
FUNKCJA GH: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA OK: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA PD: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
```

Przykładowy raport stanu OSTR GM.

```
--- [1] 00:11:42 09-10-2006 ASDEK/PD/GM/GH/OK SD Warszawa 1 P
V[km/h]= 83.8 OSIE= 124 L[m]= 446.9 POJ.= 1+35 Cb[t] = 1341
TZ[st.C]= 12 TW[st.C]= 20
FUNKCJA GM: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
```

NR OSI		PRZEKROCZENIA				
OD	OD	G M L	G M P	G M R	G H L	G H P
POCZ.	KONCA					
117	8	****	****	****	*	OSTR
118	7	****	****	****	*	OSTR

```
FUNKCJA OK: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA PD: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
```

Przykładowy raport stanu OSTR GH.

dyżurny ruchu potwierdza przyjęcie komunikatu o stanie awaryjnym klawiszem <F1> (skasowanie sygnalizacji dźwiękowej) i wzywa przez radiotelefon maszynistę pociągu, który minął urządzenie dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT*.

Przekazuje mu informację o stanie awaryjnym i przekroczeniu progu ostrzegawczego, z jednoczesnym podaniem: rodzaju nieprawidłowości (uszkodzenia w obszarze GM lub GH), strony taboru, numeru osi od początku (liczone są łącznie z osiami lokomotyw) i końca pociągu z wykrytym stanem awaryjnym oraz poleca kontynuować jazdę do najbliższej stacji (*najbliższa stacja zatrzymania*), gdzie wskazaną oś należy poddać sprawdzeniu. Następnie żąda potwierdzenia tego komunikatu przez maszynistę pociągu oraz podania jego imienia i nazwiska oraz nazwy przewoźnika.

Dyżurny ruchu bezzwłocznie powiadamia telefonicznie dyżurnego ruchu stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania* o wykrytym stanie awaryjnym w pociągu, jadącym w kierunku stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania*, podając jego numer.

Fakt powiadomienia obaj dyżurni ruchu odnotowują za numerem w dzienniku telefonicznym R-138.

Dyżurny ruchu stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania* z chwilą otrzymania powiadomienia o stanie awaryjnym taboru przyjmuje i zatrzymuje pociąg na najbliższej stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania*, w celu dokonania sprawdzenia wskazanej osi w taborze. Sprawdzenia (ogłędzin technicznych) wskazanej osi w taborze dokonuje uprawniony pracownik przewoźnika.

Po przeprowadzeniu oględzin uprawniony pracownik przewoźnika podaje numer sprawdzanego taboru oraz imię i nazwisko sprawdzającego. Ponadto informuje dyżurnego ruchu stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania* o podjętej decyzji:

- a) niestwierdzeniu usterki (stanu awaryjnego) i możliwości kontynuowania jazdy; w przypadku niestwierdzenia przez upoważnionego pracownika przewoźnika stanu awaryjnego wskazanej osi, dyżurny ruchu żąda sprawdzenia wszystkich osi wskazanego pojazdu kolejowego oraz w sąsiednich pojazdach danego pociągu,
- b) stwierdzeniu podwyższonej temperatury w układzie hamulcowym (OSTR GH), na skutek jego niesprawności oraz o przeprowadzeniu procedury, wynikającej z regulacji własnych przewoźnika dla danego typu pojazdu np. wyluzowania hamulca, umożliwiającej dalszą jazdę bez konieczności wyłączenia pojazdu kolejowego z ruchu,
- c) braku możliwości kontynuowania jazdy i konieczności wyłączenia uszkodzonego pojazdu kolejowego z ruchu.

UWAGA

W przypadku wykrycia stanu awaryjnego przez urządzenie dSAT i ingerencji obsady pociągu w celu umożliwienia dalszej rozkładowej jazdy np. luzowanie hamulców, dyżurny ruchu potwierdza awarię w module ERSAT z komentarzem dot. poczynionej ingerencji – **stan awaryjny potwierdzony.**

W przypadku konieczności wyłączenia uszkodzonego pojazdu kolejowego z ruchu dyżurny ruchu stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania*, powinien tak postępować, by uwzględnione zostały warunki miejscowe tej stacji, określone w Regulaminie Technicznym posterunku ruchu.

Informacje podane przez uprawnionego pracownika przewoźnika dyżurny ruchu *stacja wyłączenia / zatrzymania* zapisuje w dzienniku telefonicznym R-138 oraz przekazuje dyżurnemu ruchu stacji *stacja z terminalem* - informacje należy wpisać w module ERSAT terminala dSAT, o którym mowa w dziale KONFIGURACJA oraz załączniku Nr 1 regulaminu ROT („Opis aplikacji terminala dSAT”). Fakt otrzymania informacji dyżurny ruchu stacji *stacja z terminalem*, odnotowuje w dzienniku telefonicznym R-138.

O zaistniałej sytuacji dyżurny ruchu informuje Dyspozytora Zakładowego w *Dyspozytor Zakładowy* oraz Dyspozytora Liniowego w *Dyspozytor Liniowy*.

UWAGA

Wyłączenie pojazdu lub inne zakłócenie procesu przewozowego

W przypadku wyłączenia pojazdu lub innego zakłócenia procesu przewozowego (np. konieczność dokonania sprawdzenia taboru przez uprawnionego pracownika, opóźnienie pociągu itp.), w związku z wystąpieniem stanu awaryjnego wynikającego z przekroczenia parametrów progowych w taborze, dyżurny ruchu powiadamia o tym fakcie dyspozytora liniowego, właściwego naczelnika sekcji eksploatacji oraz dyspozytora zakładowego, który informuje zainteresowanego przewoźnika o przyczynie wyłączenia pojazdu lub zakłócenia procesu przewozowego oraz o przekroczonych parametrach.

W związku z powyższym wydarzeniem, oprócz czynności określonych niniejszym Regulaminem, należy również podjąć stosowne działania wynikające z instrukcji Ir-8.

3. FUNKCJA GM, GH – STAN ALARMOWY (STOP) – PRZYPADEK I

Przejazd *torem nr* w kierunku „Z” – *zasadniczym*” lub „P” – *przeciwny do zasadniczego*.

Jeśli dla pociągu w strefie pomiarowej urządzenia dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT* jadącego w kierunku (**do**) stacji *stacja z terminalem* na której jest terminal, wyświetla się raport dotyczący przekroczonego **progu alarmowego** GM lub GH,

```

--- [1] 00:11:42 09-10-2006 ASDEK/PD/GM/GH/OK SD Warszawa 1 Z
V[km/h]= 83.8 OSIE= 124 L[m]= 446.9 POJ.= 1+35 Cb[t] = 1341
TZ[st.C]= 12 TW[st.C]= 20
-----
| NR OSI | | PRZEKROCZENIA | | | | |
| OD | OD |-----|
| POCZ. | KONCA | G M L | G M P | G M R | G H L | G H P |
-----
| 100 | 25 | STOP | **** | STOP L | * | **** |
-----
FUNKCJA GH: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA OK: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA PD: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO

```

Przykładowy raport stanu STOP GM.

```

--- [1] 00:11:42 09-10-2006 ASDEK/PD/GM/GH/OK SD Warszawa 1 Z
V[km/h]= 83.8 OSIE= 124 L[m]= 446.9 POJ.= 1+35 Cb[t] = 1341
TZ[st.C]= 12 TW[st.C]= 20
FUNKCJA GM: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
-----
| NR OSI | | PRZEKROCZENIA | | | | |
| OD | OD |-----|
| POCZ. | KONCA | G M L | G M P | G M R | G H L | G H P |
-----
| 117 | 8 | **** | **** | **** | * | STOP |
| 118 | 7 | **** | **** | **** | * | OSTR |
-----
FUNKCJA OK: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA PD: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO

```

Przykładowy raport stanu STOP GH.

dyżurny ruchu potwierdza przyjęcie komunikatu o stanie alarmowym klawiszem <F1> (skasowanie sygnalizacji dźwiękowej) i natychmiast wzywa przez radiotelefon maszynistę pociągu, który minął urządzenie dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT* wydając mu polecenie natychmiastowego zatrzymania pociągu.

Jeśli dyżurny ruchu nie może nawiązać łączności radiotelefonicznej z maszynistą pociągu, w którym wystąpił stan alarmowy, powinien użyć wszelkich dostępnych mu środków celem natychmiastowego zatrzymania pociągu, również poprzez personel sąsiednich posterunków ruchu, łącznie z nadaniem radiotelefonicznego sygnału „ALARM” przy użyciu systemu „**Radio-stop**”.

Następnie dyżurny ruchu przekazuje maszyniście informację o stanie awaryjnym i **przekroczeniu progu alarmowego (STOP)**, z jednoczesnym podaniem: rodzaju nieprawidłowości (uszkodzenia w obszarze GM lub GH), strony taboru, numeru osi od początku (liczone są łącznie z osiami lokomotyw) i końca pociągu z wykrytym stanem alarmowym oraz poleca dokonania oględzin wskazanej osi. Żąda potwierdzenia tego komunikatu przez maszynistę pociągu, podania imienia i nazwiska oraz nazwy przewoźnika i numeru niesprawnego taboru.

Maszynista lub inny uprawniony pracownik przewoźnika po zatrzymaniu i zabezpieczeniu pociągu dokonuje oględzin technicznych wskazanej osi w taborze. Następnie informuje dyżurnego ruchu o wyniku sprawdzenia i podjętej decyzji:

- a) niestwierdzeniu usterki (stanu awaryjnego) i możliwości kontynuowania jazdy; w przypadku niestwierdzenia przez upoważnionego pracownika przewoźnika stanu awaryjnego wskazanej osi, dyżurny ruchu żąda sprawdzenia wszystkich osi wskazanego pojazdu kolejowego oraz w sąsiednich pojazdach danego pociągu,
- b) stwierdzeniu usterki i konieczności wyłączenia taboru, z możliwością doprowadzenia pociągu do najbliższej stacji z prędkością określoną przez maszynistę pociągu z wjazdem na stację przy zachowaniu odpowiednich środków bezpieczeństwa ruchu (zgodnie z postanowieniami §76 ust. 4 instrukcji Ir-1), takich jak:
 - pociąg należy przyjąć po drodze przebiegu bez łuków (o ile jest to możliwe, na tor główny zasadniczy lub najbliższy tor główny dodatkowy),
 - prędkość wjazdu pociągu powinna wynosić 5-10 km/h,
 - jazdę wagonu z zagrzanym czopem osi powinien obserwować pracownik drużyny pociągowej i gdyby wagon ten wykolejał się, natychmiast pociąg zatrzymać,
 - po sąsiednich torach nie powinny przejeżdżać żadne pojazdy kolejowe,
- c) stwierdzeniu podwyższonej temperatury w układzie hamulcowym (STOP GH), na skutek jego niesprawności oraz o przeprowadzeniu procedury, wynikającej

z regulacji własnych przewoźnika dla danego typu pojazdu np. wyluzowania hamulca, umożliwiającej dalszą jazdę bez konieczności wyłączenia pojazdu kolejowego z ruchu,

d) braku możliwości kontynuowania jazdy i żądania pomocy.

UWAGA

W przypadku wykrycia stanu awaryjnego przez urządzenie dSAT i ingerencji obsady pociągu w celu umożliwienia dalszej rozkładowej jazdy np. luzowanie hamulców, dyżurny ruchu potwierdza awarię w module ERSAT z komentarzem dot. poczynionej ingerencji – stan awaryjny potwierdzony.

Informacje podane przez uprawnionego pracownika przewoźnika dyżurny ruchu zapisuje w module ERSAT terminala dSAT, o którym mowa w dziale Konfiguracja oraz załączniku Nr 1 regulaminu ROT („Opis aplikacji terminala dSAT”). Fakt otrzymania informacji odnotowuje w dzienniku telefonicznym R-138.

W przypadku konieczności wyłączenia uszkodzonego taboru, z możliwością doprowadzenia pociągu do najbliższej stacji, dyżurny ruchu przyjmuje pociąg na stacji *stacja wyłączania / zatrzymania* w taki sposób, by uwzględnione zostały warunki miejscowe tej stacji określone w Regulaminie Technicznym posterunku ruchu oraz zasady określone w §76 ust. 4 instrukcji Ir-1, w celu kontynuowania dalszych czynności wyłączenia taboru.

O zaistniałej sytuacji dyżurny ruchu informuje Dyspozytora Zakładowego w *Dyspozytor Zakładowy* oraz Dyspozytora Liniowego w *Dyspozytor Liniowy*.

UWAGA

Wyłączenie pojazdu lub inne zakłócenie procesu przewozowego

W przypadku wyłączenia pojazdu lub innego zakłócenia procesu przewozowego (np. konieczność dokonania sprawdzenia taboru przez uprawnionego pracownika, opóźnienie pociągu itp.), w związku z wystąpieniem stanu awaryjnego wynikającego z przekroczenia parametrów progowych w taborze, dyżurny ruchu powiadamia o tym fakcie dyspozytora liniowego, właściwego naczelnika sekcji eksploatacji oraz dyspozytora zakładowego, który informuje zainteresowanego przewoźnika o przyczynie wyłączenia pojazdu lub zakłócenia procesu przewozowego oraz o przekroczonych parametrach.

W związku z powyższym wydarzeniem, oprócz czynności określonych niniejszym Regulaminem, należy również podjąć stosowne działania wynikające z instrukcji Ir-8.

4. FUNKCJA GM, GH – STAN ALARMOWY (STOP) – PRZYPADEK II

Przejazd *torem nr* w kierunku „Z” – *zasadniczym*” lub „P” – *przeciwny do zasadniczego*.
 Jeśli dla pociągu w strefie pomiarowej urządzenia dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT* jadącego w kierunku (**od**) stacji *stacja z terminalem* na której jest terminal, wyświetla się raport dotyczący przekroczonego **progu alarmowego GM** lub GH,

```

--- [1] 00:11:42 09-10-2006 ASDEK/PD/GM/GH/OK SD Warszawa 1 Z
V[km/h]= 83.8 OSIE= 124 L[m]= 446.9 POJ.= 1+35 Cb[t] = 1341
TZ[st.C]= 12 TW[st.C]= 20
-----
| NR OSI | | PRZEKROCZENIA | | | | |
| OD | OD |-----|
| POCZ. | KONCA | G M L | G M P | G M R | G H L | G H P |
-----
| 100 | 25 | STOP | **** | STOP L | * | **** |
-----
FUNKCJA GH: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA OK: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA PD: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
    
```

Przykładowy raport stanu STOP GM.

```

--- [1] 00:11:42 09-10-2006 ASDEK/PD/GM/GH/OK SD Warszawa 1 Z
V[km/h]= 83.8 OSIE= 124 L[m]= 446.9 POJ.= 1+35 Cb[t] = 1341
TZ[st.C]= 12 TW[st.C]= 20
FUNKCJA GM: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
-----
| NR OSI | | PRZEKROCZENIA | | | | |
| OD | OD |-----|
| POCZ. | KONCA | G M L | G M P | G M R | G H L | G H P |
-----
| 117 | 8 | **** | **** | **** | * | STOP |
| 118 | 7 | **** | **** | **** | * | OSTR |
-----
FUNKCJA OK: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA PD: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
    
```

Przykładowy raport stanu STOP GH.

dyżurny ruchu potwierdza przyjęcie komunikatu o stanie alarmowym klawiszem <F1> (skasowanie sygnalizacji dźwiękowej) i natychmiast wzywa przez radiotelefon maszynistę pociągu, który minął urządzenie dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT* wydając mu polecenie natychmiastowego zatrzymania pociągu.

Jeśli dyżurny ruchu nie może nawiązać łączności radiotelefonicznej z maszynistą pociągu, w którym wystąpił stan alarmowy, powinien użyć wszelkich dostępnych mu środków celem natychmiastowego zatrzymania pociągu, również poprzez personel sąsiednich posterunków ruchu, łącznie z nadaniem radiotelefonicznego sygnału „ALARM” przy użyciu systemu „Radio-stop”.

Następnie dyżurny ruchu przekazuje maszyniście informację o stanie awaryjnym i przekroczeniu progu alarmowego (STOP), z jednoczesnym podaniem: rodzaju nieprawidłowości (uszkodzenia w obszarze GM lub GH), strony taboru, numeru osi od

początku (liczone są łącznie z osiami lokomotyw) i końca pociągu z wykrytym stanem alarmowym oraz poleca dokonania oględzin wskazanej osi. Żąda potwierdzenia tego komunikatu przez maszynistę pociągu, podania imienia i nazwiska oraz nazwy przewoźnika i numeru niesprawnego taboru.

Dyżurny ruchu bezzwłocznie powiadamia telefonicznie dyżurnego ruchu stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania* o wykrytym stanie awaryjnym w pociągu, jadącym w kierunku stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania*, podając jego numer.

Fakt powiadomienia obaj dyżurni ruchu odnotowują za numerem w dzienniku telefonicznym R-138. A jeśli dotychczas nie udało się zatrzymać pociągu, dyżurny ruchu stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania* z chwilą otrzymania powiadomienia o stanie awaryjnym jest zobowiązany do podjęcia wszelkich czynności w celu zatrzymania pociągu.

Maszynista lub inny uprawniony pracownik przewoźnika, po zatrzymaniu i zabezpieczeniu pociągu dokonuje oględzin technicznych wskazanej osi w taborze. Następnie informuje dyżurnego ruchu o wyniku sprawdzenia i podjętej decyzji:

- a) niestwierdzeniu usterki (stanu awaryjnego) i możliwości kontynuowania jazdy; w przypadku niestwierdzenia przez upoważnionego pracownika przewoźnika stanu awaryjnego wskazanej osi, dyżurny ruchu żąda sprawdzenia wszystkich osi wskazanego pojazdu kolejowego oraz w sąsiednich pojazdach danego pociągu,
- b) stwierdzeniu usterki i konieczności wyłączenia taboru, z możliwością doprowadzenia pociągu do najbliższej stacji z prędkością określoną przez maszynistę pociągu z wjazdem na stację przy zachowaniu odpowiednich środków bezpieczeństwa ruchu (zgodnie z postanowieniami §76 ust. 4 instrukcji Ir-1), takich jak:
 - pociąg należy przyjąć po drodze przebiegu bez łuków (o ile jest to możliwe, na tor główny zasadniczy lub najbliższy tor główny dodatkowy),
 - prędkość wjazdu pociągu powinna wynosić 5-10 km/h,
 - jazdę wagonu z zagrzanym czopem osi powinien obserwować pracownik drużyny pociągowej i gdyby wagon ten wykolejał się, natychmiast pociąg zatrzymać,
 - po sąsiednich torach nie powinny przejeżdżać żadne pojazdy kolejowe,
- c) stwierdzeniu podwyższonej temperatury w układzie hamulcowym (STOP GH), na skutek jego niesprawności oraz o przeprowadzeniu procedury, wynikającej z regulacji własnych przewoźnika dla danego typu pojazdu np. wyluzowania hamulca, umożliwiającej dalszą jazdę bez konieczności wyłączenia pojazdu kolejowego z ruchu,
- d) braku możliwości kontynuowania jazdy i żądania pomocy.

UWAGA

W przypadku wykrycia stanu awaryjnego przez urządzenie dSAT i ingerencji obsady pociągu w celu umożliwienia dalszej rozkładowej jazdy np. luzowanie hamulców, dyżurny ruchu potwierdza awarię w module ERSAT z komentarzem dot. poczynionej ingerencji – stan awaryjny potwierdzony.

Dyżurny ruchu obsługujący terminal urządzeń dSAT oraz dyżurny ruchu stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania*, jak i dyżurny ruchu posterunku znajdującego się najbliżej w kierunku jazdy zatrzymanego pociągu, zobowiązani są do współpracy w zakresie podejmowania dalszych decyzji odnośnie uruchomienia pociągu.

O zaistniałej sytuacji dyżurny ruchu informuje Dyspozytora Zakładowego w *Dyspozytor Zakładowy* oraz Dyspozytora Liniowego w *Dyspozytor Liniowy*.

Dyżurny ruchu stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania* z chwilą otrzymania informacji o potwierdzeniu stanu alarmowego w taborze z możliwością doprowadzenia pociągu do najbliższej stacji, przyjmuje pociąg na stację *stacja wyłączenia / zatrzymania*, w taki sposób, by uwzględnione zostały warunki miejscowe tej stacji, określone w Regulaminie Technicznym posterunku ruchu oraz zasady określone w §76 ust. 4 instrukcji Ir-1, w celu kontynuowania dalszych czynności wyłączenia taboru.

Informacje podane przez uprawnionego pracownika przewoźnika, dyżurny ruchu stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania* zapisuje w dzienniku telefonicznym R-138 oraz przekazuje dyżurnemu ruchu stacji *stacja z terminalem* - informacje należy wpisać w module ERSAT terminala dSAT, o którym mowa w dziale Konfiguracja oraz załączniku Nr 1 regulaminu ROT („Opis aplikacji terminala dSAT”). Fakt otrzymania informacji dyżurny ruchu stacji *stacja z terminalem*, odnotowuje w dzienniku telefonicznym R-138.

UWAGA

Wyłączenie pojazdu lub inne zakłócenie procesu przewozowego

W przypadku wyłączenia pojazdu lub innego zakłócenia procesu przewozowego (np. konieczność dokonania sprawdzenia taboru przez uprawnionego pracownika, opóźnienie pociągu itp.), w związku z wystąpieniem stanu awaryjnego wynikającego z przekroczenia parametrów progowych w taborze, dyżurny ruchu powiadamia o tym fakcie dyspozytora liniowego, właściwego naczelnika sekcji eksploatacji oraz dyspozytora zakładowego, który informuje zainteresowanego przewoźnika o przyczynie wyłączenia pojazdu lub zakłócenia procesu przewozowego oraz o przekroczonych parametrach.

W związku z powyższym wydarzeniem, oprócz czynności określonych niniejszym Regulaminem, należy również podjąć stosowne działania wynikające z instrukcji Ir-8.

X FUNKCJA PM

Tok postępowania w przypadku sygnalizacji na terminalu urządzeń dSAT przekroczenia ustalonej wartości progowej.

1. FUNKCJA PM – STAN OSTRZEGAWCZY (OSTR)

Jeśli dla pociągu w strefie pomiarowej urządzenia dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT*,

a) jadącego w kierunku (do) stacji *stacja z terminalem* na której jest terminal

lub

b) jadącego w kierunku (od) stacji *stacja z terminalem* na której jest terminal,

wyświetla się raport dot. przekroczonego progu ostrzegawczego PM,

```
--- [28] 09:58:37 09-06-2008 ASDEK/PM/GM/GH SD Warszawa 1 P
V[km/h]= 58.0 OSIE=138 L[m]=533.8
FUNKCJA GM: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA GH: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO

-----|
| NR OSI | PRZEKROCZENIA |
| OD | OD |
| POCZ. | KONCA | P M |
|-----|
| 11 | 128 | OSTR |
|-----|
```

Przykładowy raport stanu OSTR PM.

dyżurny ruchu potwierdza przyjęcie komunikatu o stanie awaryjnym klawiszem <F1> (skasowanie sygnalizacji dźwiękowej) i wzywa przez radiotelefon maszynistę pociągu, który minął urządzenie dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT*. Przekazuje mu informację o stanie awaryjnym i przekroczeniu progu ostrzegawczego (OSTR), z jednoczesnym podaniem: rodzaju nieprawidłowości (deformacja powierzchni tocznej kół – funkcja PM „płaskie miejsce”), numeru osi (liczone są łącznie z osiami lokomotyw) od początku i końca pociągu z wykrytym stanem awaryjnym. Następnie żąda potwierdzenia tego komunikatu przez maszynistę pociągu, podania jego imienia i nazwiska oraz nazwy przewoźnika.

Informacje podane przez uprawnionego pracownika przewoźnika dyżurny ruchu zapisuje w module ERSAT terminala dSAT, o którym mowa w dziale KONFIGURACJA oraz załączniku

Nr 1 regulaminu ROT („Opis aplikacji terminala dSAT”). Fakt otrzymania informacji odnotowuje w dzienniku telefonicznym R-138.

UWAGA

Wyłączenie pojazdu lub inne zakłócenie procesu przewozowego

W przypadku wyłączenia pojazdu lub innego zakłócenia procesu przewozowego (np. konieczność dokonania sprawdzenia taboru przez uprawnionego pracownika, opóźnienie pociągu itp.), w związku z wystąpieniem stanu awaryjnego wynikającego z przekroczenia parametrów progowych w taborze, dyżurny ruchu powiadamia o tym fakcie dyspozytora liniowego, właściwego naczelnika sekcji eksploatacji oraz dyspozytora zakładowego, który informuje zainteresowanego przewoźnika o przyczynie wyłączenia pojazdu lub zakłócenia procesu przewozowego oraz o przekroczonych parametrach.

W związku z powyższym wydarzeniem, oprócz czynności określonych niniejszym Regulaminem, należy również podjąć stosowne działania wynikające z instrukcji Ir-8.

2. FUNKCJA PM – STAN GRANICZNY (GRAN) – PRZYPADEK I

Jeśli dla pociągu w strefie pomiarowej urządzenia dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT* jadącego w kierunku (**do**) stacji *stacja z terminalem* na której jest terminal, wyświetla się raport dotyczący przekroczonego **progu granicznego** PM,

```
--- [28] 09:58:37 09-06-2008 ASDEK/PM/GM/GH SD Warszawa 1 Z
V[km/h]= 58.0 OSIE=138 L[m]=533.8
FUNKCJA GM: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA GH: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO

|-----|
| NR OSI | PRZEKROCZENIA |
| OD | OD |-----|
| POCZ. | KONCA | P M |
|-----|
| 11 | 128 | GRAN |
|-----|
```

Przykładowy raport GRAN PM.

dyżurny ruchu potwierdza przyjęcie komunikatu o stanie awaryjnym klawiszem <F1> (skasowanie sygnalizacji dźwiękowej) i wzywa przez radiotelefon maszynistę pociągu, który minął urządzenie dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT*. Przekazuje mu informację o stanie awaryjnym i przekroczeniu progu granicznego (GRAN), z jednoczesnym podaniem: rodzaju nieprawidłowości (deformacja powierzchni tocznej kół –

funkcja PM „płaskie miejsce”), numeru osi od początku (liczone są łącznie z osiami lokomotyw) i końca pociągu z wykrytym stanem awaryjnym oraz poleca wskazaną osobę poddać sprawdzeniu na stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania*.

Następnie żąda potwierdzenia tego komunikatu przez maszynistę pociągu, podania imienia i nazwiska oraz nazwy przewoźnika i numeru niesprawnego taboru.

Sprawdzenia (ogłędzin technicznych) wskazanej osi w taborze, przyjętego pociągu na stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania* dokonuje uprawniony pracownik przewoźnika.

Po przeprowadzeniu oględzin uprawniony pracownik przewoźnika podaje numer sprawdzanego taboru oraz imię i nazwisko sprawdzającego. Ponadto informuje dyżurnego ruchu stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania* o podjętej decyzji:

- a) niestwierdzeniu usterki (stanu awaryjnego) i możliwości kontynuowania jazdy; w przypadku niestwierdzenia przez upoważnionego pracownika przewoźnika stanu awaryjnego wskazanej osi, dyżurny ruchu żąda sprawdzenia wszystkich osi wskazanego pojazdu kolejowego oraz w sąsiednich pojazdach danego pociągu,
- b) braku możliwości kontynuowania jazdy i konieczności wyłączenia uszkodzonego pojazdu kolejowego z ruchu.

W przypadku konieczności wyłączenia uszkodzonego taboru dyżurny ruchu powinien postępować w taki sposób, by uwzględnione zostały warunki miejscowe określone w Regulaminie Technicznym posterunku na stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania*.

Informacje podane przez uprawnionego pracownika przewoźnika dyżurny ruchu zapisuje w module ERSAT terminala dSAT, o którym mowa w dziale KONFIGURACJA oraz załączniku Nr 1 regulaminu ROT („Opis aplikacji terminala dSAT”). Fakt otrzymania informacji odnotowuje w dzienniku telefonicznym R-138.

O zaistniałej sytuacji dyżurny ruchu informuje Dyspozytora Zakładowego w *Dyspozytor Zakładowy* oraz Dyspozytora Liniowego w *Dyspozytor Liniowy*.

UWAGA

Wyłączenie pojazdu lub inne zakłócenie procesu przewozowego

W przypadku wyłączenia pojazdu lub innego zakłócenia procesu przewozowego (np. konieczność dokonania sprawdzenia taboru przez uprawnionego pracownika, opóźnienie pociągu itp.), w związku z wystąpieniem stanu awaryjnego wynikającego z przekroczenia parametrów progowych w taborze, dyżurny ruchu powiadamia o tym fakcie dyspozytora liniowego, właściwego naczelnika sekcji eksploatacji oraz dyspozytora zakładowego, który informuje zainteresowanego przewoźnika o przyczynie wyłączenia pojazdu lub zakłócenia procesu przewozowego oraz o przekroczonych parametrach.

W związku z powyższym wydarzeniem, oprócz czynności określonych niniejszym Regulaminem, należy również podjąć stosowne działania wynikające z instrukcji Ir-8.

3. FUNKCJA PM – STAN GRANICZNY (GRAN) – PRZYPADEK II

Jeśli dla pociągu w strefie pomiarowej urządzenia dSAT w lokalizacji lokalizacja urządzenia dSAT jadącego w kierunku (**od**) stacji stacja z terminalem na której jest terminal, wyświetla się raport dotyczący przekroczonego progu granicznego PM,

```
--- [28] 09:58:37 09-06-2008 ASDEK/PM/GM/GH SD Warszawa 1 Z
V[km/h]= 58.0 OSIE=138 L[m]=533.8
FUNKCJA GM: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA GH: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO

+-----+
| NR OSI | PRZEKROCZENIA | |
| OD | OD |-----|
| POCZ. | KONCA | P M |
+-----+
| 11 | 128 | GRAN |
+-----+
```

Przykładowy raport GRAN PM.

dyżurny ruchu potwierdza przyjęcie komunikatu o stanie awaryjnym klawiszem <F1> (skasowanie sygnalizacji dźwiękowej) i wzywa przez radiotelefon maszynistę pociągu, który minął urządzenie dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT*. Przekazuje mu informację o stanie awaryjnym i przekroczeniu progu granicznego (GRAN), z jednoczesnym podaniem: rodzaju nieprawidłowości (deformacja powierzchni tocznej kół – funkcja PM „płaskie miejsce”), numeru osi od początku (liczone są łącznie z osiami lokomotywy) i końca pociągu z wykrytym stanem awaryjnym oraz poleca wskazaną osź poddać sprawdzeniu na stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania*. Następnie żąda potwierdzenia tego komunikatu przez maszynistę pociągu, podania imienia i nazwiska oraz nazwy przewoźnika i numeru niesprawnego taboru.

Dyżurny ruchu, bezzwłocznie powiadamia telefonicznie dyżurnego ruchu stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania*, o wykrytym stanie awaryjnym w pociągu, jadącym w kierunku stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania*, podając jego numer. Fakt powiadomienia obaj dyżurni ruchu odnotowują za numerem w dzienniku telefonicznym R 138.

Dyżurny ruchu stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania*, z chwilą otrzymania powiadomienia o stanie awaryjnym taboru, przyjmuje i zatrzymuje pociąg na stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania*, w celu dokonania sprawdzenia wskazanej osi w taborze.

Sprawdzenia (ogłędzin technicznych) wskazanej osi w taborze, przyjętego pociągu na stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania*, dokonuje uprawniony pracownik przewoźnika.

Po przeprowadzeniu oględzin technicznych uprawniony pracownik przewoźnika podaje numer sprawdzanego taboru oraz imię i nazwisko sprawdzającego. Ponadto informuje dyżurnego ruchu stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania* o podjętej decyzji:

- a) niestwierdzeniu usterki (stanu awaryjnego) i możliwości kontynuowania jazdy; w przypadku niestwierdzenia przez upoważnionego pracownika przewoźnika stanu awaryjnego wskazanej osi, dyżurny ruchu żąda sprawdzenia wszystkich osi wskazanego pojazdu kolejowego oraz w sąsiednich pojazdach danego pociągu,
- b) braku możliwości kontynuowania jazdy i konieczności wyłączenia uszkodzonego pojazdu kolejowego z ruchu.

W przypadku konieczności wyłączenia uszkodzonego taboru dyżurny ruchu stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania* powinien postępować w taki sposób by uwzględnione zostały warunki miejscowe tej stacji, określone w Regulaminie Technicznym posterunku ruchu.

Informacje podane przez uprawnionego pracownika przewoźnika, dyżurny ruchu stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania* zapisuje w dzienniku telefonicznym R-138 oraz przekazuje dyżurnemu ruchu stacji *stacja z terminalem* - informacje należy wpisać w module ERSAT terminala dSAT, o którym mowa w dziale KONFIGURACJA oraz załączniku Nr 1 regulaminu ROT („Opis aplikacji terminala dSAT”). Fakt otrzymania informacji dyżurny ruchu stacji *stacja z terminalem*, odnotowuje w dzienniku telefonicznym R-138.

O zaistniałej sytuacji dyżurny ruchu informuje Dyspozytora Zakładowego w *Dyspozytor Zakładowy* oraz Dyspozytora Liniowego w *Dyspozytor Liniowy*.

UWAGA

Wyłączenie pojazdu lub inne zakłócenie procesu przewozowego

W przypadku wyłączenia pojazdu lub innego zakłócenia procesu przewozowego (np. konieczność dokonania sprawdzenia taboru przez uprawnionego pracownika, opóźnienie pociągu itp.), w związku z wystąpieniem stanu awaryjnego wynikającego z przekroczenia parametrów progowych w taborze, dyżurny ruchu powiadamia o tym fakcie dyspozytora liniowego, właściwego naczelnika sekcji eksploatacji oraz dyspozytora zakładowego, który informuje zainteresowanego przewoźnika o przyczynie wyłączenia pojazdu lub zakłócenia procesu przewozowego oraz o przekroczonych parametrach.

W związku z powyższym wydarzeniem, oprócz czynności określonych niniejszym Regulaminem, należy również podjąć stosowne działania wynikające z instrukcji Ir-8.

XI FUNKCJA OK

Tok postępowania w przypadku sygnalizacji na terminalu urządzeń dSAT przekroczenia ustalonej wartości progowej.

W sytuacji, gdy dyżurny ruchu został uprzedzony o zarządzeniu przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery) z przekroczeniem ustalonego progu nacisku na oś lub progu obciążenia na metr bieżący toru, po sygnalizacji przez urządzenie dSAT potwierdza w module ERSAT jej obecność, w sposób określony instrukcją obsługi - załącznik Nr 1 do regulaminu ROT. Upředzenie o przewozie przesyłki nadzwyczajnej w pociągu nie zwalnia dyżurnego z obowiązku podjęcia stosownych działań w przypadku wykrycia przekroczeń w pozostałych pojazdach w składzie pociągu, niebędących przesyłkami nadzwyczajnymi.

1. FUNKCJA OK KOMUNIKATY BRUTTO

Po każdym przejeździe pociągu dyżurny ruchu dokonuje odczytu z monitora terminala dSAT wartości ciężaru brutto pociągu (wartość przeliczeniowa masy) i porównuje ją z dopuszczalnym obciążeniem brutto wskazanym w rozkładzie jazdy pociągu pamiętając, że w przypadku, gdy w składzie pociągu występuje więcej niż jedna lokomotywa czynna, masa kolejnej jest doliczana do wyświetlanej wartości brutto na terminalu.



Przykładowe okno wyświetlane po przejeździe pociągu z informacją o ciężarze brutto, liczbie wagonów i lokomotyw w pociągu.

O fakcie przekroczenia dyżurny ruchu powiadamia Dyspozytora Zakładowego w *Dyspozytor Zakładowy* oraz Dyspozytora Liniowego w *Dyspozytor Liniowy*.

Dyspozytor liniowy uzgadnia z przewoźnikiem dalszy tryb postępowania.

Dyspozytor Liniowy po weryfikacji zgłoszonego przekroczenia przekazuje dyżurnemu ruchu informację o podjętej decyzji.

2. FUNKCJA OK – STAN GRANICZNY (GRAN) – PRZYPADEK I

Przejazd *torem nr* w kierunku „Z” – *zasadniczym*” lub „P” – *przeciwny do zasadniczego*.

Jeśli dla pociągu w strefie pomiarowej urządzenia dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT* jadącego w kierunku (**do**) stacji *stacja z terminalem* na której jest terminal, wyświetla się raport dotyczący przekroczonego **progu granicznego OK**,

```
--- [1] 00:11:42 09-10-2006 ASDEK/PD/GM/GH/OK SD Warszawa 1 Z
V[km/h]= 83.8 OSIE= 28 L[m]= 160.9 POJ.= 1+6 Cb[t] = 341
TZ[st.C]= 12 TW[st.C]= 20
FUNKCJA GM: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA GH: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
-----
| NR OSI | | PRZEKROCZENIA |
| OD | OD | POJAZD |-----|
| POCZ. | KONCA | | N O | N L |
|-----|
| 5 | 24 | 2 | GRAN | **** |
|-----|
FUNKCJA PD: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
```

Przykład raportu funkcji OK – GRAN NO.

```
--- [1] 00:11:42 09-10-2006 ASDEK/PD/GM/GH/OK SD Warszawa 1 Z
V[km/h]= 83.8 OSIE= 28 L[m]= 160.9 POJ.= 1+6 Cb[t] = 341
TZ[st.C]= 12 TW[st.C]= 20
FUNKCJA GM: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA GH: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
-----
| NR OSI | | PRZEKROCZENIA |
| OD | OD | POJAZD |-----|
| POCZ. | KONCA | | N O | N L |
|-----|
| 5 | 24 | 2 | **** | GRAN |
|-----|
FUNKCJA PD: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
```

Przykład raportu funkcji OK – GRAN NL.

dyżurny ruchu potwierdza przyjęcie komunikatu o stanie awaryjnym klawiszem <F1> (skasowanie sygnalizacji dźwiękowej) i wzywa przez radiotelefon maszynistę pociągu, który minął urządzenie dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT*. Przekazuje mu informację o stanie awaryjnym i przekroczeniu progu granicznego (GRAN), z

jednoczesnym podaniem: rodzaju nieprawidłowości (przekroczeniu progu nacisku na oś lub liniowego), numeru osi od początku (liczone są łącznie z osiami lokomotyw) i końca pociągu z wykrytym przekroczeniem oraz poleca kontynuować jazdę z ograniczoną prędkością do V_{max} km/h do stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania*, gdzie tabor z wykrytym przekroczeniem należy wyłączyć z pociągu. Następnie żąda potwierdzenia tego komunikatu przez maszynistę pociągu oraz podania jego imienia i nazwiska, nazwy przewoźnika oraz numeru pojazdu z przekroczonym naciskiem.

Przy wyłączeniu z pociągu taboru z wykrytym przekroczonym naciskiem dyżurny ruchu powinien postępować w taki sposób, by uwzględnione zostały warunki miejscowe określone w Regulaminie Technicznym posterunku ruchu na stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania*.

Informacje podane przez uprawnionego pracownika przewoźnika dyżurny ruchu zapisuje w module ERSAT terminala dSAT, o którym mowa w dziale KONFIGURACJA oraz załączniku Nr 1 regulaminu ROT („Opis aplikacji terminala dSAT”). Fakt otrzymania informacji odnotowuje w dzienniku telefonicznym R-138.

O zaistniałej sytuacji dyżurny ruchu informuje Dyspozytora Zakładowego w *Dyspozytor Zakładowy* oraz Dyspozytora Liniowego w *Dyspozytor Liniowy*.

Wyłączony tabor pozostaje do dyspozycji przewoźnika, który przygotowuje go do dalszej jazdy w taki sposób, aby nie przekraczał dopuszczalnych parametrów nacisków na liniach na trasie przewozu przesyłki, na podstawie załączników do „Regulaminu sieci” lub przeprowadza procedurę uznania przesyłki jako nadzwyczajnej – zgodnie z instrukcją Ir-10 (R-57).

Ponowne włączenie taboru do dalszej jazdy może nastąpić po:

- 1) otrzymaniu przez ekspozyturę właściwą dla miejsca wyłączenia, pisemnego zgłoszenia o dostosowaniu wyłączonego taboru do dopuszczalnych parametrów linii określonych w załącznikach do „Regulaminu sieci” lub
- 2) zarządzeniu przewozu jako przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery) - zgodnie z procedurami zawartymi w instrukcji Ir-10 (R-57),

O powyższym dyspozytor powiadamia dyżurnego ruchu.

UWAGA: Jeżeli w danej lokalizacji urządzenia dSAT progi nacisków osi na tor ustawione są poniżej 221 kN, to w przypadku sygnalizacji przekroczenia progu przez lokomotywę

czynną w składzie pociągu, dyżurny ruchu nie podejmuje procedury jak w przypadku wykrycia przekroczenia nacisków w taborze, który nie jest przesyłką nadzwyczajną, lecz fakt przekroczenia odnotowuje w module ERSAT terminala urządzeń dSAT - z numerem pojazdu włącznie.

Przesyłka nadzwyczajna w składzie pociągu

O zarządzeniu przewozu przesyłki nadzwyczajnej w składzie pociągu z przekroczonym dopuszczalnym naciskiem osi na tor lub progu obciążenia na metr bieżący toru, dyżurny ruchu powinien być uprzedzony zarządzeniem adres cztery. Uprzedzenie to nie zwalnia dyżurnego ruchu z obowiązku podjęcia stosownych działań w przypadku wykrycia przekroczeń w pozostałych pojazdach w składzie pociągu, niebędących przesyłkami nadzwyczajnymi. W takim przypadku po komunikacji na terminalu o przekroczeniu nacisku dyżurny uzgadnia z maszynistą pociągu usytuowanie przesyłki nadzwyczajnej w składzie pociągu i miejsce określone w raporcie terminala, jeśli jest:

- zgodne - dyżurny nie podejmuje dalszych działań poza odnotowaniem numeru zarządzenia przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery), w module ERSAT terminala dSAT,
- niezgodne - dyżurny ruchu postępuje jak w przypadku wykrycia przekroczenia nacisków w taborze niebędących przesyłką nadzwyczajną.

Dyżurny ruchu fakt uzgodnienia odnotowuje w dzienniku telefonicznym R 138.

Obniżone wartości progów dla funkcji OK - poniżej 221 kN/oś lub 71 kN/m

Pociągi Międzynarodowych Ciągów Tranzytowych (MCT)

Urządzenia dSAT zlokalizowane na liniach/odcinkach określonych w Załączniku 2.5 do Regulaminu sieci.

- 1) W przypadku przejazdu pociągu kursującego w ramach MCT i sygnalizacji przekroczenia na urządzeniach dSAT ustalonych wartości progowych równych 221 kN/oś lub równych 71 kN/m, dyżurny ruchu postępuje tak jak w przypadku wykrycia przekroczenia nacisków w taborze niebędącym przesyłką nadzwyczajną.
- 2) W przypadku sygnalizacji przekroczenia na urządzeniach dSAT, dla których ustalono wartości progowe dla funkcji OK poniżej 221 kN/oś lub poniżej 71 kN/m, po komunikacji na terminalu o przekroczeniu nacisku, dyżurny ruchu sprawdza, w

uzgodnieniu z maszynistą oraz dyspozytorem, czy pociąg kursuje w relacjach MCT. Jeżeli pociąg:

- kursuje w relacji MCT - dyżurny nie podejmuje dalszych działań poza odnotowaniem w module ERSAT terminala dSAT „pociąg kursuje w ramach MCT”;
- nie kursuje w relacji MCT - dyżurny ruchu postępuje tak jak w przypadku wykrycia przekroczenia nacisków w taborze niebędącym przesyłką nadzwyczajną ani pociągiem tranzytowym.

UWAGA

Wyłączenie pojazdu lub inne zakłócenie procesu przewozowego

W przypadku wyłączenia pojazdu lub innego zakłócenia procesu przewozowego (np. konieczność dokonania sprawdzenia taboru przez uprawnionego pracownika, opóźnienie pociągu itp.), w związku z wystąpieniem stanu awaryjnego wynikającego z przekroczenia parametrów progowych w taborze, dyżurny ruchu powiadamia o tym fakcie dyspozytora liniowego, właściwego naczelnika sekcji eksploatacji oraz dyspozytora zakładowego, który informuje zainteresowanego przewoźnika o przyczynie wyłączenia pojazdu lub zakłócenia procesu przewozowego oraz o przekroczonych parametrach.

W związku z powyższym wydarzeniem, oprócz czynności określonych niniejszym Regulaminem, należy również podjąć stosowne działania wynikające z instrukcji Ir-8.

3. FUNKCJA OK – STAN GRANICZNY (GRAN) – PRZYPADEK II

Przejazd torem nr w kierunku „Z” – zasadniczym” lub „P” – przeciwny do zasadniczego.

Jeśli dla pociągu w strefie pomiarowej urządzenia dSAT w lokalizacji lokalizacja urządzenia dSAT jadącego w kierunku (**od**) stacji stacja z terminalem na której jest terminal, wyświetla się raport dotyczący przekroczonego **progu granicznego OK**,

```
--- [1] 00:11:42 09-10-2006 ASDEK/PD/GM/GH/OK SD Warszawa 1 Z
V[km/h]= 83.8 OSIE= 28 L[m]= 160.9 POJ.= 1+6 Cb[t] = 341
TZ[st.C]= 12 TW[st.C]= 20
FUNKCJA GM: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA GH: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
-----
| NR OSI | | PRZEKROCZENIA |
| OD | OD | POJAZD | ----- |
| POCZ. | KONCA | | N O | N L |
|-----|-----|
| 5 | 24 | 2 | GRAN | **** |
|-----|-----|
FUNKCJA PD: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
```

Przykład raportu funkcji OK – GRAN NO

```
--- [1] 00:11:42 09-10-2006 ASDEK/PD/GM/GH/OK SD Warszawa 1 Z
V[km/h]= 83.8 OSIE= 28 L[m]= 160.9 POJ.= 1+6 Cb[t] = 341
TZ[st.C]= 12 TW[st.C]= 20
FUNKCJA GM: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA GH: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
-----
| NR OSI | | PRZEKROCZENIA |
| OD | OD | POJAZD |-----|
| POCZ. | KONCA | | N O | N L |
|-----|-----|
| 5 | 24 | 2 | **** | GRAN |
|-----|-----|
FUNKCJA PD: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
```

Przykład raportu funkcji OK – GRAN NL

dyżurny ruchu potwierdza przyjęcie komunikatu o stanie awaryjnym klawiszem <F1> (skasowanie sygnalizacji dźwiękowej) i wzywa przez radiotelefon maszynistę pociągu, który minął urządzenie dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT*.

Przekazuje mu informację o stanie awaryjnym i przekroczeniu progu granicznego (GRAN), z jednoczesnym podaniem: rodzaju nieprawidłowości (przekroczeniu progu nacisku na oś lub liniowego), numeru osi od początku (liczone są łącznie z osiami lokomotyw) i końca pociągu z wykrytym przekroczeniem oraz poleca kontynuować jazdy z ograniczoną prędkością do V_{max} km/h do stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania*, gdzie tabor z wykrytym przekroczeniem należy wyłączyć z pociągu. Następnie żąda potwierdzenia tego komunikatu przez maszynistę pociągu oraz podania jego imienia i nazwiska, nazwy przewoźnika oraz numeru pojazdu z przekroczonym naciskiem.

Dyżurny ruchu bezzwłocznie powiadamia telefonicznie dyżurnego ruchu stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania* o wykrytym stanie awaryjnym w pociągu, jadącym w kierunku stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania*, podając jego numer. Fakt powiadomienia obaj dyżurni ruchu odnotowują za numerem w dzienniku telefonicznym R-138.

Przy wyłączeniu z pociągu taboru z wykrytym przekroczonym naciskiem dyżurny stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania* powinien postępować w taki sposób, by uwzględnione zostały warunki miejscowe tej stacji, określone w Regulaminie Technicznym posterunku ruchu.

Informacje podane przez uprawnionego pracownika przewoźnika dyżurny ruchu stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania* zapisuje w dzienniku telefonicznym R-138 oraz przekazuje dyżurnemu ruchu stacji *stacja z terminalem* - informacje należy wpisać w module ERSAT terminala dSAT, o którym mowa w dziale KONFIGURACJA oraz

załączniku Nr 1 regulaminu ROT („Opis aplikacji terminala dSAT”). Fakt otrzymania informacji dyżurny ruchu stacji *stacja z terminalem*, odnotowuje w dzienniku telefonicznym R-138.

O zaistniałej sytuacji dyżurny ruchu informuje Dyspozytora Zakładowego w *Dyspozytor Zakładowy* oraz Dyspozytora Liniowego w *Dyspozytor Liniowy*.

Wyłączony tabor pozostaje do dyspozycji przewoźnika, który przygotowuje go do dalszej jazdy w taki sposób, aby nie przekraczał dopuszczalnych parametrów nacisków na liniach na trasie przewozu przesyłki, na podstawie załączników do „Regulaminu sieci” lub przeprowadza procedurę uznania przesyłki jako nadzwyczajnej – zgodnie z instrukcją Ir-10 (R-57).

Ponowne włączenie taboru do dalszej jazdy może nastąpić po:

- 1) otrzymaniu przez ekspozyturę właściwą dla miejsca wyłączenia, pisemnego zgłoszenia o dostosowaniu wyłączonego taboru do dopuszczalnych parametrów linii określonych w załącznikach do „Regulaminu sieci” lub
- 2) zarządzeniu jej przewozu, jako przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery) - zgodnie z procedurami zawartymi w instrukcji Ir-10 (R-57).

O powyższym dyspozytor powiadamia dyżurnego ruchu.

UWAGA Jeżeli w danej lokalizacji urządzenia dSAT progi nacisków osi na tor ustawione są poniżej 221 kN, to w przypadku sygnalizacji przekroczenia progu przez lokomotywę czynną w składzie pociągu dyżurny ruchu nie podejmuje procedury jak w przypadku wykrycia przekroczenia nacisków w taborze, który nie jest przesyłką nadzwyczajną, lecz fakt przekroczenia odnotowuje w module ERSAT terminala urządzeń dSAT - z numerem pojazdu włącznie.

Przesyłka nadzwyczajna w składzie pociągu

O zarządzeniu przewozu przesyłki nadzwyczajnej w składzie pociągu z przekroczonym dopuszczalnym naciskiem osi na tor lub progu obciążenia na metr bieżący toru dyżurny ruchu powinien być uprzedzony zarządzeniem adres cztery. Uprzedzenie to nie zwalnia dyżurnego ruchu z obowiązku podjęcia stosownych działań w przypadku wykrycia przekroczeń w pozostałych pojazdach w składzie pociągu, niebędących przesyłkami nadzwyczajnymi. W takim przypadku po komunikacji na terminalu o przekroczeniu

nacisku dyżurny uzgadnia z maszynistą pociągu usytuowanie przesyłki nadzwyczajnej w składzie pociągu i miejsce określone w raporcie terminala, jeśli jest:

- zgodne - dyżurny nie podejmuje dalszych działań poza odnotowaniem numeru zarządzenia przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery), w module ERSAT terminala dSAT,
- niezgodne - dyżurny ruchu postępuje jak w przypadku wykrycia przekroczenia nacisków w taborze niebędących przesyłką nadzwyczajną.

Dyżurny ruchu fakt uzgodnienia odnotowuje w dzienniku telefonicznym R-138.

Obniżone wartości progów w ramach funkcji OK - poniżej 221 kN/oś lub 71 kN/m

Pociągi Międzynarodowych Ciągów Tranzytowych (MCT)

Urządzenia dSAT zlokalizowane na liniach/odcinkach określonych w Załączniku 2.5 do Regulaminu sieci.

W przypadku przejazdu pociągu kursującego w ramach MCT i sygnalizacji przekroczenia na urządzeniach dSAT ustalonych wartości progowych równych 221 kN/oś lub równych 71 kN/m, dyżurny ruchu postępuje tak jak w przypadku wykrycia przekroczenia nacisków w taborze niebędącym przesyłką nadzwyczajną.

- 1) W przypadku sygnalizacji przekroczenia na urządzeniach dSAT, dla których ustalono wartości progowe dla funkcji OK poniżej 221 kN/oś lub poniżej 71 kN/m, po komunikacie na terminalu o przekroczeniu nacisku, dyżurny ruchu sprawdza, w uzgodnieniu z maszynistą oraz dyspozytorem, czy pociąg kursuje w relacjach MCT. Jeżeli pociąg:
 - kursuje w relacji MCT - dyżurny nie podejmuje dalszych działań poza odnotowaniem w module ERSAT terminala dSAT „pociąg kursuje w ramach MCT”;
 - nie kursuje w relacji MCT - dyżurny ruchu postępuje tak jak w przypadku wykrycia przekroczenia nacisków w taborze niebędącym przesyłką nadzwyczajną ani pociągiem tranzytowym.

UWAGA

Wyłączenie pojazdu lub inne zakłócenie procesu przewozowego

W przypadku wyłączenia pojazdu lub innego zakłócenia procesu przewozowego (np. konieczność dokonania sprawdzenia taboru przez uprawnionego pracownika, opóźnienie pociągu itp.), w związku z wystąpieniem stanu awaryjnego wynikającego z przekroczenia parametrów progowych w taborze, dyżurny ruchu powiadamia o tym fakcie dyspozytora liniowego, właściwego naczelnika sekcji eksploatacji oraz dyspozytora zakładowego, który informuje zainteresowanego przewoźnika o przyczynie wyłączenia pojazdu lub zakłócenia procesu przewozowego oraz o przekroczonych parametrach.

W związku z powyższym wydarzeniem, oprócz czynności określonych niniejszym Regulaminem, należy również podjąć stosowne działania wynikające z instrukcji Ir-8.

XII FUNKCJA PD

Tok postępowania w przypadku sygnalizacji na terminalu urządzeń dSAT przekroczenia ustalonej wartości progowej.

W sytuacji, gdy dyżurny ruchu został uprzedzony o zarządzeniu przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery), z przekroczonym przeciążeniem dynamicznym (funkcja PD), po sygnalizacji przez urządzenie dSAT potwierdza w module ERSAT jej obecność, w sposób określony w załączniku Nr 1 do regulaminu ROT. Uprzedzenie to, nie zwalnia dyżurnego z obowiązku podjęcia stosownych działań w przypadku wykrycia przekroczeń w pozostałych pojazdach w składzie pociągu, niebędących przesyłkami nadzwyczajnymi.

1. FUNKCJA PD – STAN OSTRZEGAWCZY (OSTR)

Jeśli dla pociągu w strefie pomiarowej urządzenia dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT*

- a) jadącego w kierunku (do) stacji *stacja z terminalem* na której jest terminal
lub
- b) jadącego w kierunku (od) stacji *stacja z terminalem* na której jest terminal, wyświetla się raport dot. przekroczonego progu ostrzegawczego PD,

```
--- [28] 09:58:37 09-06-2008 ASDEK/PD/GM/GH/OK SD Warszawa 1 Z
V[km/h]= 58.0 OSIE=138 L[m]=533.8 POJ.=1+33 Cb[t]=2436
TZ[st.C]= 32 TW[st.C]= 30
FUNKCJA GM: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA GH: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA OK: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
-----|
| NR OSI | | POJAZD | | PRZEKROCZENIA |
| OD | OD | | | |
| POCZ. | KONCA | | P D L | | P D P | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 11 | 128 | | 3 | | OSTR | | **** |
|-----|
```

Przykładowy raport stanu ostrzegawczego PD - OSTR PD.

dyżurny ruchu potwierdza przyjęcie komunikatu o stanie awaryjnym klawiszem <F1> (skasowanie sygnalizacji dźwiękowej) i wzywa przez radiotelefon maszynistę pociągu, który minął urządzenie dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT*. Przekazuje mu informację o stanie awaryjnym i przekroczeniu progu ostrzegawczego (OSTR), z jednoczesnym podaniem: rodzaju nieprawidłowości (przeciążenie dynamiczne w zestawie kołowym – funkcja PD), numeru osi (liczone są łącznie z osiami lokomotyw) od początku i

końca pociągu z wykrytym stanem awaryjnym. Następnie żąda potwierdzenia tego komunikatu przez maszynistę pociągu, podania jego imienia i nazwiska oraz nazwy przewoźnika.

Informacje podane przez uprawnionego pracownika przewoźnika dyżurny ruchu zapisuje w module ERSAT terminala dSAT, o którym mowa w dziale KONFIGURACJA oraz załączniku Nr 1 regulaminu ROT („Opis aplikacji terminala dSAT”). Fakt otrzymania informacji odnotowuje w dzienniku telefonicznym R-138.

UWAGA

Wyłączenie pojazdu lub inne zakłócenie procesu przewozowego

W przypadku wyłączenia pojazdu lub innego zakłócenia procesu przewozowego

(np. konieczność dokonania sprawdzenia taboru przez uprawnionego pracownika, opóźnienie pociągu itp.), w związku z wystąpieniem stanu awaryjnego wynikającego z przekroczenia parametrów progowych w taborze, dyżurny ruchu powiadamia o tym fakcie dyspozytora liniowego, właściwego naczelnika sekcji eksploatacji oraz dyspozytora zakładowego, który informuje zainteresowanego przewoźnika o przyczynie wyłączenia pojazdu lub zakłócenia procesu przewozowego oraz o przekroczonych parametrach.

W związku z powyższym wydarzeniem, oprócz czynności określonych niniejszym Regulaminem, należy również podjąć stosowne działania wynikające z instrukcji Ir-8.

2. FUNKCJA PD – STAN GRANICZNY (OSTR) – PRZYPADEK I

Przejazd *torem nr* w kierunku „Z” – *zasadniczym*” lub „P” – *przeciwny do zasadniczego*.

Jeśli dla pociągu w strefie pomiarowej urządzenia dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT* jadącego w kierunku (do) stacji *stacja z terminalem* na której jest terminal, wyświetla się raport dotyczący przekroczonego progu granicznego PD,

```

--- [28] 09:58:37 09-06-2008 ASDEK/PD/GM/GH/OK SD Warszawa 1 Z
V[km/h]= 58.0 OSIE=138 L[m]=533.8 POJ.=1+33 Cb[t]=2436
TZ[st.C]= 32 TW[st.C]= 30
FUNKCJA GM: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA GH: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA OK: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO

```

NR OSI			POJAZD	PRZEKROCZENIA				
OD POCZ.	OD KONCA	P		D	L	P	D	P
11	128	3	GRAN					****

Przykładowy raport stanu granicznego GRAN PD.

dyżurny ruchu potwierdza przyjęcie komunikatu o stanie awaryjnym klawiszem <F1> (skasowanie sygnalizacji dźwiękowej) i wzywa przez radiotelefon maszynistę pociągu, który minął urządzenie dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT*. Przekazuje mu informację o stanie awaryjnym i przekroczeniu progu granicznego (GRAN), z jednoczesnym podaniem: rodzaju nieprawidłowości (przeciążenie dynamiczne w zestawie kołowym – funkcja PD), strony pociągu, numeru osi od początku (liczone są łącznie z osiami lokomotyw) i końca pociągu z wykrytym stanem awaryjnym oraz poleca kontynuować jazdę z ograniczoną prędkością do V_{max} km/h do stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania*, gdzie tabor z wykrytym przekroczeniem należy wyłączyć z pociągu. Następnie żąda powtórzenia tego komunikatu przez maszynistę pociągu, podania jego imienia i nazwiska oraz nazwy przewoźnika i numeru niesprawnego pojazdu kolejowego.

Podczas wyłączenia taboru z wykrytym przeciążeniem dynamicznym z pociągu dyżurny ruchu powinien postępować w taki sposób, by uwzględnione zostały warunki miejscowe określone w Regulaminie Technicznym posterunku ruchu na stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania*.

Warunki wyłączenia po sprawdzeniu (ogłędzinach technicznych) wskazanej osi w pojeździe ustala uprawniony pracownik przewoźnika.

Informacje podane przez uprawnionego pracownika przewoźnika dyżurny ruchu zapisuje w module ERSAT terminala dSAT, o którym mowa w dziale KONFIGURACJA oraz załączniku Nr 1 regulaminu ROT („Opis aplikacji terminala dSAT”). Fakt otrzymania informacji odnotowuje w dzienniku telefonicznym R-138.

O zaistniałej sytuacji dyżurny ruchu informuje Dyspozytora Zakładowego w *Dyspozytor Zakładowy* oraz Dyspozytora Liniowego w *Dyspozytor Liniowy*.

Po wyłączeniu pojazdu, przewoźnik przeprowadza procedurę uznania przesyłki jako nadzwyczajnej, zgodnie z postanowieniami „Instrukcji o przewozie przesyłek nadzwyczajnych” Ir-10 (R-57). Dla przesyłki nadzwyczajnej, ekspozytura właściwa dla miejsca zatrzymania przesyłki, na wniosek przewoźnika, określa warunki i zarządza przewóz nadzwyczajny.

UWAGA

Wyłączenie pojazdu lub inne zakłócenie procesu przewozowego

W przypadku wyłączenia pojazdu lub innego zakłócenia procesu przewozowego (np. konieczność dokonania sprawdzenia taboru przez uprawnionego pracownika, opóźnienie pociągu itp.), w związku z wystąpieniem stanu awaryjnego wynikającego z przekroczenia parametrów progowych w taborze, dyżurny ruchu powiadamia o tym fakcie dyspozytora liniowego, właściwego naczelnika sekcji eksploatacji oraz dyspozytora zakładowego, który informuje zainteresowanego przewoźnika o przyczynie wyłączenia pojazdu lub zakłócenia procesu przewozowego oraz o przekroczonych parametrach.

W związku z powyższym wydarzeniem, oprócz czynności określonych niniejszym Regulaminem, należy również podjąć stosowne działania wynikające z instrukcji Ir-8.

3. FUNKCJA PD – STAN GRANICZNY (OSTR) – PRZYPADEK II

Jeśli dla pociągu w strefie pomiarowej urządzenia dSAT w lokalizacji lokalizacja urządzenia dSAT jadącego w kierunku (od) stacji stacja z terminalem na której jest terminal, wyświetla się raport dotyczący przekroczonego progu granicznego PD,

```

--- [28] 09:58:37 09-06-2008 ASDEK/PD/GM/GH/OK SD Warszawa 1 Z
V[km/h]= 58.0 OSIE=138 L[m]=533.8 POJ.=1+33 Cb[t]=2436
TZ[st.C]= 32 TW[st.C]= 30
FUNKCJA GM: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA GH: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO
FUNKCJA OK: PRZEKROCZEN NIE WYKRYTO

```

NR OSI		POJAZD	PRZEKROCZENIA			
OD POCZ.	OD KONCA		P	D	L	P D P
11	128	3	GRAN			****

Przykładowy raport stanu granicznego GRAN PD.

dyżurny ruchu potwierdza przyjęcie komunikatu o stanie awaryjnym klawiszem <F1> (skasowanie sygnalizacji dźwiękowej) i wzywa przez radiotelefon maszynistę pociągu, który minął urządzenie dSAT w lokalizacji lokalizacja urządzenia dSAT. Przekazuje mu

informację o stanie awaryjnym i przekroczeniu progu granicznego (GRAN), z jednoczesnym podaniem: rodzaju nieprawidłowości (przeciążenie dynamiczne w zestawie kołowym – funkcja PD), strony pociągu, numeru osi od początku (liczone są łącznie z osiami lokomotyw) i końca pociągu z wykrytym stanem awaryjnym oraz poleca kontynuować jazdę z ograniczoną prędkością do V_{max} km/h do stacji *stacja wyłączenia / zatrzymania*, gdzie tabor z wykrytym przekroczeniem należy wyłączyć z pociągu. Następnie żąda powtórzenia tego komunikatu przez maszynistę pociągu, podania jego imienia i nazwiska oraz nazwy przewoźnika i numeru niesprawnego pojazdu kolejowego.

Dyżurny ruchu bezzwłocznie powiadamia telefonicznie dyżurnego ruchu stacji *wyłączenia / zatrzymania*, wykrytym stanie awaryjnym w pociągu, jadącym w kierunku *wyłączenia / zatrzymania*, podając jego numer. Fakt powiadomienia obaj dyżurni ruchu odnotowują za numerem w dzienniku telefonicznym R-138.

Dyżurny ruchu stacji *wyłączenia / zatrzymania*, z chwilą otrzymania powiadomienia o stanie awaryjnym taboru przyjmuje i zatrzymuje pociąg na stacji *wyłączenia / zatrzymania*, gdzie tabor z wykrytym przekroczeniem należy wyłączyć z pociągu. Warunki wyłączenia po sprawdzeniu (ogłędzinach technicznych) wskazanej osi w pojeździe ustala uprawniony pracownik przewoźnika.

Podczas wyłączenia taboru z wykrytym przeciążeniem dynamicznym z pociągu dyżurny ruchu stacji *wyłączenia / zatrzymania*, powinien postępować w taki sposób, by uwzględnione zostały warunki miejscowe tej stacji, określone w Regulaminie Technicznym posterunku ruchu na stacji *wyłączenia / zatrzymania*.

Informacje podane przez uprawnionego pracownika przewoźnika, dyżurny ruchu *wyłączenia / zatrzymania*, zapisuje w dzienniku telefonicznym R-138 oraz przekazuje dyżurnemu ruchu stacji *stacja z terminalem* - informacje należy wpisać w module ERSAT terminala dSAT, o którym mowa w dziale KONFIGURACJA oraz załączniku Nr 1 regulaminu ROT („Opis aplikacji terminala dSAT”). Fakt otrzymania informacji dyżurny ruchu stacji *stacja z terminalem*, odnotowuje w dzienniku telefonicznym R-138.

O zaistniałej sytuacji dyżurny ruchu informuje Dyspozytora Zakładowego w *Dyspozytor Zakładowy* oraz Dyspozytora Liniowego w *Dyspozytor Liniowy*.

Po wyłączeniu pojazdu, przewoźnik przeprowadza procedurę uznania przesyłki jako nadzwyczajnej, zgodnie z postanowieniami „Instrukcji o przewozie przesyłek nadzwyczajnych” Ir-10 (R-57). Dla przesyłki nadzwyczajnej, ekspozytura właściwa dla

miejsca zatrzymania przesyłki, na wniosek przewoźnika, określa warunki i zarządza przewóz nadzwyczajny.

UWAGA

Wyłączenie pojazdu lub inne zakłócenie procesu przewozowego

W przypadku wyłączenia pojazdu lub innego zakłócenia procesu przewozowego (np. konieczność dokonania sprawdzenia taboru przez uprawnionego pracownika, opóźnienie pociągu itp.), w związku z wystąpieniem stanu awaryjnego wynikającego z przekroczenia parametrów progowych w taborze, dyżurny ruchu powiadamia o tym fakcie dyspozytora liniowego, właściwego naczelnika sekcji eksploatacji oraz dyspozytora zakładowego, który informuje zainteresowanego przewoźnika o przyczynie wyłączenia pojazdu lub zakłócenia procesu przewozowego oraz o przekroczonych parametrach.

W związku z powyższym wydarzeniem, oprócz czynności określonych niniejszym Regulaminem, należy również podjąć stosowne działania wynikające z instrukcji Ir-8.

XIII OBSŁUGA TERMINALA dSAT NA LINII Z SYSTEMEM ERTMS/ETCS

Kartę należy wypełnić tylko dla urządzeń współpracujących z system ERTMS/ETCS poziomu 2.

Z urządzeń dSAT, zainstalowanych na linii wyposażonej w urządzenia systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, do pokładowych urządzeń systemu ERTMS/ETCS przekazywane są predefiniowane komunikaty o wykrytych stanach awaryjnych taboru.

Niezależnie czy pociąg jest wyposażony w pokładowe urządzenia ERTMS/ETCS poziomu 2, pozwalające na automatyczne przekazywanie do urządzeń pokładowych informacji o wykrytych stanach awaryjnych, dyżurnego ruchu obsługującego terminal dSAT obowiązują wszystkie procedury eksploatacyjne określone w niniejszym regulaminie ROT, jak dla linii niewyposażonych w system ERTMS/ETCS poziomu 2, łącznie z powiadamianiem maszynisty, potwierdzaniem stanów awaryjnych, dokumentowaniem i współpracą z pracownikami określonymi w niniejszym regulaminie ROT.

UWAGA

W sytuacji usterkowej urządzeń dSAT istnieje możliwość wyłączenia z poziomu terminala dSAT przekazywania na pokład maszynisty pociągu automatycznych komunikatów o wykrytych stanach awaryjnych taboru. Sposób wyłączenia opisany jest w dziale „Warunki szczególne” niniejszego regulaminu ROT.

DZIAŁ III WARUNKI SZCZEGÓLNE

XIV ZMIANA TRYBU PRACY TERMINALA

Kartę należy wypełnić tylko dla urządzeń dSAT posiadających możliwość współpracujących z wieloma terminalami i/lub z funkcją lokalny terminal.

1. TRYB PRACY Z DWOMA TERMINALAMI – FUNKCJA AUTOMATYCZNY TERMINAL

Urządzenia dSAT posiadające zaimplementowaną funkcjonalność pn. automatyczny terminal (funkcja AT), umożliwiającą programową zmianę trybu pracy:

- jednoterminalowy (wyłączona funkcja AT) – tryb nadzoru przez jeden terminal na ustalonej przez dyżurnych ruchu stacji, wszystkich pociągów przejeżdżających przez domenę dSAT - w obu kierunkach (Z i P),
- dwuterminalowy (włączona funkcja AT) – tryb nadzoru pociągów przejeżdżających przez domenę dSAT, przez dwa automatycznie przełączane terminale zgodnie z ustalonym kierunkiem jazdy (Z lub P).

UWAGA

Wyłączanie terminali (zmiana trybu pracy) z nadzoru urządzeń dSAT można stosować wyłącznie w przypadku utraty komunikacji pomiędzy zespołem bazowym urządzeń dSAT a terminalem, co zostało opisane w DZIALE III WARUNKI SZCZEGÓLNE niniejszego regulaminu lub w innych szczególnych przypadkach eksploatacyjnych np. podczas czasowego zamknięcia posterunku ruchu, na którym funkcjonuje terminal urządzenia dSAT.

W celu zmiany trybu pracy terminala, należy kolejno:

- ustalić z dyżurnym ruchu stacji, na którym zainstalowano współpracujący terminal, które terminale i w jakim trybie będą obsługiwały urządzenie w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT* oraz czas i sposób ich przełączenia (należy dążyć by obsługa prowadzona była w trybie dwuterminalowym),

Uwaga: niezgodnienie właściwego trybu pracy terminali będzie powodować dublowanie informacji przesyłanych z urządzenia dSAT na terminale i może powodować zakłócenia w kierowaniu ruchem pociągów.

- upewnić się czy na szlaku z urządzeniami dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT* nie znajdują się pociągi – w trakcie zmiany trybu pracy terminali, do stref pomiarowych urządzenia dSAT nie powinien zbliżać się pociąg,
- upewnić się na podstawie odpisów w książce kontroli urządzeń dSAT, czy urządzenie dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT* jest sprawne i czy nie są prowadzone na nim prace utrzymaniowe,
- przełączyć tryb pracy terminala, zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami, w sposób opisany w dokumencie „Opis aplikacji terminala dSAT” stanowiącego załącznik Nr 1 do niniejszego Regulaminu,
- poinformować o powyższym dyżurnego ruchu obsługującego współpracujący terminal na stacji *nazwa posterunku*,
- informacje o przełączeniu trybu pracy terminala odnotować w II części książki kontroli urządzeń dSAT na każdym posterunku z terminalem obsługującym urządzenie dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT*,
- o zaistniałej sytuacji dyżurny ruchu informuje Dyspozytora Zakładowego w *Dyspozytor Zakładowy* oraz Dyspozytora Liniowego w *Dyspozytor Liniowy*.

2. TRYB OBSŁUGI MIEJSCOWEJ – FUNKCJA LOKALNY TERMINAL

Czasowe przesyłanie informacji o wykrytych stanach awaryjnych taboru z terminala podstawowego, najczęściej usytuowanego w LCS, na posterunek miejscowej obsługi.

a) Urządzenia dSAT, umożliwiają czasowe przeniesienie obsługi z terminala podstawowego na stacji *nazwa posterunku*, do terminala lokalnego na posterunku z miejscową obsługą na stacji *nazwa posterunku*.

W celu przeniesienia obsługi z terminala podstawowego stacji *nazwa posterunku*, do terminala lokalnego stacji *nazwa posterunku*, na posterunek z miejscową obsługą (z terminalem lokalnym), należy kolejno:

- ustalić z personelem posterunku obsługi miejscowej na stacji *nazwa posterunku*, czas i sposób przełączenia obsługi do terminala lokalnego,
- upewnić się czy na szlaku z urządzeniami dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT* nie znajdują się pociągi – w trakcie przełączania terminali do stref pomiarowych urządzenia dSAT nie powinien zbliżać się pociąg,
- upewnić się na podstawie odpisów w Książce kontroli urządzeń dSAT, czy urządzenie dSAT w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT* jest sprawne i czy nie prowadzone są na nim prace utrzymaniowe,

- przełączyć obsługę do terminala lokalnego, w sposób opisany w dokumencie „Opisem aplikacji terminala dSAT” stanowiącego załącznik Nr 1 do niniejszego Regulaminu – w zależności od rozwiązań miejscowych przełączenie realizuje obsługa terminala lub obsługa serwisowa,
 - informacje o przełączeniu obsługi do terminala lokalnego powinny być odnotowane w II części książki kontroli urządzeń dSAT na posterunku z terminalem podstawowym i posterunku z obsługą miejscową,
 - o zaistniałej sytuacji dyżurny ruchu stacji *nazwa posterunku*, informuje Dyspozytora Zakładowego w *Dyspozytor Zakładowy* oraz Dyspozytora Liniowego w *Dyspozytor Liniowy*.
- b) Urządzenia dSAT, które nie umożliwiają programowego przeniesienia obsługi terminala na posterunek z miejscową obsługą (na terminal lokalny).
- W przypadku przekazania obsługi posterunku ruchu tj. prowadzenie ruchu, na którym zainstalowano terminal urządzeń dSAT, do obsługi miejscowej, w zakresie obsługi zdarzeń związanych z wykrywaniem przez urządzenia dSAT stanów awaryjnych taboru, dyżurny ruchu posterunku, który prowadzi obsługę miejscową, wykonuje polecenia dyżurnego ruchu, na którym zainstalowano terminal dSAT – terminal urządzenia dSAT nadal funkcjonuje.

UWAGA:

W razie bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego w pierwszej kolejności muszą być podjęte działania zapobiegające przez dyżurnego obsługującego terminal dSAT np. nawiązania łączności radiotelefonicznej z maszynistą pociągu, w którym wystąpił stan alarmowy, a w przypadku nieskutecznego nawiązania łączności, w celu natychmiastowego zatrzymania pociągu, również nadanie radiotelefonicznego sygnału „ALARM” przy użyciu systemu „Radio-stop”.

XV PRACA URZĄDZEŃ dSAT W WARUNKACH SPECYFICZNYCH

1. AWARIE I USTERKI

1) Zasady Ogólne

Urządzenia dSAT wyposażone są w mechanizm autotestu, uruchamianego po każdym przejeździe pociągu i podczas inicjalizacji.

W przypadku wykrycia nieprawidłowości w działaniu urządzenia dSAT, wyświetlany (drukowany) jest komunikat zawierający tekst: UWAGA SERWIS. Dodatkowo na ekranie monitora wyświetlany jest komunikat sygnalizujący niesprawności techniczne.

Na terminalu urządzenia dSAT sygnalizowane są także problemy z łącznością między terminalem a zespołem bazowym oraz problemy z zasilaniem energetycznym zarówno terminala, jak i urządzeń zespołu bazowego.

W przypadku wystąpienia nieprawidłowości należy wykonać test urządzenia (klawisz <F2>). Wynik negatywny testu świadczy o niesprawności urządzenia i konieczności powiadomienia pracownika obsługi technicznej.

Fakt niesprawności dyżurny ruchu odnotowuje w książce kontroli urządzeń dSAT, a o zaistniałej sytuacji informuje Dyspozytora Zakładowego w *Dyspozytor Zakładowy* ujętego w „Wykazie numerów telefonów”, stanowiącym Załącznik nr 2 do niniejszego Regulaminu. Dyspozytor Zakładowy niezwłocznie uruchamia procedurę powiadomienia obsługi technicznej. Fakt powiadomienia dyżurny ruchu odnotowuje za numerem w dzienniku telefonicznym R 138.

Dyspozytor Zakładowy całodobowo współpracuje z dyżurnym ruchu i uczestniczy w przekazywaniu do pracowników obsługi technicznej (serwisu) informacji o niesprawności technicznej terminala i urządzeń dSAT. Procedury powiadamiania oraz formę zgłaszania niesprawności urządzeń do pracowników obsługi technicznej (serwisu), określają odrębne regulacje przyjęte w zakładzie linii kolejowych.

UWAGA

Jeżeli nie wynika to z postanowień zawartych w niniejszym dziale, terminala urządzeń dSAT nie wolno wyłączać bez wyraźnego polecenia upoważnionych pracowników wymienionych w .książce kontroli urządzeń dSAT na posterunku.

Niezależnie od podjętych działań mających na celu usunięcie niesprawności urządzenia dSAT spowodowanej np. dewastacją lub kradzieżą, o niesprawności urządzenia należy powiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków oraz stacji wyłączania/zatrzymania pociągów ustalonych niniejszym regulaminem. Fakt powiadomienia dyżurny ruchu odnotowuje za numerem w dzienniku telefonicznym R 138.

Awarie i usterki systemu dSAT sygnalizowane są komunikatami rozpoczynającymi się zwrotem:

```
! UWAGA SERWIS - [...]
```

W takim przypadku należy wykonać trzykrotnie test na żądanie (klawisz <F2>) w kilkuminutowych odstępach. Po trzykrotnym negatywnym wyniku testu uwidocznionym komunikatem:

```
! UWAGA SERWIS - Q-TEST: [...]
```

po którym występuje ciąg liczb wskazujący niewłaściwe działanie urządzenia, należy zgłosić niesprawność urządzenia.

Uwaga! Także komunikat dotyczący łączności bez litery „S”:

```
! UWAGA SERWIS - Brak komunikacji z systemem ASDEK 1(3)[2] 09:19:36 2014-06-10
```

może sygnalizować niesprawność urządzenia (a nie tylko łączności) i to zdarzenie należy bezzwłocznie zgłosić, wg powyższych zasad.

Szczegółowy opis generowanych komunikatów zawiera „Opis aplikacji terminala dSAT”, stanowiący załącznik Nr 1 do niniejszego Regulaminu.

2) Awaryjne zasilanie energetyczne

Awarie i usterki zasilania terminala sygnalizowane są komunikatem:

```
! UWAGA SERWIS - Zasilanie awaryjne terminala systemu ASDEK 09:57:05 2019-09-10
```

Stosownie do poziomu zasilania, UPS wyłączy samoczynnie terminal, a po powrocie zasilania – włączy go, bez potrzeby ingerencji personelu. Dyżurny postępuje zgodnie z procedurami ogólnymi dotyczącymi braku zasilania.

Awarie i Usterki zasilania w kontenerze zespołu bazowego powodują pojawienie się komunikatu:

```
! UWAGA SERWIS - Zasilanie awaryjne systemu ASDEK 09:57:05 2019-09-10
```

W tej sytuacji dyżurny ruchu odczeka ok. 30 min. na powrót zasilania sieciowego. Jeżeli w tym czasie nie nastąpił powrót zasilania sygnalizowany komunikatem:

```
! UWAGA SERWIS - Zasilanie zewnętrzne systemu ASDEK 10:11:05 2019-09-10
```

lub pojawi się komunikat:

```
! UWAGA SERWIS - Niski stan baterii 10:11:05 2019-09-10
```

należy to zdarzenie zgłosić, wg powyższych zasad.

Uwaga

Przy długotrwałych (powyżej 8 godzin) brakach zasilania sieciowego pojawia się również komunikat o braku łączności. Zdarzenie to, jako konsekwencja braku zasilania, nie wymaga zgłoszenia jako oddzielna niesprawność.

3) Awaryjne i usterki w komunikacji terminala dSAT

Awarie i usterki dotyczące komunikacji terminala z zespołem bazowym (kontenerem) urządzeń dSAT, sygnalizowane są poniższym komunikatem:

```
! UWAGA SERWIS - Brak komunikacji z systemem ASDEK S 1(3)[2] 09:19:36 2014-06-10
```

Przywrócenie komunikacji sygnalizuje komunikat:

! UWAGA SERWIS – łączność wznowiona z systemem ASDEK S 1(3) [2] 09:31:12 2014-06-10

Jeżeli łączność terminala z zespołem bazowym (kontenerem) urządzeń dSAT, nie powróci po ok. 5 min. lub występują kolejne zaniki i powroty komunikacji, należy powyższy fakt odpisać i zgłosić, wg powyższych zasad.

Dla urządzeń w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT*, wyposażonych w funkcję AT, sygnalizacja awarii komunikatem:

! UWAGA SERWIS – Brak komunikacji z terminalem współpracującym NAZWA_TERMINALA 09:19:36
2018-08-21

oraz dodatkowo komunikat głosowy: „Brak komunikacji z terminalem współpracującym. Zawiadom serwis”, może skutkować wyłączeniem podstawowego dwuterminalowego trybu pracy tj. obsługi przez dwa terminale pociągów jadących w strefie pomiarowej urządzenia dSAT. W takim przypadku należy upewnić się, czy jest łączność z kontenerem bazowym urządzenia w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT* wykonując test na żądanie (klawisz <F2>).

Jeżeli test jest pozytywny (jest łączność), należy ustalić z dyżurnym ruchu na stacji *nazwa posterunku*, obsługującym drugi terminal urządzenia, czy jego terminal ma łączność z kontenerem bazowym – wykonanie testu (klawisz <F2>) i jeżeli na obu terminalach test był pozytywny, to nie należy przełączać terminala w tryb jednoterminalowy tzn. obsługi tylko przez jeden terminal, pociągów jadących w obu kierunkach.

Jeżeli na którymś z terminali test był negatywny (brak komunikacji), należy przełączyć terminal z poprawną łącznością w tryb jednoterminalowy tzn. obsługi tylko przez jeden terminal pociągów jadących w obu kierunkach przez strefę pomiarową urządzenie w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT*, w sposób opisany w niniejszym Regulaminie w ust. 6.1 Obsługa terminala – przełączanie terminali i poinformować o tym dyżurnego ruchu obsługującego współpracujący terminal na stacji *nazwa posterunku* – odpisać to zdarzenie w książce kontroli urządzeń dSAT.

Po wznowieniu łączności sygnalizowanym komunikatem:

! UWAGA SERWIS - łączność wznowiona z terminalem współpracującym NAZWA_TERMINALA 09:19:36
2018-08-21

oraz dodatkowo komunikatem głosowym „Komunikacja z terminalem współpracującym wznowiona”, w analogiczny sposób należy przełączyć terminale w poprzedni tryb pracy (podstawowy tryb - dwuterminalowy) oraz odpisać to zdarzenie w książce kontroli urządzeń dSAT – przy pełnej współpracy z dyżurnym ruchu na stacji *nazwa posterunku*, tak by nie dublować obsługi urządzenia w lokalizacji *lokalizacja urządzenia dSAT*.

4) Awarie i usterki urządzenia dSAT, zainstalowanego na torze wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 2

W każdym przypadku długotrwałej niesprawności urządzenia dSAT, potwierdzonej odpisem w książce kontroli urządzeń dSAT, by nie wprowadzać zakłóceń w realizacji rozkładu jazdy na linii wyposażonej w urządzenia systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, obsługujący terminal (dyżurny ruchu) zobowiązany jest wyłączyć przekazywanie informacji do urządzeń pokładowych ERTMS/ETCS.

Sposób wyłączenia przekazywania komunikatów do pokładowych urządzeń systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 zawiera „Opis aplikacji terminala dSAT”, stanowiący załącznik Nr 1 do niniejszego Regulaminu – w rozdziale Obsługa – interfejs ERTMS/ETCS.

Dyżurny ruchu włącza mechanizm przekazywania informacji do urządzeń pokładowych ERTMS/ETCS na podstawie odpisu w książce kontroli urządzeń dSAT, pracownika obsługi technicznej ujętego w wykazie tej książki, pracowników upoważnionych w ramach obsługi technicznej urządzeń dSAT, upoważnieni do samodzielnego wykonywania czynności w ramach przeglądów urządzeń dSAT – posiadający odpowiednie przeszkolenie.

2. SYGNALIZACJA WŁAMANIA DO PRZYTOROWYCH URZĄDZEŃ dSAT

Urządzenie dSAT za pośrednictwem współpracujących terminali sygnalizuje o nieuprawnionym wejściu do przytorowego kontenera urządzeń.

! UWAGA SERWIS - Alarm przeciwwłamaniowy w ASDEK_BAZ 1[3] 09:57:05 96-04-22

Przykładowy komunikat informujący o wejściu do pomieszczenia przytorowego osób nieuprawnionych.

W takim przypadku, również po otrzymaniu od maszynisty pociągu lub innych uczestników procesu przewozowego informacji o ingerencji w urządzenia przez osoby postronne, po wyłączeniu sygnału alarmu klawiszem <F1>, dyżurny ruchu zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić placówkę Straży Ochrony Kolei, tel. *numer telefonu*, lub Policję tel. *numer telefonu* oraz Dyspozytora Zakładowego tel. *numer telefonu*.

Wyłączenie alarmu sygnalizowane jest poniższym komunikatem:

```
! UWAGA SERWIS - Alarm przeciwwłamaniowy wyłączony 1[3] 09:59:15 96-04-22
```

Przykładowy komunikat informujący o wyłączeniu alarmu przeciwwłamaniowego.

Fakt powiadomienia SOK i Dyspozytora Zakładowego dyżurny ruchu odnotowuje za numerem w dzienniku telefonicznym R-138.

3. SYGNALIZACJA POŻARU KONTENERA BAZOWEGO dSAT

Urządzenie dSAT za pośrednictwem stanowiska terminalowego sygnalizuje o wystąpieniu pożaru w pomieszczeniu przytorowym (kontenerze) urządzenia dSAT.

```
! UWAGA SERWIS - Alarm pożarowy w ASDEK_BAZ 1[3] 09:57:05 96-04-22
```

Przykładowy komunikat informujący o wybuchu pożaru w pomieszczenia przytorowym.

W takim przypadku (po wyłączeniu sygnału alarmu klawiszem <F1>) lub po otrzymaniu od maszynisty pociągu bądź innych uczestników procesu przewozowego, informacji o pożarze kontenera urządzenia dSAT, dyżurny ruchu zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić właściwą Straż Pożarną, tel. *numer telefonu* oraz Dyspozytora Zakładowego tel. *numer telefonu*.

Fakt powiadomienia Straży Pożarnej i Dyspozytora Zakładowego dyżurny ruchu odnotowuje za numerem w dzienniku telefonicznym R-138.

Wyłączenie alarmu sygnalizowane jest poniższym komunikatem:

```
! UWAGA SERWIS - Alarm pożarowy wyłączony 1[3] 09:59:15 96-04-22
```

Przykładowy komunikat informujący o wyłączeniu alarmu pożarowego.

Zapasowe klucze umożliwiające dostęp do wnętrza kontenerów znajdują się na nastawni *nazwa nastawni*.

XVI BHP NA STANOWISKU TERMINALA dSAT

Zasady bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy podstawowo określa obowiązująca w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Instrukcja BHP przy obsłudze komputera i drukarki”.

Mając na względzie bezpieczne wykonywanie czynności obsługującego terminal urządzeń dSAT, w szczególności zabrania się:

- przechowywania na stanowisku terminala dSAT cieczy łatwopalnych,
- samowolnego naprawiania urządzeń komputerowych i wyposażenia stanowiskowego zasilanych energią elektryczną,
- czyszczenia na mokro obudowy komputera będącego pod napięciem,
- zabrania się obsługi terminala osobom nieupoważnionym.

XVII UTRZYMANIE URZĄDZEŃ dSAT

W ramach utrzymania urządzeń dSAT wykonywane są czynności serwisowe takie jak konserwacje, przeglądy i obsługa diagnostyczna, które wykonywane są bezpośrednio na posterunku ruchu, w urządzeniach przytorowych jak i w trybie przeglądu zdalnego.

Utrzymanie urządzeń dSAT może być prowadzone wyłącznie przez pracowników Spółki oraz pracowników podmiotów zewnętrznych, zgodnie z postanowieniami wytycznych Ie 3 (załącznik nr 4), wpisanych do książki kontroli urządzeń dSAT, odpowiednio:

- do tabeli A Książki kontroli urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru, wpisani są pracownicy upoważnieni, upoważnieni do samodzielnego wykonywania czynności w ramach przeglądów okresowych i sezonowych oraz badań diagnostycznych urządzeń dSAT;
- do tabeli B Książki kontroli urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru, wpisani są pracownicy upoważnieni do prowadzenia czynności w ramach przeglądu bieżącego i zdalnego urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru.

Czynności związane z utrzymaniem powinny być prowadzone tak, aby nie zakłócać prowadzenia ruchu pociągów.

Urządzenia dSAT wyposażone w funkcję AT współpracują z dwoma terminalami, podstawowym i powiązaniem. Zazwyczaj, terminal podstawowy jest zlokalizowany na posterunku ruchu, na obszarze sekcji eksploatacji która prowadzi utrzymanie urządzeń dSAT. Obsługa terminala podstawowego bezpośrednio zgłasza awarie i usterki oraz współpracuje z serwisem urządzeń dSAT przy ich usuwaniu. Drugi terminal jest terminalem uzupełniającym prace terminala podstawowego w zakresie nadzoru ruchu pociągów i w procesie utrzymania urządzeń dSAT.

Pracownicy wykonujący czynności związane z utrzymaniem urządzeń dSAT mogą przystąpić do pracy, dopiero po uzyskaniu, w każdym oddzielnym przypadku, wyraźnej zgody pracownika obsługi terminala podstawowego urządzenia dSAT (dyżurnego ruchu). Wyrażenie zgody na rozpoczęcie prac oraz informacja o ich zakończeniu powinna zostać odnotowana w II części książki kontroli urządzeń dSAT – dla urządzeń z funkcją AT w II części książki kontroli urządzeń dSAT terminala podstawowego a w przypadku konserwacji terminala dodatkowego, w II części książki kontroli urządzeń dSAT tego posterunku.

Dopuszcza się udzielenie zgody przez obsługę terminala, za pomocą urządzeń łączności w przypadku, gdy zabiegi utrzymaniowe wykonywane są w ramach urządzeń przytorowych

(zespołu torowo-bazowego) lub w trybie przeglądu zdalnego. Odpis o wykonywanych pracach utrzymaniowych w ramach urządzeń przytorowych, wykonywany jest w książce kontroli urządzeń dSAT, znajdującej się w kontenerze, o czym należy powiadomić obsługę terminala – dla urządzeń z funkcją AT terminala podstawowego.

Na terminalu dSAT z elektronicznym modułem rejestracji obsługi serwisowej, dopuszcza się prowadzenie zdalnego odpisu w elektronicznej książce kontroli urządzeń dSAT.

Dla terminala dSAT wyposażonego w elektroniczny moduł rejestracji obsługi serwisowej, szczegółowe zasady współpracy personelu obsługi terminali (podstawowego i powiązanego) i personelu utrzymania w zakresie prowadzonych czynności technicznych (utrzymaniowych, serwisowych) ustala Załącznik Nr 1 „Opis aplikacji terminala dSAT”.

Uwaga

Przed przystąpieniem do zabiegów utrzymaniowych należy ustalić, z prowadzącym obsługę techniczną, czy w czasie prowadzonych prac, urządzenie dSAT będzie wyłączone z eksploatacji.

W każdym przypadku ustalenie należy odnotować w dokumentacji urządzenia przed wyrażeniem zgody na rozpoczęcie prac.

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik Nr 1 - Opis aplikacji terminala dSAT

Odrębny załącznik opracowany na podstawie ogółu dokumentacji technicznej producenta, z uwzględnieniem dokumentacji techniczno-ruchowej (DTR) - stosownie do typu eksploatowanych urządzeń terminala.

Załącznik zawiera również opis przełączania trybów pracy urządzeń dSAT – przy pomocy terminala.

Załącznik Nr 2 – Wykaz numerów telefonów

L.p.	Stanowisko	Numer telefonu kolejowego	Numer telefonu komórkowego	Uwagi
1.	Dyspozytor Zakładowy			
2.	Dyspozytor Liniowy			
3.	Obsługa techniczna/serwis			
4.	Obsługa techniczna/serwis			
5.	Dyżurny ruchu stacji.....nazwa stacji.....			
6.	Dyżurny ruchu stacji.....nazwa stacji.....			
7.	Dyżurny ruchu stacji.....nazwa stacji.....			
8.	Straż Ochrony Kolej			
9.	Policja			
10.	Sekcja Eksploatacji.....nazwa sekcji.....			
11.				
12.				
13.				
14.				

Załącznik Nr 3 – Tabela zmian i uzupełnienia do regulaminu ROT

Lp.	Nr i data zarządzenia	Zmiana (uzupełnienie) wynika z aktu normatywnego ogłoszonego w Biuletynie oraz decyzji ISE			Dotyczy rozdziału	Zmiana (uzupełnienie) obowiązuje od dnia	Czytelny podpis pracownika wprowadzającego zmianę (uzupełnienie)
		Rok	Nr	Poz.			
1	2	3	4	5	6	7	8

Załącznik Nr 4 – Rejestr potwierdzeń zapoznania się z ROT i ze zmianami

Wykaz pracowników upoważnionych do obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy, którzy zapoznali się ze zmianami w Regulaminie Obsługi Terminala.

L.p.	Nazwisko i imię	Potwierdzenie znajomości ROT <i>podpis</i>	Zmiana 1 Obowiązuje od <i>podpis</i>	Zmiana 2 Obowiązuje od <i>podpis</i>	Zmiana 3 Obowiązuje od <i>podpis</i>
1.					
2.					
3.					
4.					
5.					
6.					
7.					
8.					
9.					

Załącznik Nr 1 - Opis aplikacji terminala dSAT

Alfabetyczny wykaz stosowanych skrótów i nazw własnych

1. ASDEK - Nazwa własna rodziny urządzeń dSAT firmy Voestalpine Signaling Sopot Sp. z o.o.
2. BAZ - Zespół Bazowy. Układy interfejsowe czujników torowych, moduły elektroniczne oraz moduły oprogramowania. Służą do analizy i przetwarzania sygnałów pomiarowych. Urządzenia zespołu BAZ są zwykle umieszczane w zamkniętym, bezobsługowym pomieszczeniu (kontenerze) zlokalizowanym w bezpośrednim sąsiedztwie zespołu torowego.
3. COK - Czujnik Obecności Koła.
4. CTHL, CTHP - Czujnik (skaner) Temperatury Hamulców strona lewa, strona prawa.
5. CTML, CTMP - Czujnik (skaner) Temperatury Maźnic – strona lewa, strona prawa.
6. dSAT - detekcja stanów awaryjnych taboru podczas jazdy.
7. elektroniczny rejestr ERSAT - Elektroniczny Rejestr Stanów Awaryjnych Taboru jest to jeden z modułów informatycznych terminala urządzeń dSAT, służący do rejestracji przez obsługę terminala wykrytych (przez przytorowe urządzenia dSAT) stanów awaryjnych w taborze.
8. funkcja automatyczny terminal, funkcja AT - funkcjonalność urządzeń dSAT, pozwalająca na automatyczne przekierowanie informacji o wykrytych stanach awaryjnych taboru, zgodnie z kierunkiem jazdy pociągu, do dyżurnego ruchu decydującego o miejscu ewentualnego wyłączenia/odstawienia taboru.
9. LTRM - Terminalowa Linia Telekomunikacyjna.
10. GM - Funkcja GM, nazwa jednej z funkcji detekcji stanów awaryjnych, wykrywanie zagranych obudów łożysk (maźnic).
11. GH - Funkcja GH, nazwa jednej z funkcji detekcji stanów awaryjnych, wykrywanie zagranych hamulców.
12. PM - Funkcja PM, nazwa jednej z funkcji detekcji stanów awaryjnych, wykrywanie deformacji powierzchni tocznej koła tzw. „płaskie miejsce”.
13. OK - Funkcja OK, nazwa jednej z funkcji detekcji stanów awaryjnych, wykrywanie obciążenia kół.
14. PD - Funkcja PD, nazwa jednej z funkcji detekcji stanów awaryjnych, wykrywanie przeciążeń dynamicznych – deformacji kół.
15. SID - System Informatyczny dSAT – system nadrzędny w stosunku do urządzeń dSAT.
16. TOR - Zespół Torowy. Czujniki pomiarowe w obrębie torowiska wraz z kablami sygnałowymi i zasilania. Służą do pozyskiwanie sygnałów pomiarowych.

17. Terminal dSAT - Terminal urządzeń dSAT. Jest stanowiskiem komputerowym wraz z oprogramowaniem służącym do zarządzania zdarzeniami związanymi z wykrywaniem stanów awaryjnych taboru i nieprawidłowości jego załadunku.

18. urządzenia dSAT Urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru podczas jazdy.

1. INFORMACJE OGÓLNE

Terminal urządzeń dSAT to zespół modułów sprzętowo-informatycznych wraz z oprogramowaniem, które służą do wymiany informacji z obsługą urządzeń detekcji stanów awaryjnych (dSAT). Terminal dSAT jest zlokalizowany w znacznej odległości od zespołów TOR i BAZ, przeważnie w budynku najbliższej nastawni. Terminal dSAT jest połączony z zespołem BAZ linią telekomunikacyjną przeznaczoną do przekazywania zgromadzonych informacji.

W skład terminala urządzeń dSAT wchodzi:

- 1) komputer klasy PC (jednostka LST);
- 2) monitor(y);
- 3) drukarka terminalowa – opcjonalnie;
- 4) klawiatura wraz z urządzeniem wskazującym (np. myszą);
- 5) bezprzerwowe zasilanie – zasilacz awaryjny UPS;
- 6) zespół urządzeń do komunikacji zewnętrznej, w tym bramki komunikacyjne do innych systemów np. SID;
- 7) biurko – opcjonalnie.

Podstawowe cechy terminala urządzeń dSAT:

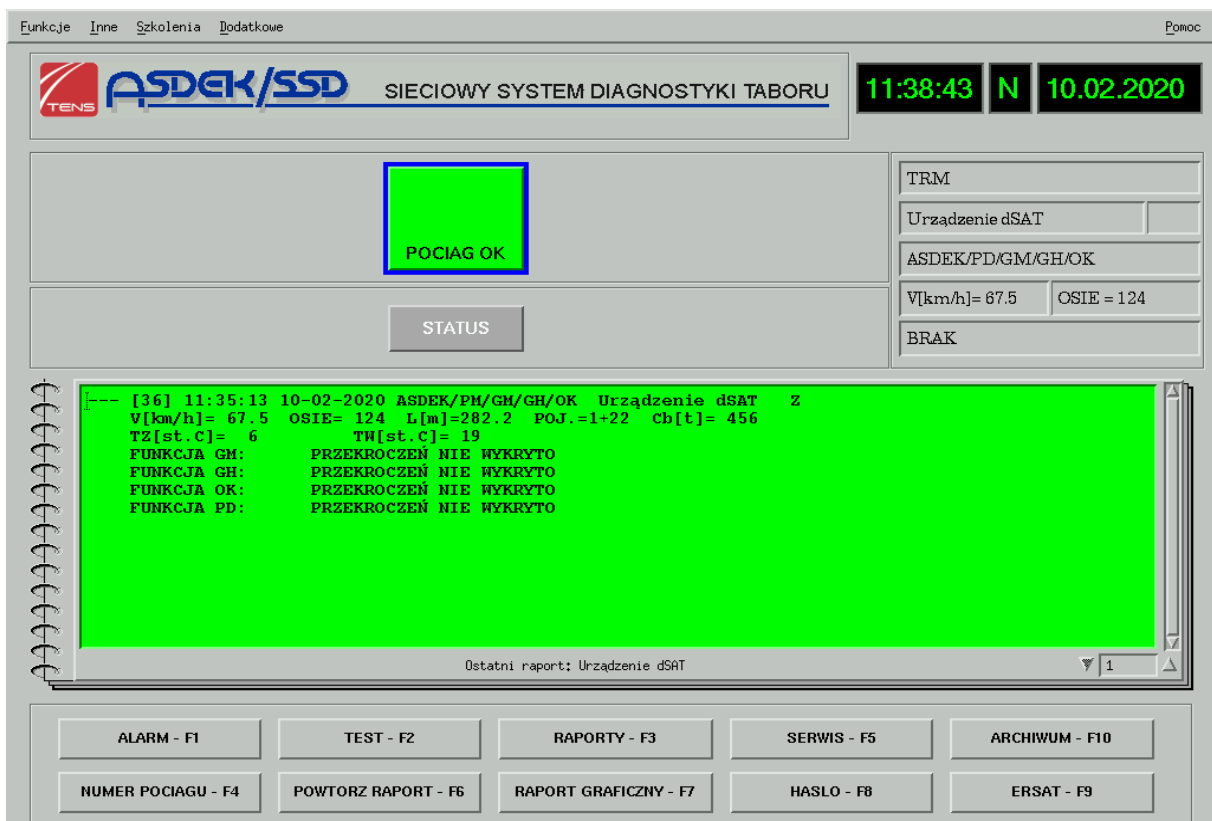
- 1) na jednym ekranie i drukarce mogą być prezentowane informacje z więcej niż jednego urządzenia dSAT;
- 2) wszystkie istotne informacje eksploatacyjne wyświetlane są na ekranie monitora, z wykorzystaniem sygnalizacji barwnej;
- 3) na drukarce, w zależności od konfiguracji, drukowane są informacje o wykrytych stanach awaryjnych taboru, również o pociągach, w których nie wykryto przekroczeń oraz o konieczności wezwania serwisu urządzeń;
- 4) do obsługi stanowiska wykorzystywana jest klawiatura komputerowa oraz urządzenie wskazujące (np. mysz);
- 5) archiwizowane są informacje o wszystkich pociągach poddanych analizie;
- 6) archiwizowane są informacje o wszystkich wykonanych testach;
- 7) istnieje możliwość zdalnego dostępu do archiwum oprogramowania;

8) istnieje możliwość zdalnego testowania urządzeń przytorowych.

Poprzez zmianę konfiguracji oprogramowania oraz zmianę konfiguracji połączeń telekomunikacyjnych możliwe jest przesyłanie wszystkich informacji widocznych na ekranie stanowiska do innych terminali i systemów informatycznych, np. SID, SLiD, ERTMS/ETCS, PIP itp.

2. OBSŁUGA TERMINALA

2.1 Oznaczenia ekranowe



Rysunek 1. Przykładowy wygląd ekranu aplikacji na terminalu dSAT, dla grupy urządzeń ASDEK.

Opis obszarów ekranu podstawowego aplikacji na terminalu dSAT, dla grupy urządzeń ASDEK

Pole	Opis pola
①	menu głównego („Funkcje”, „Inne”, „Szkozenia”, „Dodatkowe”),
②	nagłówek informującego o nazwie aplikacji („ASDEK/SSD, SIECIOWY SYSTEM DIAGNOSTYKI TABORU”),
③	informacji dodatkowych: aktualna godzina, oznaczenie aktualnego trybu pracy aplikacji (S – Serwisowy, N – Normalny), aktualna data,
④	informacji porządkowych: nazwa lokalizacji zespołu terminalowego, nazwa lokalizacji zespołu bazowego, konfiguracja urządzenia ASDEK, po lewej: prędkość pociągu, po prawej: liczba osi w ostatnim pociągu, nr pociągu, o ile urządzenie ASDEK jest dołączone do systemu PIP,
⑤	przycisków (np. „POCIĄG OK”) umożliwiających przełączanie się pomiędzy różnymi zespołami bazowymi dołączonymi do tego samego terminala dSAT,
⑥	okienka z aktualnie wyświetlanym komunikatem,
⑦	przycisków ułatwiających dostęp do pozostałych funkcji aplikacji.

Funkcje aplikacji terminala dSAT, dla grupy urządzeń ASDEK

L.p.	Funkcja	Wywołanie	Komentarz
1.	Wyłączenie sygnału dźwiękowego	klawisz <F1>	Wyłączenie alarmu dźwiękowego sygnalizującego wykrycie w pociągu stanu alarmowego.
2.	Zdalny test urządzenia ASDEK	klawisz <F2>	Wywołanie testu urządzenia ASDEK.
3.	Raporty pomiarowe	klawisz <F3>	Wyświetlenie na ekranie ostatniego raportu o stanach awaryjnych taboru lub ostatnich 100 pociągów analizowanych przez wybrany system ASDEK.
4.	Serwis	klawisz <F5>	Przejdźcie do okna serwisowego; dostęp ograniczony hasłem.
5.	Archiwum	klawisz <F10>	Dostęp do archiwum, zapisanych danych o pociągach z przeszłości; dostęp ograniczony hasłem.
6.	Numer pociągu	klawisz <F4>	Wprowadzenie numeru pociągu.
7.	Powtórz raport	klawisz <F6>	Wydruk na drukarce ostatniego raportu.
8.	Raport graficzny	klawisz <F7>	Prezentacja na ekranie raportu graficznego.
9.	Hasło	klawisz <F8>	Wprowadzenie hasła umożliwiającego dostęp do ERSAT i/lub trybu serwisowego.
10.	ERSAT	klawisz <F9>	Wybór funkcji Elektronicznego Rejestru Stanów Awaryjnych Taboru (ERSAT); dostęp ograniczony hasłem.
11.	EMROS	klawisz <F12>	Wybór funkcji Elektronicznego Modułu Rejestracji Obsługi Serwisowej (EMROS); dostęp ograniczony hasłem.
12.	Przełączenie pomiędzy urządzeniami przytorowymi	Klawisze na klawiaturze <→> i <←>	Wybór urządzenia przytorowego (okno raportów pomiarowych).

Kolory wykorzystywane do wizualizacji w aplikacji na terminalu dSAT.

Kolor	Sygnalizowany stan
Kolor czerwony	W pociągu znajdującym się na szlaku stwierdzono stan alarmowy.
Kolor zielony	Urządzenie ASDEK pracuje poprawnie - jest w trybie oczekiwania (gotowości) do detekcji stanów awaryjnych taboru lub w pociągu, który przejechał przez urządzenie dSAT nie wykryto stanu alarmowego.
Kolor fioletowy	Wystąpiły problemy techniczne (niesprawność urządzenia) - należy powiadomić serwis urządzeń.
Kolor niebieski	Wyświetlenie na ekranie ostatniego raportu o stanach awaryjnych taboru lub ostatnich 100 pociągów analizowanych przez wybrany system ASDEK po wciśnięciu klawisza <F3>
Kolor błękitny	Inicjalizacja systemu

2.2 Raport pomiarowy

Po przejeździe pociągu przez stanowisko pomiarowe (zespoły TOR i BAZ) przesyłany jest raport pomiarowy, który zostaje wyświetlony na terminalu dSAT (ekran monitora i/lub wydruk na drukarce DTRM).

W zależności od wyniku analizy drukowany i wyświetlany jest raport o braku nieprawidłowości w badanym pociągu lub raport alarmowy. Obok sygnalizacji dźwiękowej stanów alarmowych wprowadzono sygnalizację barwną na ekranie monitora.

2.3 Sprawność techniczna systemu oraz zasilania i transmisji

Poza informacjami związanymi z analizą stanów awaryjnych w przejeżdżających pociągach oprogramowanie ASDEK/SSD dostarcza obsłudze innych informacji, takich jak:

- a) nieprawidłowości w pracy,
- b) wyniki testu,
- c) wyniki inicjalizacji,
- d) sprawność techniczną infrastruktury zasilającej,
- e) sprawność techniczną infrastruktury telekomunikacyjnej.

Każde urządzenie ASDEK jest wyposażone w mechanizmy auto testowania uruchamiane m.in. po każdym przejeździe pociągu i podczas inicjalizacji. Dodatkowo urządzenie sygnalizuje problemy z łącznością oraz zasilaniem energetycznym.

W przypadku wykrycia nieprawidłowości wyświetlany (drukowany) jest komunikat zawierający tekst UWAGA SERWIS. Dodatkowo na ekranie monitora wyświetlany jest fioletowy prostokąt sygnalizujący problemy techniczne.

W przypadku wystąpienia nieprawidłowości należy wykonać test urządzenia (klawisz <F2>). Wynik negatywny testu świadczy o niesprawności urządzenia i konieczności powiadomienia serwisu.

W przypadku braku zasilania należy powiadomić służby odpowiedzialne za stan zasilania zewnętrznego.

2.4 Sygnalizacja włamania do pomieszczenia przytorowego (kontenera)

Urządzenie pomiarowe informuje o nieuprawnionym wejściu do pomieszczenia przytorowego - kontenera.

2.5 Sygnalizacja pożaru w pomieszczeniu przytorowym (kontenerze)

Urządzenie pomiarowe informuje o pożarze w pomieszczeniu przytorowym (kontenerze).

2.6 Drukowanie raportów na żądanie

2.6.1 Przeznaczenie

Okno drukowania raportów na żądanie umożliwia wydruk dowolnego raportu pomiarowego na drukarce DTRM. Pozwala to na selektywne drukowanie raportów pomiarowych. Okno umożliwia również zapis wybranych plików dziennych z raportami na nośnik danych (pamięć na USB).

2.6.2 Wywoływanie okna

W celu uruchomienia okna wydruku na żądanie należy:

- a) skorzystać z menu 'Funkcje -> Druk raportów' lub
- b) wykorzystać skrót klawiszowy [F11].

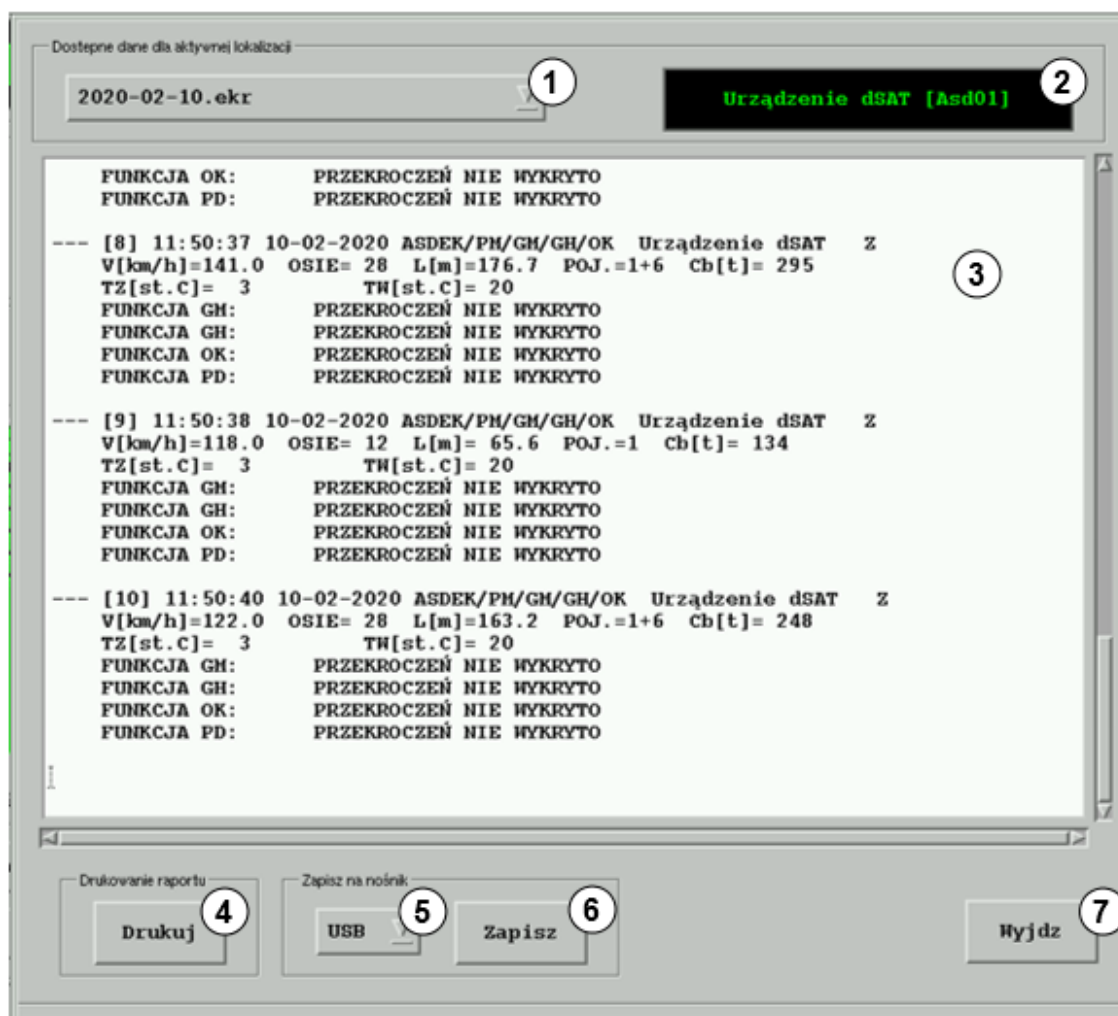


Rysunek 2 Wydruk raportów na terminalu dSAT.

2.6.3 Obsługa okna

2.6.3.1 Opis okna

Okno udostępnia raporty pomiarowe dla aktywnej lokalizacji – tzn. przed włączeniem okna wydruku na żądanie należy wybrać interesującą nas lokalizację.



Rysunek 3 ASDEK/SSD – okno raportów pomiarowych.

Pole	Opis pola
1	Pole wyboru pliku z raportem pomiarowym dla aktywnej lokalizacji. Zawiera listę plików z raportami pomiarowymi dla danej lokalizacji.
2	Pole wyświetlające jaka lokalizacja jest w danej chwili aktywna (dla jakiej uruchomiliśmy okienko wydruku).
3	Pole tekstowe, w którym wyświetla się zawartość pliku, który został wybrany przez obsługę terminala dSAT.
4	Przycisk powodujący wydruk aktualnie wyświetlanego raportu.
5	Pole wyboru, pozwalające określić na jaki nośnik ma być nagrany plik z raportem (aktualnie wyświetlanym).
6	Przycisk powodujący zapis aktualnie wyświetlanego pliku na wybrany w polu 5 nośnik danych.
7	Przycisk powodujący wyjście z okna wydruku na żądanie.

2.6.3.2 Wydruk pliku

Aby wydrukować plik z raportami pomiarowymi należy:

- a) korzystając z listy rozwijalnej (oznaczonej numerem 1) wybrać interesujący nas plik,
- b) skorzystać z przycisku wydruku (oznaczonego numerem 4).

Spowoduje to wysłanie do drukarki wybranego pliku.

2.6.3.3 Wydruk fragmentu pliku

Aby wydrukować tylko fragment pliku z raportami pomiarowymi należy:

- a) korzystając z listy rozwijalnej (oznaczonej numerem 1) wybrać interesujący nas plik,
- b) zaznaczyć lewym przyciskiem myszy interesujący nas fragment w polu oznaczonym (numerem 3),



Rysunek 4 Przykładowy ekran z zaznaczonym fragmentem pliku z raportami pomiarowymi.

- c) skorzystać z przycisku wydruku (oznaczonego numerem 4).

Spowoduje to wysłanie do drukarki tylko zaznaczonego fragmentu pliku.

2.6.3.4 Zapis pliku na nośnik

- a) korzystając z listy rozwijalnej (oznaczonej numerem 1) wybrać interesujący nas plik,
- b) za pomocą listy rozwijalnej (oznaczonej numerem 5) wybrać nośnik, na który chcemy nagrać plik,
- c) zainstalować odpowiedni nośnik w odpowiednim napędzie,
- d) skorzystać z przycisku zapisu (oznaczony numerem 6).

Spowoduje to zamontowanie napędu, przegranie pliku, odmontowanie napędu i na koniec wyświetlenie odpowiedniego komunikatu dla obsługi.

2.6.3.5 Zamknięcie okienka

Aby zamknąć okno wydruku na żądanie należy skorzystać z przycisku oznaczonego numerem 7.

3. OBSŁUGA – ERSAT

Elektroniczny Rejestr wykrytych Stanów Awaryjnych Taboru (ERSAT) służy do elektronicznego zapisu stanów alarmowych i ostrzegawczych wykrytych przez urządzenia dSAT rodziny ASDEK. Ułatwia i przyspiesza prowadzenie zapisów wymaganych w wytycznych Ie-3. Zapewnia rejestrację wszystkich stanów awaryjnych taboru w sposób automatyczny. Zadaniem operatora jest weryfikacja stanu alarmowego taboru oraz uzupełnienie niektórych pól.

2.7 Przechowywane dane

2.1.1 Uzupełnianie automatyczne

1. Dane dotyczące przejazdu:
 - a) data i czas przejazdu,
 - b) typ urządzenia ASDEK,
 - c) nazwa lokalizacji,
 - d) prędkość pociągu,
 - e) ilość osi pociągu,
 - f) długość pociągu,
 - g) numer pociągu,
 - h) numer kolejny pojazdu kolejowego (jeżeli jest dostępny).
2. Dane dotyczące stanów awaryjnych:
 - a) liczba stanów awaryjnych w pociągu,
 - b) dla każdego stanu awaryjnego numer osi oraz poziom i typ awarii (np. STOP - GML).

2.1.2 Uzupełnianie ręcznie przez obsługę

1. Dane dotyczące pociągu:
 - a) numer pociągu, jeżeli nie został on uzyskany z systemu zewnętrznego (wymagane),
 - b) imię i nazwisko potwierdzającego stan awaryjny (wymagane),
 - c) funkcja potwierdzającego stan awaryjny dostępna z listy wyboru (wymagane).
2. Dane dotyczące pojazdu:
 - a) numer pojazdu kolejowego (inwentarzowy) (wymagane),

- b) identyfikator przewoźnika wybierany z listy wyboru (wymagane).
- 3. Dane dotyczące przekroczeń:
 - a) informacja o wyłączeniu pojazdu kolejowego z ruchu lub kontynuacji jazdy (wymagane),
 - b) informacja o potwierdzeniu zaistnienia stanu awaryjnego (wymagane),
 - c) tekstowa informacja zapisana przez operatora będąca uzupełnieniem opisowym stanu awaryjnego.

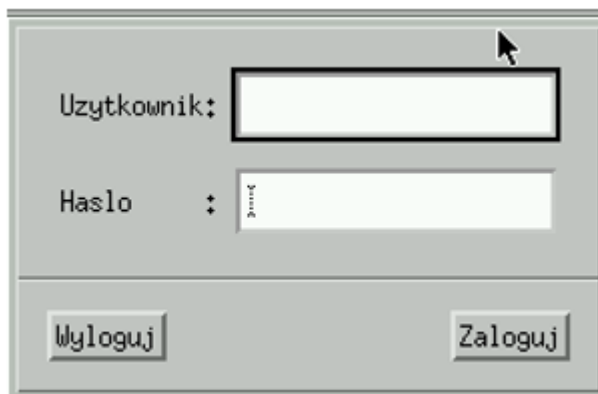
2.8 Obsługa konta

2.8.1 Logowanie operatora

W celu zalogowania operatora do modułu ERSAT należy:

2.8.1.1 Uruchomić okno „Wprowadź hasło”:

- a) za pomocą przycisku w oknie głównym programu <HASLO – F8> lub
- b) za pomocą skrótu klawiszowego [F8].



Rysunek 5 Okno „Wprowadź hasło”.

2.8.1.2 W oknie „Wprowadź hasło” wypełnić pola:

- a) użytkownik,
- b) hasło.

2.8.1.3 Wybrać przycisk <Zaloguj>

Potwierdzeniem poprawnego zalogowania jest wyświetlenie imienia i nazwiska w prawym dolnym rogu okna głównego.

2.8.2 Wylogowanie operatora z systemu

W celu wylogowania operatora należy:

2.8.2.1 Uruchomić okno „Wprowadź hasło”:

- a) za pomocą przycisku w oknie głównym programu <HASLO – F8> lub
- b) za pomocą skrótu klawiszowego [F8].

2.8.2.2 W oknie „Wprowadź hasło” wybrać przycisk <Wyloguj>

2.8.3 Zmiana hasła operatora

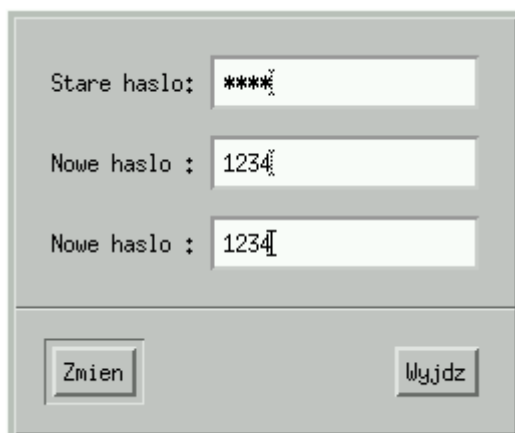
W celu zmiany hasła operatora należy być już zalogowanym a następnie:

2.8.3.1 Uruchomić okno „Wprowadź hasło”:

- a) za pomocą przycisku w oknie głównym programu <HASLO – F8> lub
- b) za pomocą skrótu klawiszowego [F8].

2.8.3.2 Po pojawieniu się okna „Zmień hasło” wypełnić pola:

- a) stare hasło: wpisując aktualne swoje hasło (pole wypełniane znakami „*”),
- b) nowe hasło: wpisując przynajmniej 6 znaków (pole wyświetla wpisywane hasło),
- c) nowe hasło: wpisując powtórnie nowe hasło (pole wyświetla wpisywane hasło).



The image shows a graphical user interface for changing a password. It consists of a rectangular window with a light gray background. At the top, there are three text input fields. The first is labeled 'Stare hasło:' and contains four asterisks. The second is labeled 'Nowe hasło :' and contains the digits '1234'. The third is also labeled 'Nowe hasło :' and contains the digits '1234'. Below these fields, there are two buttons: 'Zmien' on the left and 'Wyjdz' on the right.

Rysunek 6 Okno „Zmień hasło”.

2.8.3.3 W oknie „Zmień hasło” wybrać przycisk <Zmien>.

Potwierdzeniem wykonania operacji zmiany hasła jest nowe okno z odpowiednim komunikatem dla obsługi.

UWAGA: Operator jest zobowiązany do zalogowania się do systemu zaraz po objęciu służby oraz do wylogowania się zaraz po zakończeniu służby.

2.9 Prowadzenie rejestru ERSAT

2.9.1 Wstęp

Po wykryciu przez urządzenie dSAT stanu awaryjnego informacja ta zostaje automatycznie zapisana w bazie danych. Większość danych, między innymi informacje o pociągu oraz typ i poziom alarmu, zostają zapisane automatycznie (punkt **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.**). Informacje, którymi nie dysponuje oprogramowanie muszą zostać podane przez obsługę, między innymi numer pociągu, numer pojazdu i identyfikator przewoźnika (punkt 2.1.2).

Okno „Elektroniczny rejestr wykrytych stanów awaryjnych” jest rozszerzeniem funkcjonalności oprogramowania ASDEK/SSD.

2.9.2 Wprowadzanie danych przez operatora

W celu uzupełnienia elektronicznego rejestru wykrytych stanów awaryjnych taboru należy:

2.9.2.1 Uruchomić okno „Elektroniczny Rejestr wykrytych Stanów Awaryjnych Taboru”

Okno można otworzyć na kilka sposobów:

- a) za pomocą menu wybierając „Funkcje □ ERSAT” lub
- b) za pomocą skrótu klawiszowego [F9] lub
- c) za pomocą przycisku w oknie głównym programu <ERSAT – F9>.

Rysunek 7 Przykład ekranu Elektronicznego Rejestru wykrytych Stanów Awaryjnych Taboru.

2.9.2.2 Wybrać żądany przejazd

Rysunek 8 Ramka „Informacje o pociągu”.

W ramce „Informacje o pociągu” (oznaczonej numerem 1), za pomocą przycisków <Poprzedni>(oznaczony numerem 14) i <Następny> (oznaczony numerem 15), należy wybrać żądany przejazd. Zaznaczając opcję „Tylko przekr.”(oznaczona numerem 16), będą wyświetlane tylko przejazdy z wykrytym stanem awaryjnym taboru. W polu (oznaczone numerem 12) wyświetlane są dane przejazdu.

W kolorowym polu (oznaczonym numerem 13) obok przycisków wyświetlany jest stan rejestru awarii dla tego przejazdu:

- a) zielony – nie wykryto stanu awaryjnego taboru,

- b) czerwony – wykryto przynajmniej jeden stan awaryjny taboru,
- c) czerwony z „X” – uzupełniono wszystkie dane o stanach awaryjnych taboru dla tego przejazdu.

Pola w ramach „Dane dotyczące pociągu” (oznaczone numerem 2), „Dane dotyczące pojazdu” (oznaczone numerem 3), oraz „Dane dotyczące awarii” (oznaczone numerem 4) zostaną automatycznie wypełnione dostępnymi informacjami. Na początku wyświetlają się informacje o ostatnim przejeździe i pierwszej niezapisanej jeszcze awarii dla tego przejazdu.

2.9.2.3 Wypełnić informacje dotyczące pociągu

The screenshot shows a form titled 'Dane dotyczące pociągu' (labeled with a circled 2). It contains three input fields:

- 'Numer pociągu' (labeled with a circled 21) containing the text '12345'.
- 'Imię i nazwisko potwierdzającego' (labeled with a circled 22) containing the text 'Michał Godel'.
- 'Funkcja potwierdzającego' (labeled with a circled 23) containing the text 'obsługa pociągu' and a checkmark.

Rysunek 9 Ramka „Dane dotyczące pociągu”.

W ramce „Dane dotyczące pociągu” (oznaczonej numerem 2) należy uzupełnić następujące dane:

- a) numer pociągu w polu „Numer pociągu” (oznaczony numerem 21),
- b) imię i nazwisko potwierdzającego stan awaryjny taboru w polu (oznaczonym numerem 22),
- c) funkcję potwierdzającego stan awaryjny taboru wybierając ją z listy „Funkcja potwierdzającego” (oznaczonej numerem 23).

2.9.2.4 Wypełnić dane dotyczące pojazdu

The screenshot shows a form titled 'Dane dotyczące pojazdu' (labeled with a circled 3). It contains three input fields:

- 'Nr kolejny pojazdu kolejowego' containing the text '1'.
- 'Numer pojazdu kolejowego' (labeled with a circled 31) containing the text '123456789123'.
- 'Przevoźnik' (labeled with a circled 32) containing the text 'Inni' and a checkmark.

Rysunek 10 Ramka „Dane dotyczące pojazdu”.

W ramce „Dane dotyczące pojazdu” (oznaczonej numerem 3) należy uzupełnić następujące dane:

- a) numer inwentarzowy pojazdu w polu „Numer pojazdu kolejowego” (oznaczony numerem 31). Jeżeli jest to stan awaryjny OSTR typu PM numer inwentarzowy pojazdu nie jest wymagany,
- b) nazwę przewoźnika wybierając go z listy „Przevoźnik” (oznaczonej numerem 32).

2.9.2.5 Wypełnić dane dotyczące stanów awaryjnych

4 Dane dotyczące przekroczeń

PRZEKR 1/7 41 Os od pocz. / kon. 44 Stan awaryjny

ZAPISANA 42 4 / 17 43 OSTR GHP 236.0 45

Wynik sprawdzenia 46

Poprzednia 47

Następna 48

Potwierdzone 49

Kontynuacja jazdy

Wyłączenie pojazdu kol.

Rysunek 11 Ramka „Dane dotyczące przekroczeń”.

W ramce „Dane dotyczące stanów awaryjnych” (oznaczonej numerem 4) należy uzupełnić następujące dane:

- informację o wyłączeniu pojazdu kolejowego lub kontynuacji jazdy wybierając opcję (oznaczoną numerem 46),
- informację o potwierdzeniu zaistnienia stanu awaryjnego zaznaczając opcję „Potwierdzone” (oznaczoną numerem 49).

W ramce wyświetlają się także inne dane, uzupełniane automatycznie:

- aktualny numer przekroczenia / liczbę przekroczeń dla wybranego przejazdu (oznaczony numerem 41),
- pole [ZAPISANA] w przypadku uzupełnienia wcześniej informacji dla tego przekroczenia (oznaczone numerem 42),
- numer osi od początku i końca składu dla wykrytego stanu awaryjnego (oznaczony numerem 43),
- stan awaryjny oraz typ stanu awaryjnego np. OSTR – GHP (oznaczony numerem 44),
- wartość zmierzona dla przekroczenia, jeżeli nie ma wartości w polu tym pokaże się „-” (oznaczoną numerem 45),

Uwaga: Część danych przy wprowadzaniu kolejnych potwierdzeń może być już wstępnie wypełniona w celu pomocy operatorowi. Należy jednak sprawdzić ich poprawność.

2.9.2.6 Wypełnić informację tekstową

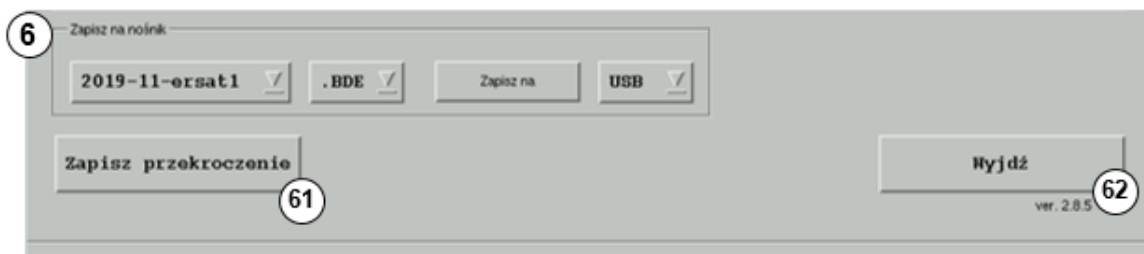
5 Uwagi

Hamowanie w obrębie bazy pomiarowej. Wyluzowano. 51

Rysunek 12 Ramka „Uwagi”.

W ramce „Uwagi” (oznaczonej numerem 5), jeżeli istnieje potrzeba, można wpisać dodatkową informację tekstową w białym polu (oznaczonym numerem 51), będącą uzupełnieniem opisu stanu awaryjnego.

2.9.2.7 Zapisać stan awaryjny

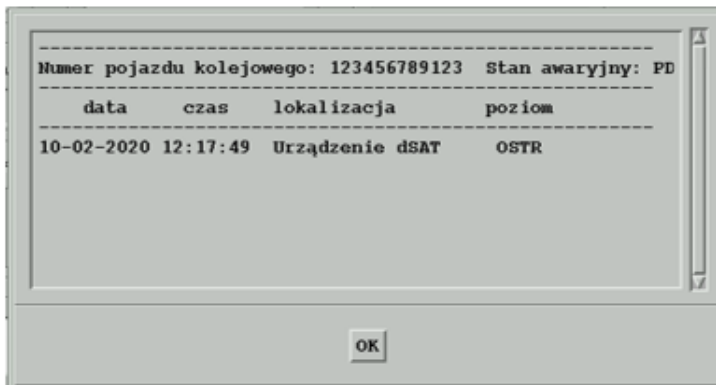


Rysunek 13 Przyciski <Zapisz przekroczenie> i <Wyjdź>.

Aby zapisać uzupełnione przez operatora dane o stanie awaryjnym w elektronicznym rejestrze wykrytych stanów awaryjnych taboru należy wcisnąć przycisk <Zapisz przekroczenie> (oznaczony numerem 61), znajdujący się na dole okna po lewej stronie.

Uwaga: Jeżeli nie zostaną wypełnione przez operatora wszystkie wymagane pola, to po wybraniu przycisku <Zapisz przekroczenie> (oznaczony numerem 61), oprogramowanie powiadomi o tym fakcie operatora stosownym komunikatem w nowym oknie.

Uwaga: Po wybraniu przycisku <Zapisz przekroczenie> (oznaczony numerem 61), oprogramowanie przeszukuje bazę danych w poszukiwaniu archiwalnego stanu awaryjnego dla numeru pojazdu kolejowego wpisanego w polu (oznaczone numerem 31) z ramki „Dane dotyczące pojazdu” (oznaczonej numerem 3) oraz wykrytego typu stanu awaryjnego (oznaczony numerem 44), z ramki „Dane dotyczące przekroczeń” (oznaczonej numerem 4). Po znalezieniu w archiwum danego numeru pojazdu kolejowego z określonym typem stanu awaryjnego oprogramowanie wyświetli okno z wynikami.



Rysunek 14 Okno archiwalnych stanów awaryjnych.

Uwaga: Dyżurny musi zapisać wszystkie stany awaryjne (dla wszystkich osi ze stanami awaryjnymi) dla danego przejazdu.

2.9.2.8 Uzupełnić dane kolejnego stanu awaryjnego

Aby uzupełnić dane pozostałych stanów awaryjnych dla tego przejazdu należy w ramce „Dane dotyczące przekroczeń” (oznaczonej numerem 4) wybrać przyciskami <Poprzednia> (oznaczony numerem 47) i <Następna> (oznaczony numerem 48) żądany stan awaryjny i przejść do punktu 3.3.2.5.

Aby uzupełnić dane pozostałych stanów awaryjnych dla innego przejazdu należy w ramce „Informacje o pociągu” (oznaczonej numerem 1) wybrać przyciskami <Poprzedni> (oznaczony numerem 14) i <Następny> (oznaczony numerem 15) żądany przejazd i przejść do punktu 3.3.2.3.

2.9.2.9 Zamknąć okno „Elektroniczny rejestr wykrytych stanów awaryjnych taboru”

Aby zamknąć okno „Elektroniczny rejestr wykrytych stanów awaryjnych taboru” należy wcisnąć przycisk <Wyjdz> (oznaczony numerem 62) znajdujący się na dole okna po prawej stronie. Po powtórny otwarciu okna „Elektroniczny Rejestr wykrytych Stanów Awaryjnych Taboru” zostaną wyświetlone informacje o ostatnio zarejestrowanym przejeździe.

Uwaga: Po przejeździe kolejnego pociągu i wyświetleniu się informacji o nim na terminalu okno zostanie automatycznie zamknięte w przypadku wykrycia stanu awaryjnego taboru, w przeciwnym wypadku oprogramowanie poinformuje o przejeździe odpowiednim komunikatem dźwiękowym bez zamykania okna. Po jego powtórny otwarciu zostaną wyświetlone wszystkie dane, których wprowadzenie zostało przerwane. Należy jednak sprawdzić ich poprawność.

2.9.3 Kopiowanie danych z ERSAT



Rysunek 15 Okno: „Elektroniczny rejestr wykrytych stanów awaryjnych taboru.

Aby skopiować plik z wybranym elektronicznym rejestrze wykrytych stanów awaryjnych taboru należy w oknie „Elektroniczny Rejestr wykrytych Stanów Awaryjnych Taboru” wybrać z listy wyboru (oznaczonej numerem 63) odpowiedni plik, wybrać rozszerzenie pliku z listy wyboru (oznaczonej numerem 64) (.txt – z raportami tekstowymi, bądź .bde – pliki binarne przeznaczone dla serwisu producenta), wybrać nośnik (oznaczony numerem 66) na jaki chcemy skopiować dane (USB, dyskietka), po czym wcisnąć przycisk <Zapisz na> (oznaczony numerem 65). Pliki ERSAT prowadzone są jako pliki miesięczne, co oznacza, że dla każdego miesiąca powstaje nowy plik wg wzoru: ROK-MIESIAC-ersat1.txt (lub ROK-MIESIAC-ersat1.bde).

Jeżeli oprogramowanie wykryje nieprawidłowość podczas kopiowania, wyświetlony zostanie stosowny komunikat w osobnym oknie.

2.9.4 Awarie wielokrotne

W szczególnych przypadkach może wystąpić konieczność zatwierdzenia wielu przekroczeń danego typu za jednym razem, nie potwierdzając z osobna każdej osi z wykrytym stanem awaryjnym.

W sytuacji, gdy wystąpiło wiele przekroczeń danego typu i ich ilość jest większa od wartości skonfigurowanych w ustawieniach rejestru, jest wyświetlany do dyspozycji panel (oznaczony numerem 67), dzięki któremu można zapisać zestaw przekroczeń danego typu.

Rysunek 16 Grupowy zapis przekroczeń jednego typu.

Aby dokonać zapisu grupowego wielu przekroczeń jednego typu należy:

- a) uzupełnić formularz,
- b) zaznaczyć w panelu (oznaczony numerem 67) typ zatwierdzanego przekroczenia (oznaczony numerem 68),
- c) wcisnąć przycisk (oznaczony numerem 69).

Do wpisanych uwag zostanie automatycznie dodany tekst '[Przekroczenie zapisane grupowo]' (oznaczony numerem 52) w celu łatwiejszego rozróżnienia takiego wpisu od pozostałych.

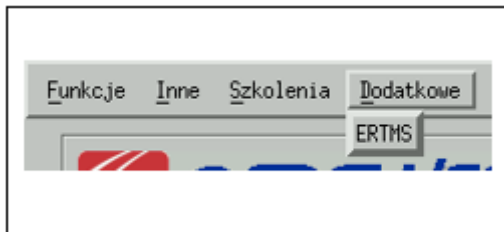
Przy uzupełnianiu formularza nie ma potrzeby podawania numeru pojazdu kolejowego, gdyż i tak nie zostanie on uzupełniony przy tym trybie zapisu.

3. OBSŁUGA – INTERFEJS ERTMS/ETCS

Interfejs ASDEK-ERTMS/ETCS służy do włączania i wyłączania komunikacji urządzenia ASDEK z zewnętrznym systemem ERTMS/ETCS. Czynności są prowadzone w oknie aplikacji „Konfigurator komunikacji z ERTMS” zwany dalej konfiguratorem.

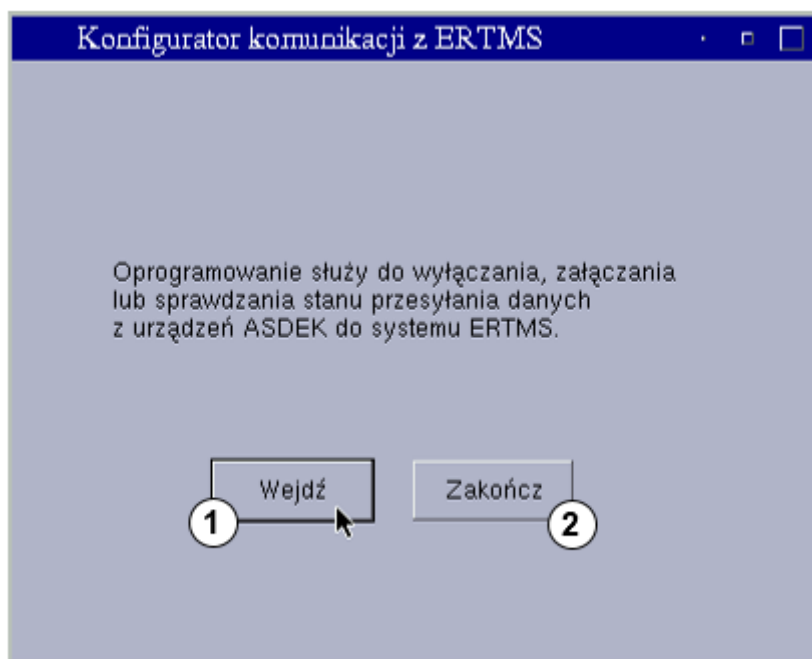
3.1 Uruchomienie

Do uruchomienia konfiguratora niezbędne jest zalogowanie. Aby uruchomić konfigurator należy z górnego paska menu wybrać opcję „Dodatkowe → ERTMS”.



Rysunek 17 Wybór opcji ERTMS.

Do obsługi konfiguratora zaleca się korzystanie z myszki. Jego działanie rozpoczyna się od wyświetlenia opisu przeznaczenia programu.

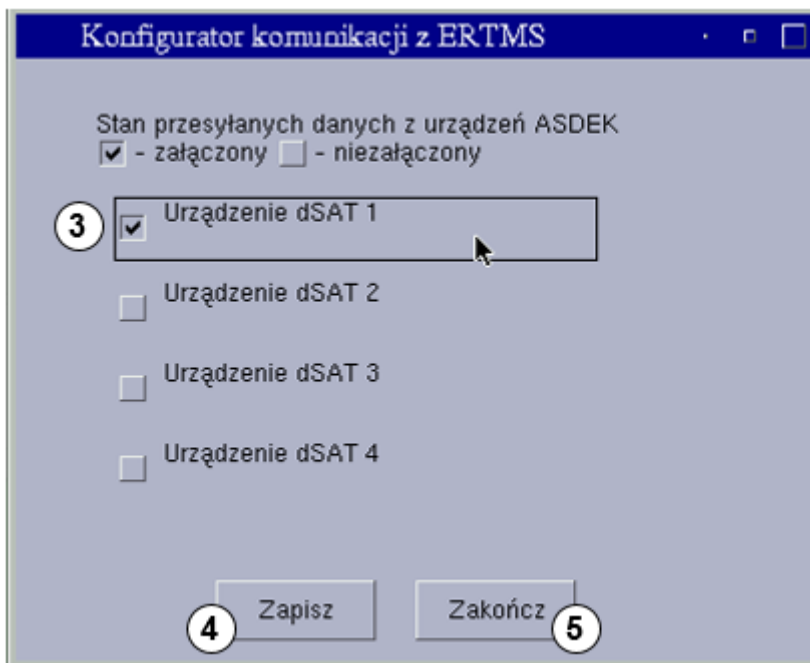


Rysunek 18 Okno „Opis przeznaczenia programu”.

Przycisk <Wejdź> (oznaczony numerem 1) uruchamia konfigurator. Przycisk <Zakończ> (oznaczony numerem 2) kończy działanie konfiguratora.

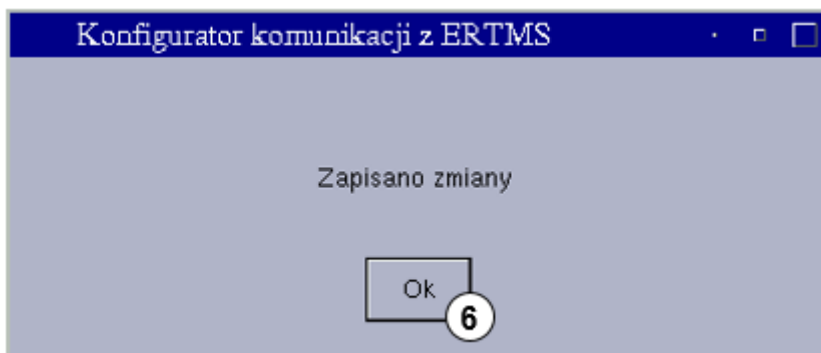
3.2 Wyłączenie przesyłania

Po uruchomieniu konfiguratora pojawia się okno umożliwiające wyłączenie przesyłania danych pomiędzy wybranym urządzeniem dSAT (ASDEK) a systemem ERTMS.



Rysunek 19 Okno „Stan przesyłania danych z urządzeń ASDEK.

Wyłączenia dokonuje się poprzez kliknięcie myszką w zaznaczone pole wyboru (oznaczone numerem 3), aby pojawiło się odznaczone pole wyboru (pusty kwadrat). Zatwierdzenie zmian dokonuje się poprzez wybranie przycisku <Zapisz> (oznaczony numerem 4). Przycisk <Zakończ> (oznaczony numerem 5) powoduje zakończenie działania konfiguratora bez wprowadzania zmian. Po wybraniu przycisku <Zapisz> (oznaczony numerem 4) konfigurator zapisuje zmiany i wyświetla ekran informacyjny.

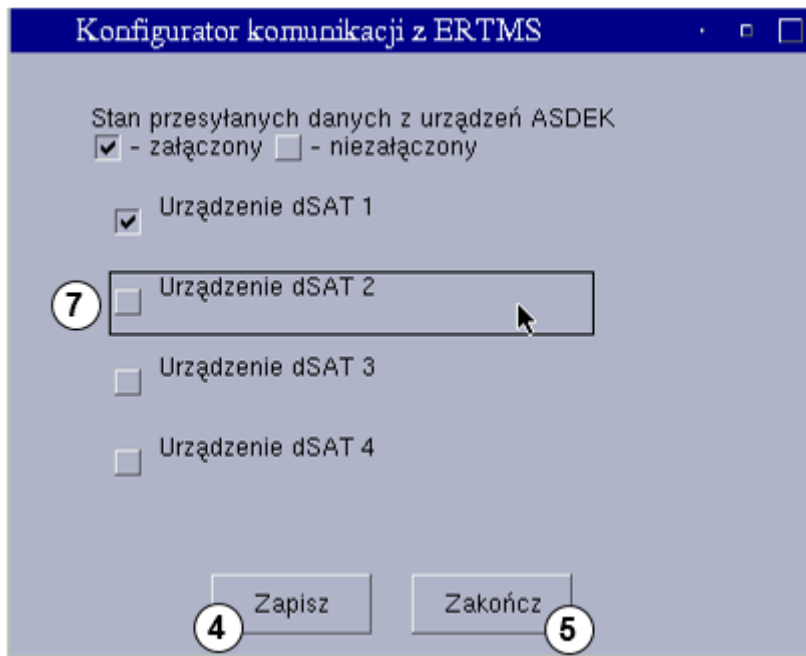


Rysunek 20 Okno informacyjne „Zmiany zapisane”.

Po wciśnięciu przycisku <OK> (oznaczony numerem 6) konfigurator ponownie przechodzi do ekranu „Stan przesyłania danych z urządzeń ASDEK” wyświetlając wprowadzone zmiany. Działanie konfiguratora można zakończyć wybierając przycisk <Zakończ> (oznaczony numerem 5).

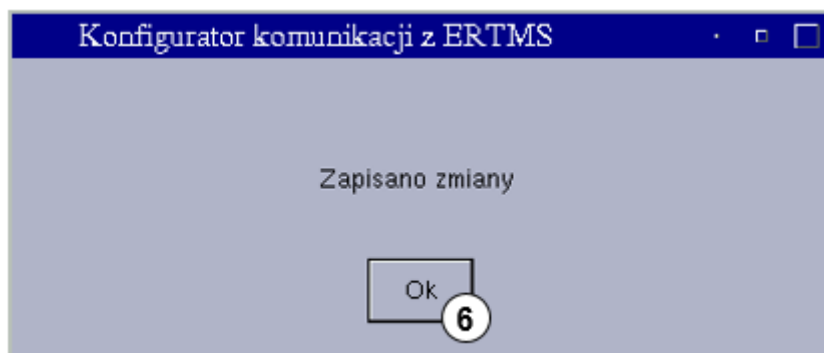
3.3 Załączenie przesyłania

Po uruchomieniu konfiguratora pojawia się okno umożliwiające załączenie przesyłania danych pomiędzy wybranym urządzeniem dSAT (ASDEK) a systemem ERTMS.



Rysunek 21 Okno „Stan przesyłania danych z urządzeń ASDEK.”

Załączenie dokonuje się poprzez kliknięcie myszką w odznaczone pole wyboru (pusty kwadrat) (oznaczony numerem 7), aby pojawiło zaznaczone pole wyboru. Zatwierdzenie zmian dokonuje się poprzez wybranie przycisku <Zapisz> (oznaczony numerem 4). Przycisk <Zakończ> (oznaczony numerem 5) powoduje zakończenie działania konfiguratora bez wprowadzania zmian. Po wybraniu przycisku <Zapisz> (oznaczony numerem 4) konfigurator zapisuje zmiany i wyświetla ekran informacyjny.

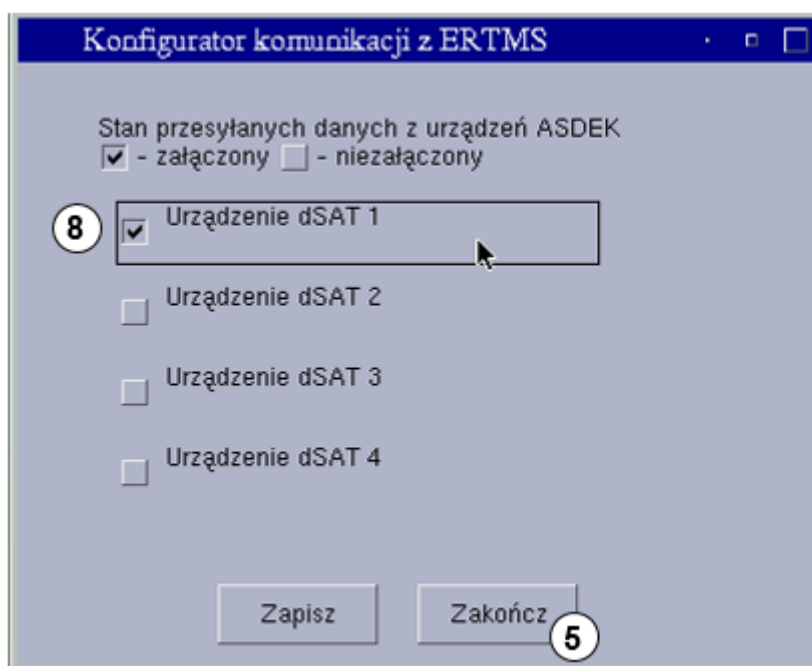


Rysunek 22 . Okno informacyjne „Zmiany zapisane”.

Po wciśnięciu przycisku <OK> (oznaczony numerem 6) konfigurator ponownie przechodzi do ekranu „Stan przesyłania danych z urządzeń ASDEK” wyświetlając wprowadzone zmiany. Działanie konfiguratora można zakończyć wybierając przycisk <Zakończ> (oznaczony numerem 6).

3.4 Sprawdzenie aktywności przesyłania

Po uruchomieniu konfiguratora pojawia się okno umożliwiające sprawdzenie aktywności przesyłania danych pomiędzy urządzeniem dSAT (ASDEK) a systemem ERTMS.



Rysunek 23 Okno „Stan przesyłania danych z urządzeń ASDEK.”

Zaznaczone pole wyboru (oznaczone numerem 8) oznacza załączoną funkcję przesyłania do ERTMS. Odznaczone pole wyboru (pusty kwadrat), oznacza funkcję wyłączoną. Działanie konfiguratora można zakończyć wybierając przycisk „Zakończ” (oznaczony numerem 5).

4. OBSŁUGA – FUNKCJA AUTOMATYCZNY TERMINAL

4.1 Opis rozwiązania

Idea automatycznego przesyłania informacji o wykrytych stanach awaryjnych taboru kolejowego zgodnie z kierunkiem jazdy pociągu bazuje na możliwości pracy urządzeń dSAT w trybie dwukierunkowym.

Funkcjonalność „AT” została zrealizowana poprzez modyfikację i rozbudowę istniejącego oprogramowania urządzeń dSAT oraz uzupełnienie sprzętowe w sytuacji, gdy jest to wymagane. Implementacja Automatycznego Terminala wymaga wyposażenia każdego urządzenia dSAT w dwa stanowiska terminalowe (TRM).

Dla jazdy pociągów przyjęto poniższe założenia:

(Z) Kierunek zasadniczy – dla danego toru, to kierunek zgodny z kierunkiem zasadniczym jazdy pociągów, przyjętym w regulaminie technicznym posterunku ruchu z terminalem.

(P) Kierunek przeciwny – dla danego toru, to kierunek przeciwny do kierunku zasadniczego jazdy pociągów, przyjętego w regulaminie technicznym posterunku ruchu z terminalem.

Oprogramowanie ASDEK jest przystosowane do obsługi urządzeń, które pracują bez funkcji Automatycznego Terminala jak i z funkcjonalnością Automatycznego Terminala. Zakres realizowanych funkcji urządzenia ASDEK zostaje określony na etapie instalacji lub modernizacji poprzez odpowiednią konfigurację oprogramowania.

Terminal urządzenia dSAT z zaimplementowaną funkcją AT (Automatyczny Terminal) umożliwia zarządzanie trybem pracy terminala urządzenia. Stosownie do przyjętego sposobu nadzoru pracy urządzenia dSAT możliwe są poniższe tryby pracy:

1. Tryb jednoterminalowy – tryb nadzoru przez jeden terminal wszystkich pociągów przejeżdżających przez urządzenie dSAT - w obu kierunkach (Z i P).
2. Tryb dwuterminalowy – tryb nadzoru pociągów przejeżdżających przez urządzenie dSAT, przez dwa terminale automatycznie przełączane zgodnie z kierunkiem jazdy (Z lub P).

Domyślnie oprogramowanie na stanowisku BAZ oraz TRM skonfigurowane jest do pracy w trybie jednoterminalowym (przekazywanie i prezentacja informacji o wynikach diagnostyki taboru każdego zarejestrowanego przejazdu pociągu do jednego stanowiska TRM). Dla urządzeń z funkcją AT należy terminale skonfigurować do trybu dwuterminalowego, który jest podstawowym trybem pracy dla tej funkcjonalności.

UWAGA: Dla urządzeń z funkcją AT podstawowym trybem pracy jest tryb dwuterminalowy. Należy dążyć, aby dwa współpracujące terminale były przełączone zawsze do trybu dwuterminalowego, podnoszącego sprawność ruchu na linii kolejowej.

Na potrzeby obsługi technicznej urządzeń dSAT zdefiniowane zostało pojęcie terminala podstawowego oraz terminala powiązanego i tak:

- terminal dSAT podstawowy - dla urządzeń wyposażonych w funkcję AT jest to terminal urządzenia dSAT zlokalizowany na posterunku ruchu, na obszarze Sekcji Eksploatacji, która prowadzi utrzymanie urządzeń współpracujących z terminalem; obsługa terminala podstawowego bezpośrednio współpracuje z serwisem urządzeń dSAT,
- terminal dSAT powiązany - dla urządzeń wyposażonych w funkcję AT jest to terminal urządzenia dSAT uzupełniający prace terminala podstawowego w zakresie nadzoru ruchu pociągów; obsługa terminala powiązanego współpracuje z obsługą terminala podstawowego w procesie utrzymania urządzeń dSAT.

4.2 Opis interfejsu użytkownika

Na potrzeby opisu przyjęto poniższe oznaczenia:

1. TRM – nazwa stanowiska terminalowego,
2. Urządzenie dSAT 1 – nazwa stanowiska bazowego 1,
3. Urządzenie dSAT 2 – nazwa stanowiska bazowego 2,
4. Urządzenie dSAT 3 – nazwa stanowiska bazowego 3,
5. Urządzenie dSAT 4 – nazwa stanowiska bazowego 4,
6. dSAT 1 – skrócona nazwa dla „Urządzenie dSAT 1”,
7. dSAT 2 – skrócona nazwa dla „Urządzenie dSAT 2”,
8. dSAT 3 – skrócona nazwa dla „Urządzenie dSAT 3”,
9. dSAT 4 – skrócona nazwa dla „Urządzenie dSAT 4”.

Stanem wyjściowym jest terminal TRM, na którym skonfigurowane są cztery urządzenia dSAT:

1. „Urządzenie dSAT 1” o skróconej nazwie „dSAT 1” skonfigurowane w trybie jednoterminalowym; terminal w lokalizacji TRM nadzoruje pociągi jadące w obu kierunkach: zasadniczym i przeciwnym do zasadniczego - Rysunek 24.
2. „Urządzenie dSAT 2” o skróconej nazwie „dSAT 2” skonfigurowane w trybie dwuterminalowym; terminal w lokalizacji TRM nadzoruje pociągi jadące w kierunku zasadniczym - Rysunek 25.

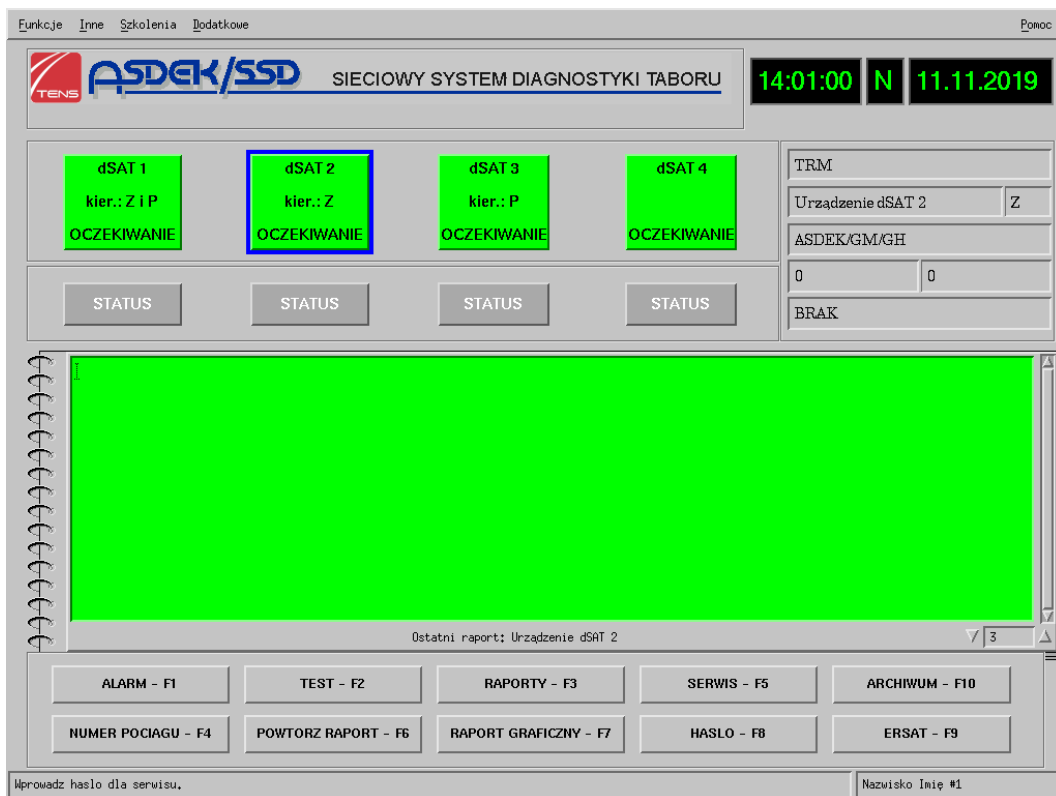
3. „Urządzenie dSAT 3” o skróconej nazwie „dSAT 3” skonfigurowane w trybie dwuterminalowym; terminal w lokalizacji TRM nadzoruje pociągi jadące w kierunku przeciwnym do zasadniczego - Rysunek 26.
4. „Urządzenie dSAT 4” o skróconej nazwie „dSAT 4” bez włączonej funkcji AT - Rysunek 27.

W standardowym interfejsie użytkownika systemu ASDEK pojawiły się nowe elementy, wskazujące, w jakim trybie działa stanowisko terminalowe z zaimplementowaną funkcją AT. Zmiany związane z funkcjonalnością Automatycznego Terminala (AT) zaznaczono czerwoną ramką:

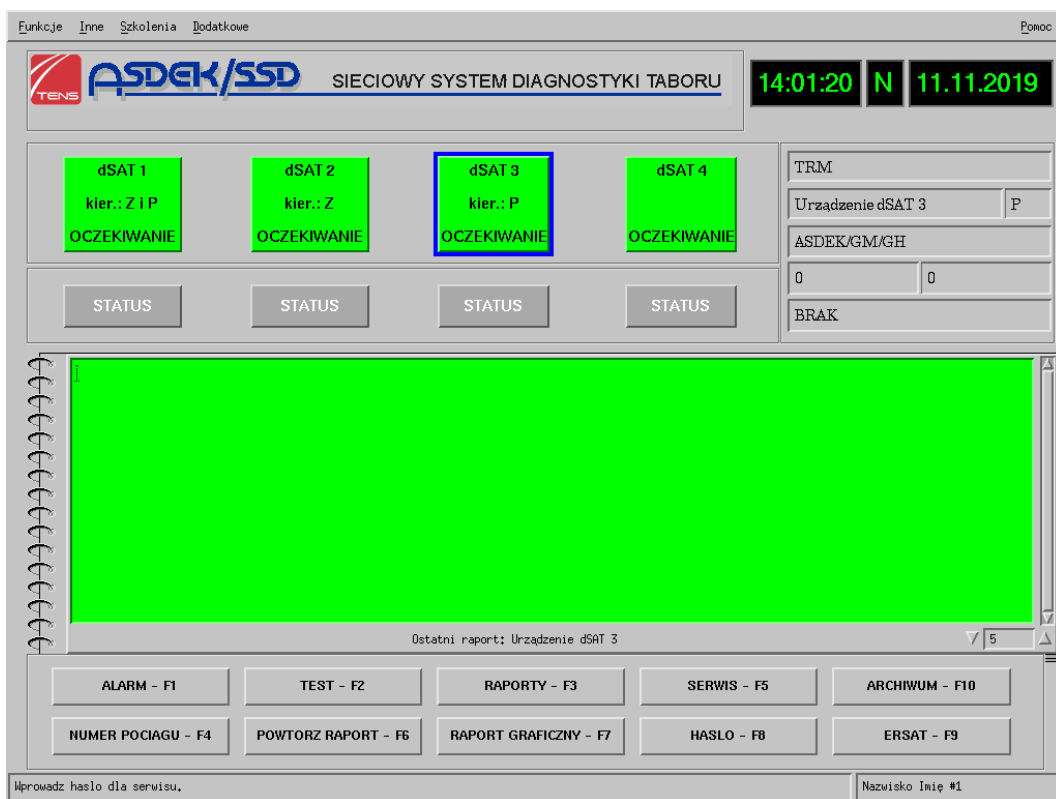
- w kwadracie z wynikiem ostatniej detekcji (punkt 1) w postaci tekstu: ‘kier.: Z’ (kierunek Zasadniczy), ‘kier.: P’ (kierunek Przeciwny) lub ‘kier.: Z i P’ (oba kierunki).
- po prawej stronie (punkt 2) pełnej nazwy urządzenia dSAT w postaci litery ‘Z’, ‘P’ lub ‘Z i P’.



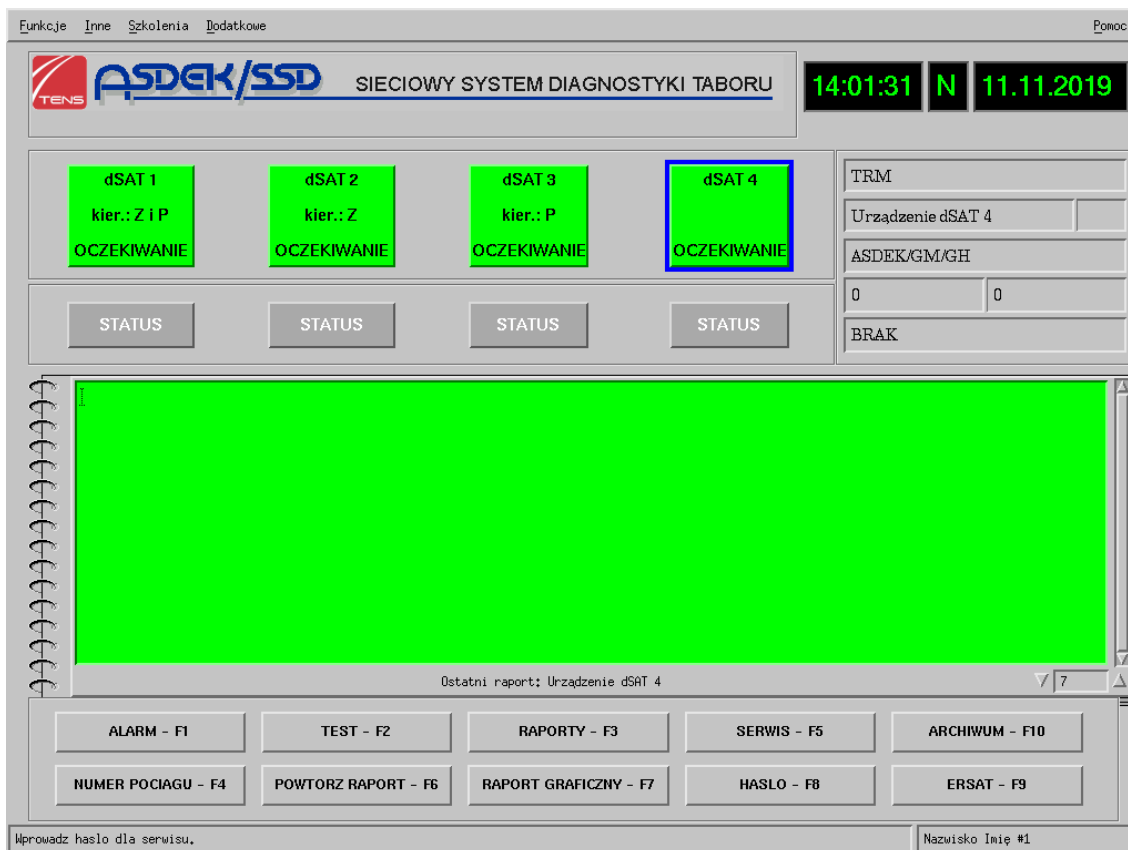
Rysunek 24 Przykładowy ekran z wizualizacją urządzenia „dSAT 1” obsługującego kierunek Zasadniczy i Przeciwny



Rysunek 25 Przykładowy ekran z wizualizacją urządzenia „dSAT 2” obsługującego kierunek Zasadniczy



Rysunek 26 Przykładowy ekran z wizualizacją urządzenia „dSAT 3” obsługującego kierunek Przeciwny

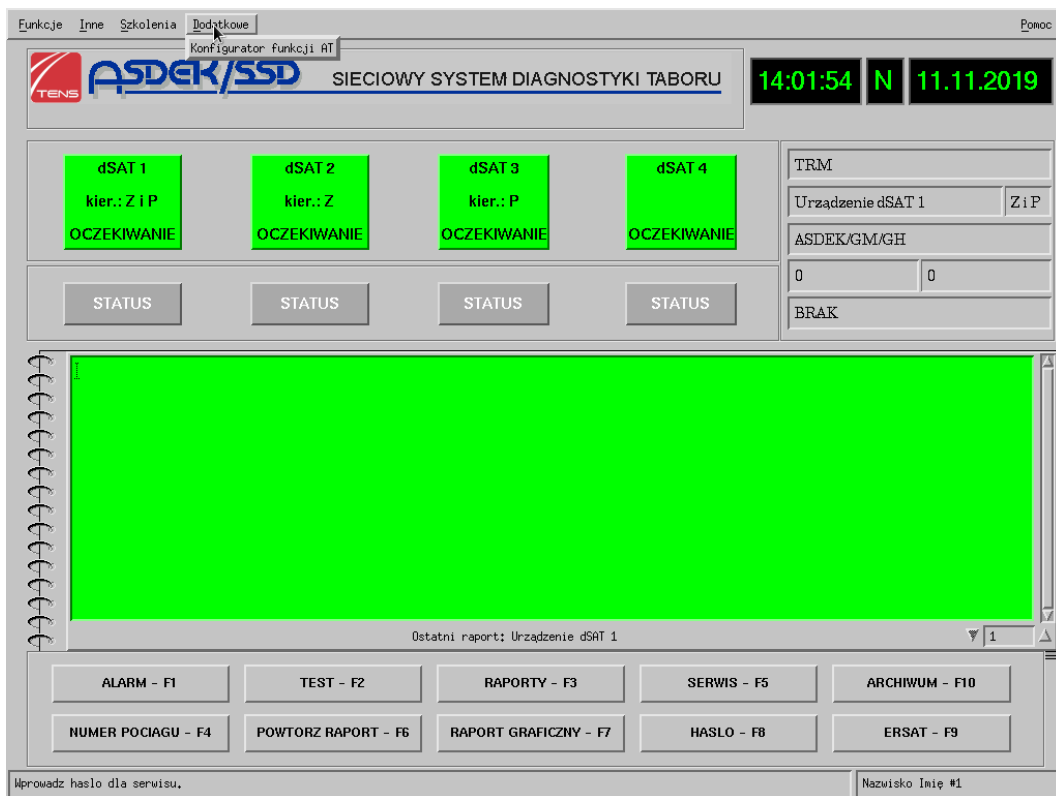


Rysunek 27 Przykładowy ekran z wizualizacją urządzenia „dSAT 4” bez włączonej funkcji AT

4.2.1 Konfiguracja trybu Automatycznego Terminala (AT)

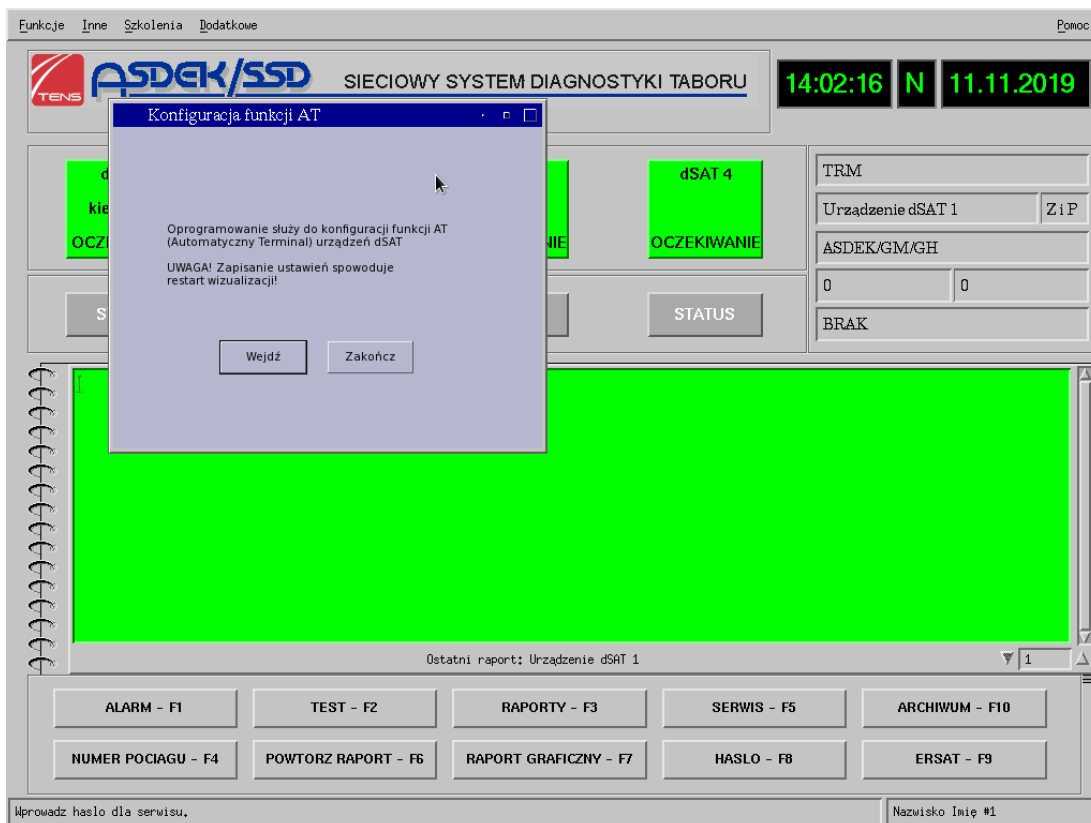
Zmiana trybu pracy stanowiska terminalowego, tj. przełączenie między trybem dwuterminalowym i jednoterminalowym jest możliwa przy użyciu zakładki „Dodatkowe” zlokalizowanej w górnym pasku wizualizacji po uprzednim zalogowaniu się – **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania..** Rozwinięcie zakładki „Dodatkowe” jest możliwe tylko w sytuacji, gdy Dyżurny Ruchu jest zalogowany do systemu ASDEK.

UWAGA: Do zmian konfiguracji zaleca się używanie myszki.

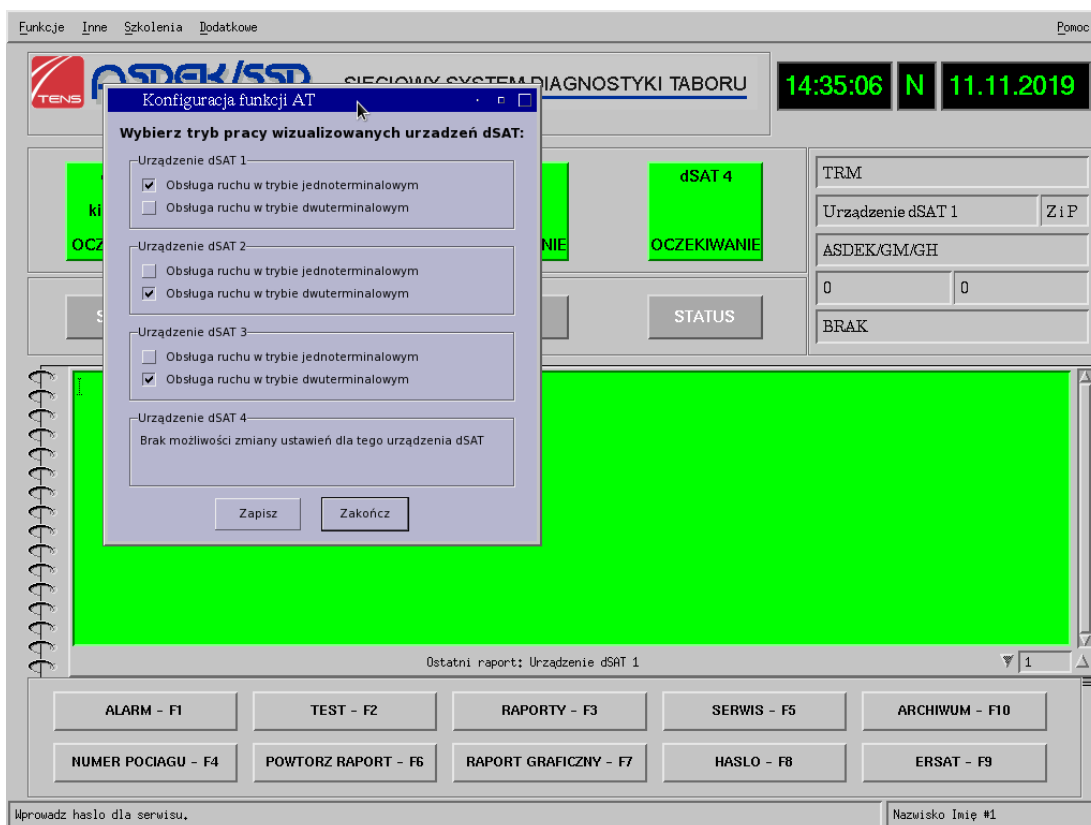


Rysunek 28 Konfiguracja trybu Automatyycznego Terminala – wywołanie menu

Wciśnięcie zakładki „Dodatkowe” umożliwia wybranie menu konfiguracyjnego „Konfiguracja funkcji AT”. Po wciśnięciu przycisku „Konfiguracja funkcji AT” pojawia się okno potwierdzające wejście w konfigurację funkcji AT – Rysunek 29.



Rysunek 29 Konfiguracja trybu Automatycznego Terminala – potwierdzenie wejścia w konfigurację



Rysunek 30 Przykładowy ekran z opcją przełączenia trybu funkcji AT

Konfiguracja urządzeń dSAT przed zmianą:

1. „Urządzenie dSAT 1” – wybrana „Obsługa ruchu w trybie jednoterminalowym”. Terminal w lokalizacji TRM nadzoruje pociągi jadące w obu kierunkach: zasadniczym i przeciwnym do zasadniczego (Z i P). Możliwe jest przełączenie w tryb dwuterminalowy przez przyciśnięcie przycisku z opisem „Obsługa ruchu w trybie dwuterminalowym”. Wybrana zostanie obsługa w kierunku zasadniczym lub przeciwnym do zasadniczego w zależności od istniejącej konfiguracji terminala TRM dla urządzenia „dSAT 1”. Dyżurny Ruchu nie ma możliwości zmiany kierunku zasadniczego na przeciwny do zasadniczego i odwrotnie.
2. „Urządzenie dSAT 2” – wybrana „Obsługa ruchu w trybie dwuterminalowym”. Terminal w lokalizacji TRM nadzoruje pociągi jadące w kierunku zasadniczym (Z). Możliwe jest przełączenie w tryb jednoterminalowy przez przyciśnięcie przycisku z opisem „Obsługa ruchu w trybie jednoterminalowym”.
3. „Urządzenie dSAT 3” – wybrana „Obsługa ruchu w trybie dwuterminalowym”. Terminal w lokalizacji TRM nadzoruje pociągi jadące w kierunku przeciwnym do zasadniczego (P). Możliwe jest przełączenie w tryb jednoterminalowy przez przyciśnięcie przycisku z opisem „Obsługa ruchu w trybie jednoterminalowym”.
4. „Urządzenie dSAT 4” – „Brak możliwości zmiany ustawień dla tego urządzenia dSAT”. Komunikat o tej treści oznacza, że dla tego urządzenia nie została uruchomiona funkcja Automatycznego Terminala (AT) i nie ma możliwości zmiany konfiguracji.

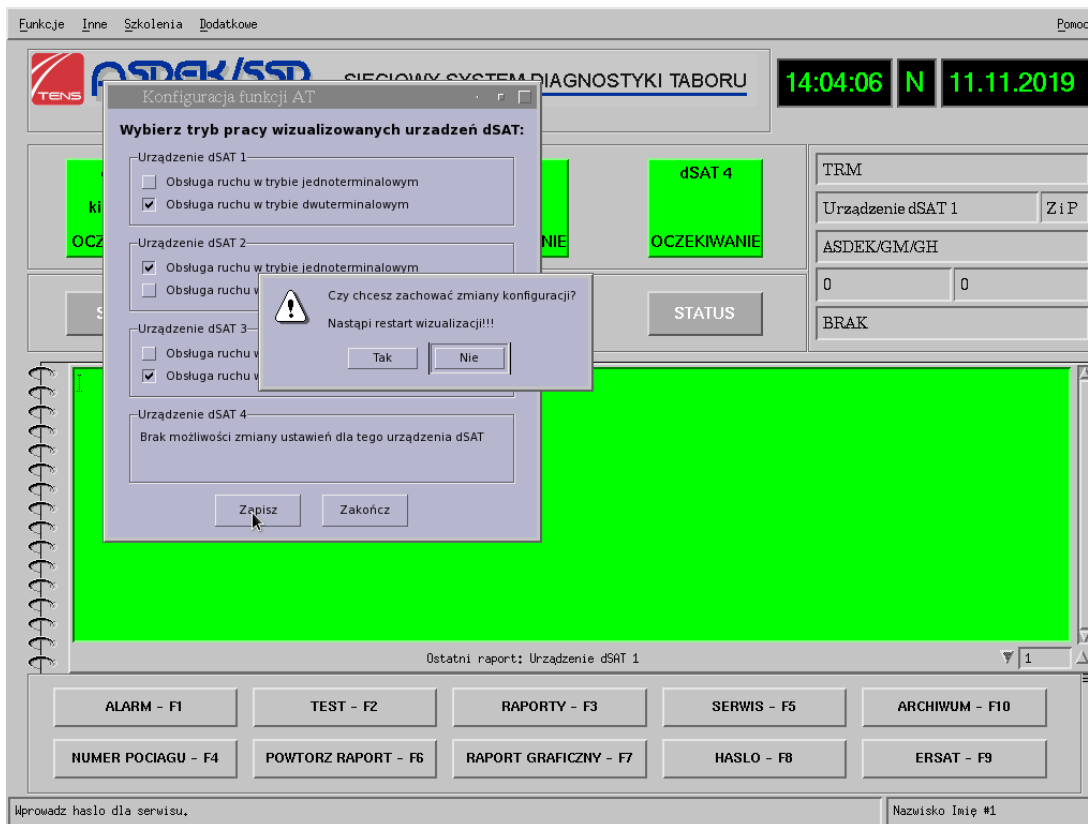
Na potrzeby niniejszego opisu przedstawiona zostanie przykładowa zmiana trybu funkcji AT:

1. „Urządzenie dSAT 1”: „Obsługa ruchu w trybie jednoterminalowym” „Obsługa ruchu w trybie dwuterminalowym” (obsługa kierunku zasadniczego - Z),
2. „Urządzenie dSAT 2”: „Obsługa ruchu w trybie dwuterminalowym” „Obsługa ruchu w trybie jednoterminalowym (Z i P).
3. „Urządzenie dSAT 3”: bez zmiany.
4. „Urządzenie dSAT 4”: bez zmiany.

Wybór konfiguracji dla danego urządzenia dSAT jest możliwy poprzez kliknięcie myszką w szare pole (punkt 5) tak, aby pojawił się znak „√” (punkt 6).

Po wybraniu wymaganych trybów pracy dla poszczególnych urządzeń dSAT należy kliknąć przycisk „Zapisz” (punkt 7). W wyniku tego pojawi się okienko z ostrzeżeniem, że zapisanie konfiguracji będzie skutkowało ponownym uruchomieniem wizualizacji – Rysunek 31.

Wciśnięcie przycisku „Zakończ” (punkt 8) kończy działanie konfiguratora bez wprowadzenia zmian.



Rysunek 31 Ekran z ostrzeżeniem o restarcie wizualizacji po zmianie trybu pracy terminala

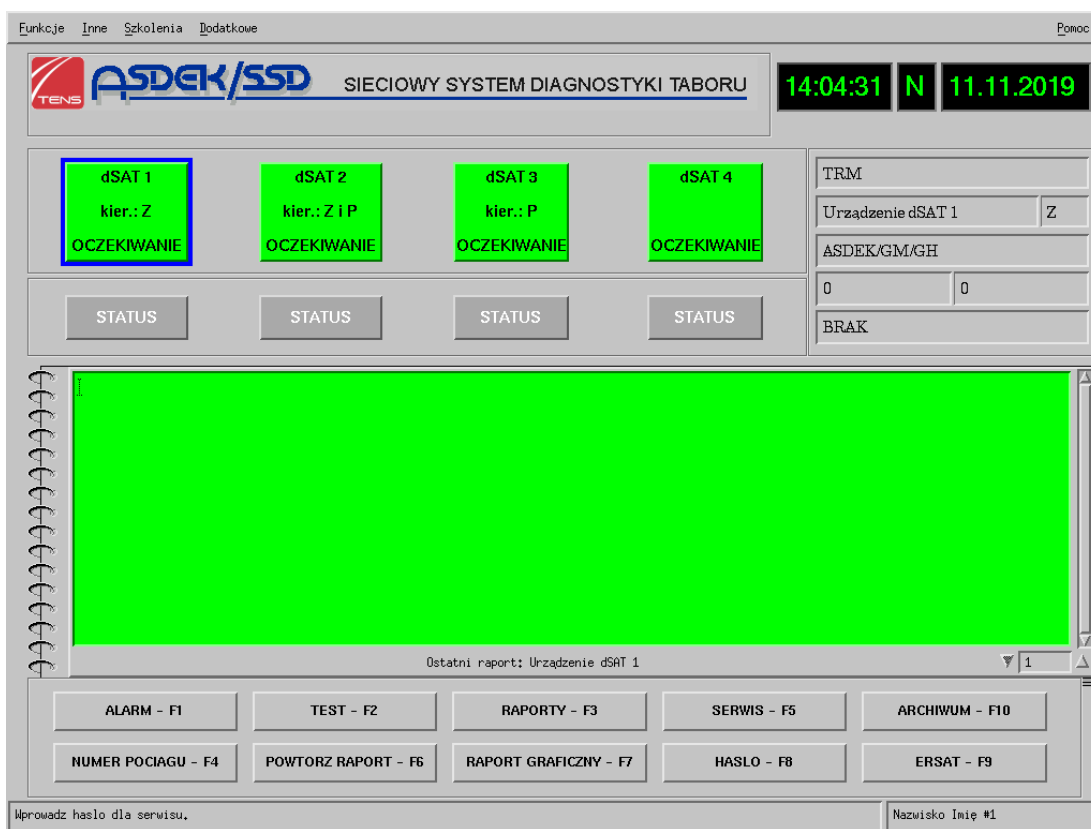
Przed wciśnięciem przycisku „Tak” należy upewnić się, że do lokalizacji urządzenia dSAT nie zbliży się pociąg. Przejazd pociągu przez bazę pomiarową urządzenia dSAT w czasie restartu wizualizacji będzie skutkował utratą informacji o wynikach detekcji przejeżdżającego pociągu. Po kliknięciu przycisku „Tak” wprowadzone zmiany zostaną zapisane i będą widoczne po restarcie wizualizacji. Po restarcie wizualizacji wymagane jest ponowne zalogowanie do systemu.

Konfiguracja urządzeń dSAT po zmianie:

1. „Urządzenie dSAT 1” – wybrana „Obsługa ruchu w trybie dwuterminalowym”. Terminal w lokalizacji TRM nadzoruje pociągi jadące w kierunku zasadniczym (Z).
2. „Urządzenie dSAT 2” – wybrana „Obsługa ruchu w trybie jednoterminalowym”. Terminal w lokalizacji TRM nadzoruje pociągi jadące w obu kierunkach: zasadniczym i przeciwnym do zasadniczego (Z i P).

3. „Urządzenie dSAT 3” – wybrana „Obsługa ruchu w trybie dwuterminalowym”. Terminal w lokalizacji TRM nadzoruje pociągi jadące w kierunku przeciwnym do zasadniczego (P).
4. „Urządzenie dSAT 4” – „Brak możliwości zmiany ustawień dla tego urządzenia dSAT”. Terminal w lokalizacji TRM nadzoruje pociągi jadące w obu kierunkach: zasadniczym i przeciwnym do zasadniczego (Z i P). Nie włączono funkcji AT, zatem nie ma możliwości zmiany trybu pracy dla tego urządzenia.

Efekt zmian jest widoczny na ekranie głównym w miejscach zaznaczonych czerwoną ramką - Rysunek 32, Rysunek 33.



Rysunek 32 Wizualizacja terminala pokazująca rezultat zmian w konfiguracji „Urządzenie dSAT 1”

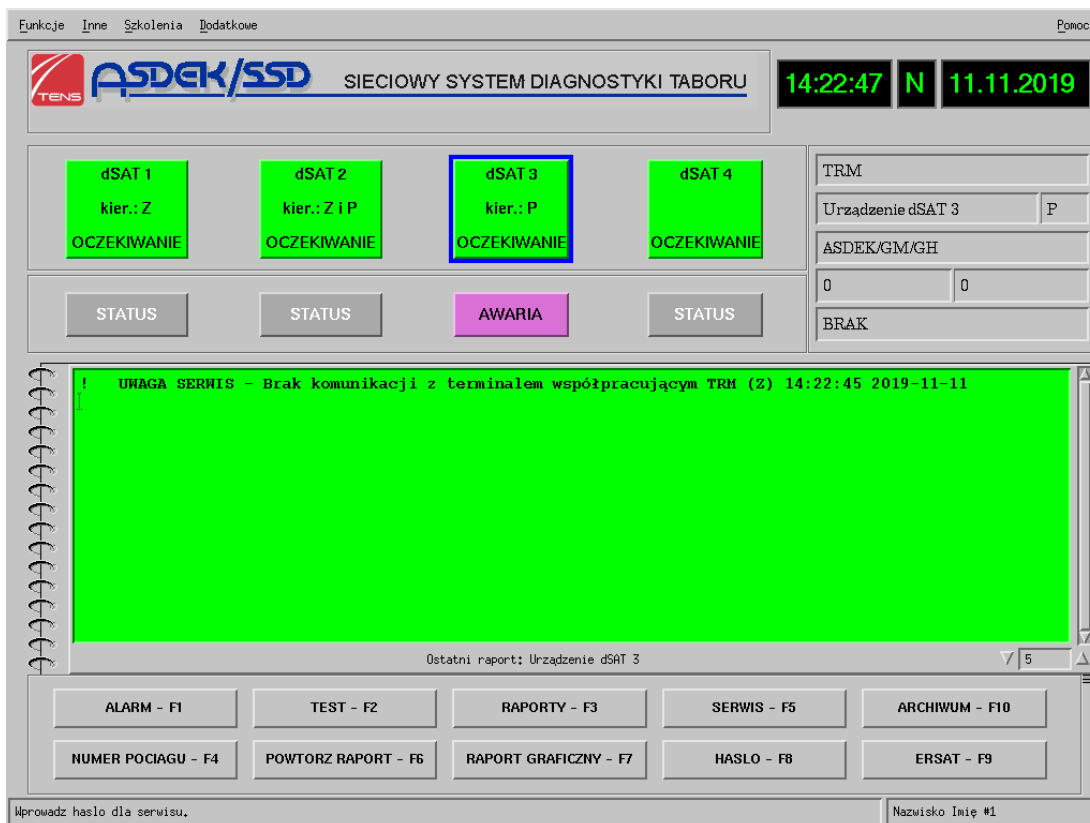


Rysunek 33 Wizualizacja terminala pokazująca rezultat zmian w konfiguracji „Urządzenie dSAT 2”

4.2.2 Konfiguracja Automatyycznego Terminala w przypadku problemów z łącznością

Oprogramowanie ASDEK bada dostępność terminala współpracującego i informuje Dyżurnego Ruchu o ewentualnych problemach z jego dostępnością. Dyżurny Ruchu na podstawie tych informacji może podjąć decyzję o tymczasowej zmianie parametrów konfiguracyjnych stanowiska terminalowego w taki sposób, aby obsługiwane były wszystkie przejazdy i informacje o stanie technicznym na jego stanowisku. Określenie „terminal współpracujący” odnosi się zawsze do drugiego terminala z pary podłączonej do urządzenia dSAT, np. dla terminala pracującego w kierunku zasadniczym (Z) będzie to terminal pracujący w kierunku przeciwnym do zasadniczego (P) i na odwrót.

Informacje o utracie i wznowieniu łączności z terminalem współpracującym pojawiają się automatycznie (oprogramowanie na stanowiskach terminalowych cyklicznie bada dostępność terminala współpracującego).

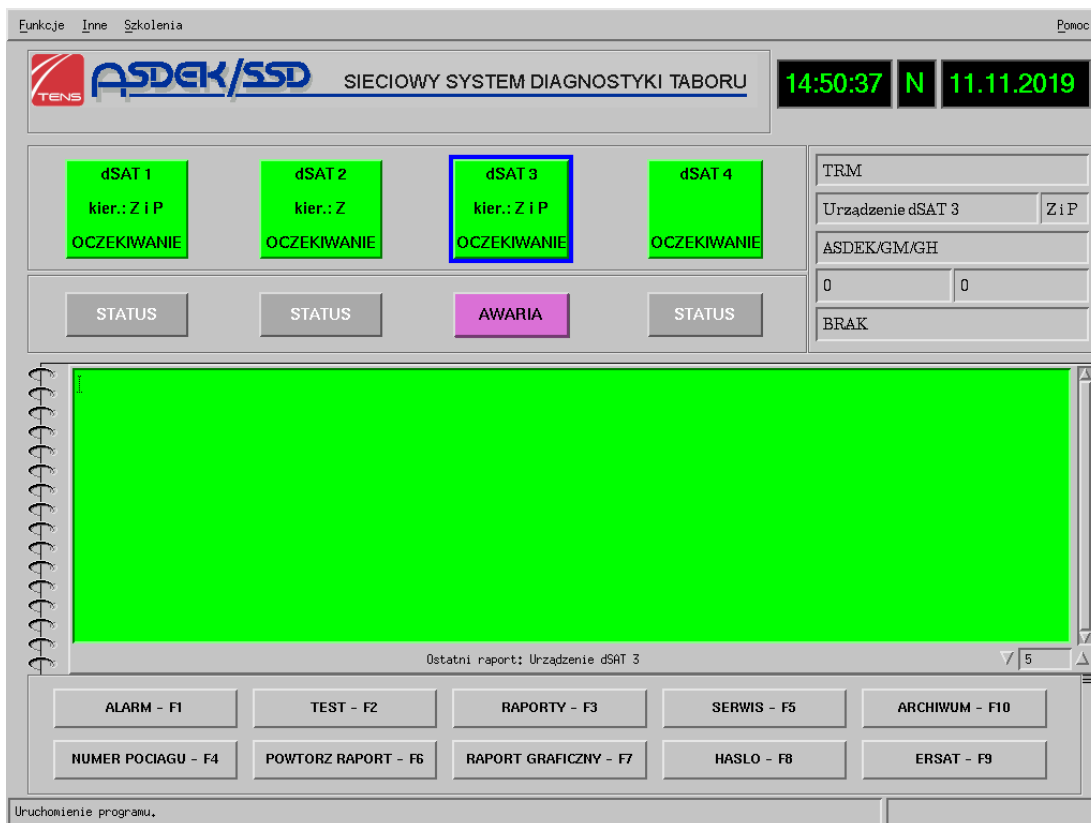


Rysunek 34 Przykładowy ekran z informacją o utracie łączności z terminalem współpracującym TRM (Z) obsługującym kierunek zasadniczy dla „Urządzenie dSAT 3” (dSAT 3)

Na powyższym rysunku widoczny jest podświetlony prostokąt ze stanem technicznym urządzenia dSAT (fioletowy, z napisem AWARIA). Napis AWARIA na fioletowym tle informuje o problemach ze stanem technicznym urządzenia. W tym przypadku oznacza to brak komunikacji z terminalem współpracującym w kierunku zasadniczym. Komunikat na wizualizacji jest połączony z komunikatem głosowym: „Brak komunikacji z terminalem współpracującym. Zawiadom serwis”.

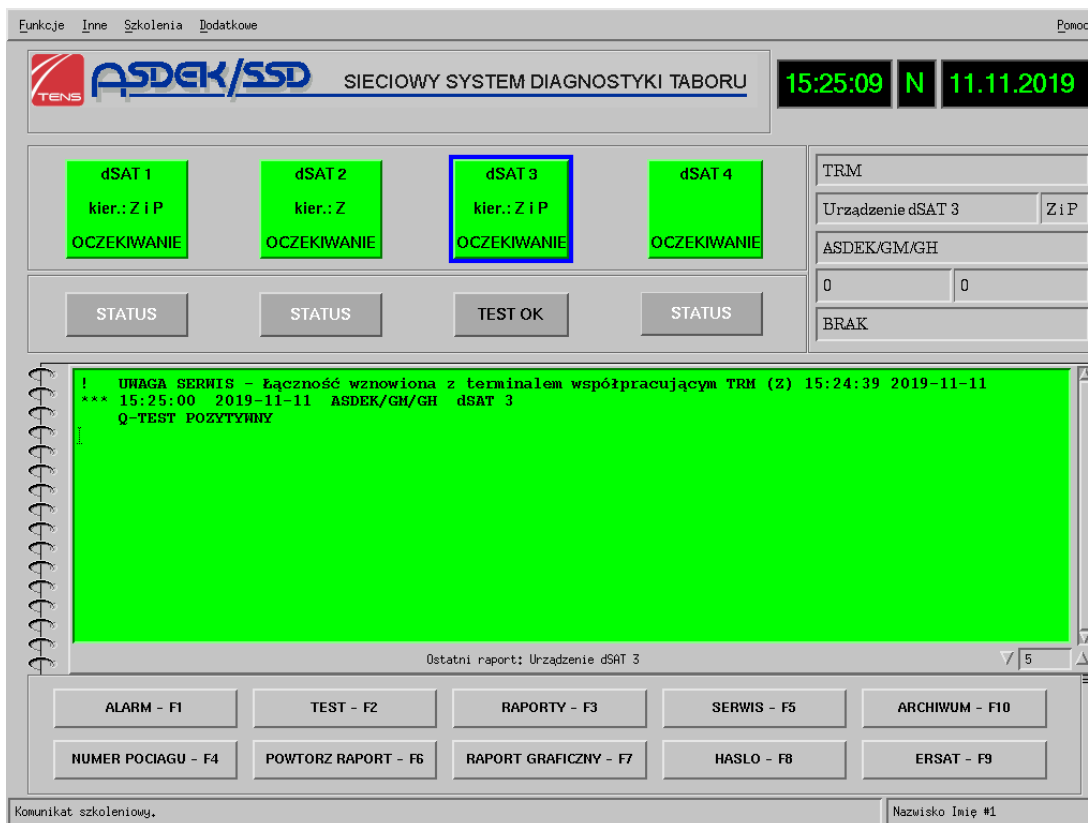
W celu przejęcia obsługi ruchu urządzenia „dSAT 3” w obu kierunkach należy zmienić jego konfigurację postępując zgodnie z procedurą opisaną w punkcie 5.2.1 Konfiguracja trybu Automatycznego Terminala (AT). Urządzenie „dSAT 3” należy przełączyć w tryb jednoterminalowy.

Rezultat zmiany pokazano na wizualizacji - Rysunek 35.



Rysunek 35 Rezultat zmiany konfiguracji dla „Urządzenie dSAT 3” – po utracie łączności z terminalem współpracującym

Po wznowieniu łączności pojawia się komunikat na wizualizacji o wznowieniu łączności z terminalem współpracującym w kierunku zasadniczym połączony z komunikatem głosowym „Komunikacja z terminalem współpracującym wznowiona” - **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.** Po poprawnym przejeździe kolejnego pociągu lub po odebraniu wyniku QTEST-u bez błędu znika napis AWARIA i kolor tła pod napisem zmienia się na szary z napisem TEST OK.



Rysunek 36 Przykładowy ekran z informacją o wznowieniu łączności z terminalem współpracującym TRM (Z) obsługującym kierunek zasadniczy dla „Urządzenie dSAT 3” (dSAT 3)

W celu powrotu do poprzedniej sytuacji, tj. obsługi ruchu w trybie dwuterminalowym należy zmienić konfigurację terminala postępując zgodnie z procedurą opisaną w punkcie 4.2.1 Konfiguracja trybu Automatycznego Terminala (AT). Urządzenie „dSAT 3” należy przełączyć w tryb dwuterminalowy. Rezultat zmiany pokazano na wizualizacji – **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania..**



Rysunek 37 Wynik zmiany konfiguracji dla „Urządzenie dSAT 3” – po wznowieniu łączności z terminalem współpracującym