

SKM d-7

INSTRUKCJA

**o dozorowaniu torów zarządzanych przez
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.**



Gdynia 2018 r.

SKM d-7

INSTRUKCJA

**o dozorowaniu torów zarządzanych przez
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.**

Gdynia 2018 r.

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

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

Wszelkie prawa zastrzeżone.

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

Uchwała nr 26 / 2018
Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
z dnia 16 lutego 2018 r.

w sprawie przyjęcia regulacji wewnętrznej pod nazwą „SKM d-7 Instrukcja o dozorowaniu torów zarządzanych przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o..”

Na podstawie § 11 ust. 1 i 2 Umowy Spółki oraz § 5 ust. 3 i ust. 4 pkt 8 Regulaminu Zarządu Spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gdyni, Zarząd postanawia co następuje:

§ 1

1. Zatwierdza i przyjmuje do stosowania w PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. nową treść regulacji wewnętrznej pod nazwą „SKM d-7 Instrukcja o dozorowaniu torów zarządzanych przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o..”, zwaną dalej Instrukcją.
2. Instrukcja została opracowana w oparciu o postanowienia Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (j.t. Dz. U. z 2017 r. poz. 2117).
3. Treść regulacji wewnętrznej pod nazwą „SKM d-7 Instrukcja o dozorowaniu torów zarządzanych przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o..” stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2

Instrukcja „SKM d-7 Instrukcja o dozorowaniu torów zarządzanych przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o..” wchodzi w życie z dniem 1 marca 2018 r.

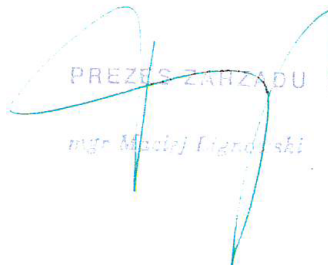
§ 3

Uchwałę podjęto jednogłośnie.

§ 4

Uchwała obowiązuje od dnia powzięcia.


CZŁONK ZARZĄDU
DYREKTOR
mgr Bartłomiej Jankowski


PREZES ZARZĄDU
mgr Maciej Ligęzański

SPIS TREŚCI

Rozdział I Postanowienia ogólne	8
§ 1 Zakres stosowania instrukcji.....	8
§ 2 Nadzór nad stosowaniem instrukcji.....	8
§ 3 Zasady dozoru torów Zarządcy.....	9
Rozdział II Zasady wykonywania obchodów	10
§ 4 Personel wykonujący obchody normalne.....	10
§ 5 Kwalifikacje toromistrza.....	10
§ 6 Częstotliwość wykonywania obchodów normalnych.....	11
§ 7 Sposób wykonywania obchodów normalnych.....	11
§ 8 Używanie środków łączności.....	12
§ 9 Obchody nadzwyczajne.....	13
§ 10 Posterunki nadzwyczajnego dozoru.....	14
§ 11 Objazdy sprawdzające.....	14
Rozdział III Szczegółowe obowiązki osoby dokonującej obchód torów	15
§ 12 Zależność służbowa toromistrza.....	15
§ 13 Czynności przy objęciu obchodu torów.....	15
§ 14 Obowiązki w trakcie obchodów torów.....	15
§ 15 Wykonywanie prac naprawczych.....	20
§ 16 Przekazanie obchodu.....	21
§ 17 Przerwanie obchodu.....	21
§ 18 Dokończenie obchodu.....	22
§ 19 Książka kontroli obchodów D803.....	22

Rozdział IV Postępowanie podczas szczególnych okoliczności	23
§ 20 Ogólne zasady postępowania w przypadku wykrycia nieprawidłowości w infrastrukturze kolejowej.....	23
§ 21 Pęknięcie szyny.....	24
§ 22 Uszkodzenie linii teletechnicznych, linii wysokiego napięcia, sieci trakcyjnej, urządzeń srk.....	24
§ 23 Postępowanie w warunkach zimowych.....	25
§ 24 Postępowanie w razie pożaru.....	25
§ 25 Znalezienie na torze obcych przedmiotów.....	26
§ 26 Znalezienie na torze zwłok ludzkich lub rannych osób.....	26
§ 27 Naruszenie granic obszaru kolejowego.....	27
§ 28 Naruszenie skrajni budowli.....	27
§ 29 Postępowanie podczas przejścia pociągów, pojazdów pomocniczych i wózków roboczych	27
Rozdział V Częstotliwości wykonywania obchodów, oględzin, badań technicznych, przeglądów torów, rozjazdów, skrzyżowań, podtorza oraz obiektów inżynierskich	28
§ 30 Rodzaje badań i ich minimalne częstotliwości.....	28
Załącznik nr 1. Wyposażenie osoby uprawnionej do dokonywania obchodów torów	31

ROZDZIAŁ I

Postanowienia ogólne

§1

Zakres stosowania instrukcji

1. Niniejsza instrukcja ma zastosowanie na torach kolejowych (w tym bocznicach kolejowej w Wejherowie) zarządzanych przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., zwana dalej Zarządcą lub Spółką.
2. Dozorowaniu podlegają wszystkie tory Zarządcy, w tym również czasowo zamknięte dla ruchu i stacje zamknięte dla celów technicznych.
3. Niniejsza instrukcja reguluje:
 - a) sposób, porządek i terminy realizacji dozoru torów,
 - b) wymagane czasookresy dokonywania oględzin, badań technicznych oraz przeglądów torów, rozjazdów, skrzyżowań torów, obiektów inżynierskich oraz podtorza kolejowego.

§2

Nadzór nad stosowaniem instrukcji

1. Właściwe stanowiska nadzoru i kontroli powinny kontrolować prawidłowość dozoru torów kolejowych, terminowość realizacji obchodów, prowadzenia dokumentacji oraz usuwania stwierdzonych usterek.
2. Do stanowisk określonych w ust. 1 należą:
 - a) Naczelnik Wydziału Infrastruktury,
 - b) Naczelnik Sekcji Infrastruktury,
 - c) Kontroler ds. Drogowych,
 - d) Mistrz grupy robót właściwy ds. drogowych.
3. Dyrektor ds. Infrastruktury pełni funkcję koordynatora oraz głównego zwierzchnika stanowisk określonych w ust. 2.
4. Stanowiska określone w ust. 2 i ust. 3 pełnią swoje obowiązki wg właściwości wynikających z regulaminu organizacyjnego obowiązującego w Spółce.

§3

Zasady dozoru torów Zarządcy

1. Dozorowanie torów Zarządcy ma na celu:

- a) stałe nadzorowanie i sprawdzanie torów głównych, głównych dodatkowych, bocznych i innych wraz z ułożonymi w nich rozjazdami jak również stanu torowiska, wiaduktów i przepustów oraz innych urządzeń stałych - ze względu na ciągłość i bezpieczeństwo ruchu pociągów,
- b) sprawowanie systematycznego nadzoru nad przestrzeganiem porządku i czystości w obrębie terenu kolejowego,
- c) okresowe nadzorowanie i sprawdzanie stanu urządzeń i porządku na torach czasowo wyłączonych z eksploatacji lub zamkniętych dla potrzeb technicznych.

2. Dozorowanie torów Zarządcy realizowane jest przez:

- a) obchody normalne - wykonywane na całej długości torów stale, w odstępach czasu określonych niniejszą instrukcją,
- b) obchody nadzwyczajne - wykonywane poza obchodami normalnymi w miarę potrzeby z powodu wyjątkowych okoliczności (na polecenie Dyrektora ds. Infrastruktury),
- c) posterunki nadzwyczajnego dozoru - organizowane czasowo w miarę potrzeby dla osłony miejsc niebezpiecznych (na polecenie Dyrektora ds. Infrastruktury),
- d) objazdy sprawdzające - wykonywane doraźnie według wynikłych potrzeb i warunków lokalnych.

3. Dozorowanie terenów i obiektów wydzielonych (lokomotywnie, wagonownie, myjnie ręczne i mechaniczne itp.) oraz urządzeń ze stałą obsadą odbywa się według odrębnych instrukcji.

Rozdział II

Zasady wykonywania obchodów

§4

Personel wykonujący obchody normalne

1. Obchód normalny torów na działce powinna wykonywać uprawniona osoba określona w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.
2. W Spółce osobą uprawnioną do wykonywania obchodów torów jest toromistrz.
3. Obchody torów może wykonywać mistrz ds. drogowych posiadający uprawnienia toromistrza i pozostałe kwalifikacje określone w §5.
4. Bezpośredni nadzór nad pracą toromistrza sprawuje mistrz ds. drogowych.

§5

Kwalifikacje toromistrza

1. Toromistrz powinien spełniać określone wymagania:
 - a) posiadać odpowiednie przeszkolenie potwierdzone zdaniem egzaminem kwalifikacyjnym na dane stanowisko (zgodnie z rozporządzeniem określonym w §4 ust.1.),
 - b) zdać egzamin autoryzacyjny,
 - c) poddawać się szkoleniom okresowym (pouczeniom),
 - d) poddawać się egzaminom okresowym zakończonym egzaminem [zgodnie z postanowieniami Instrukcji o przygotowaniu i doskonaleniu zawodowym kadr w PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. SKM a-5 (A-5)],
 - e) znać i przestrzegać postanowień przepisów, instrukcji oraz zarządzeń, regulaminów dotyczących obchodów, w szczególności Instrukcji SKM r-1, SKM e-1 (E-1), SKM R-17, Warunków technicznych: SKM d-1, SKM d-3, Instrukcji SKM d-4, SKM d-14 przyjętych do stosowania przez Spółkę,
 - f) posiadać stan zdrowia wymagany odrębnymi przepisami, potwierdzony orzeczeniem lekarza ds. medycyny kolejowej,

- g) znać warunki miejscowe pod względem techniczno-ruchowym w tym: największą dopuszczalną prędkość pociągów, kierunek ruchu zasadniczego strefy manewrów, rozmieszczenie materiałów awaryjnych i narzędzi.

§6

Częstotliwość wykonywania obchodów normalnych

1. Obchody normalne torów Zarządcy powinny być wykonywane nie rzadziej niż 1 raz w tygodniu (i nie częściej niż co czwarty dzień), przy dobrym stanie technicznym nawierzchni.
2. Toromistrz zgodnie z postanowieniami Instrukcji SKM d-9 powinien wykonać obchód nie rzadziej niż raz na 2 tygodnie, ale w celu zachowania warunku z ust. 1. obchód powinien wykonać mistrz ds. drogowych (w przypadku, gdy obchodu nie wykonuje toromistrz).
3. Jeżeli tego wymaga stan nawierzchni decyzję o zarządzeniu wykonywania obchodów częściej niż to podano w ust. 1., obchodów nadzwyczajnych lub posterunków nadzwyczajnego nadzoru podejmuje Dyrektor ds. Infrastruktury na wniosek Naczelnika Sekcji Infrastruktury lub Kontrolera ds. Drogowych.
4. Dokonanie obchodu toru w ramach przeglądu i oględzin przez personel nadzoru nie zwalnia z obowiązku wykonania obchodu normalnego torów, o którym mowa w ust. 1 lub ust. 2.

§7

Sposób wykonywania obchodów normalnych

1. Obchód torów powinien być wykonywany w granicach każdej działki torowej osobno, w godzinach normalnej pracy (nie dotyczy obchodów nadzwyczajnych). Obchody torów powinny być wykonywane przy dobrej widoczności, za dnia. Wyjątki są dopuszczalne np. dla oświetlonego przekrycia pod torami z wykuszami, gdzie obchód może być wykonany w czasie najmniejszego ruchu pociągów.
2. Obchód powinien być wykonywany zgodnie z wykresem ramowym obchodów torów podanym w książce kontroli obchodów toru D803. Obchód, który nie odbył się w wyznaczonym terminie powinien być wykonany natychmiast po ustaniu przyczyn jego odwołania.

3. Pracownik wykonujący obchód nie powinien obchodzić dziennie więcej niż 16 km torów na zmianie.
4. W przypadku, gdy wykonujący obchód podejmuje również inną pracę w torach, każda przewidziana na tę czynność godzina skraca obchód o 2 km.
5. Pracownik dokonujący obchodu powinien być zaopatrzony w przybory sygnałowe i niezbędne narzędzia zgodnie z załącznikiem Nr 1. W czasie obchodzenia torów musi być ubrany w kamizelkę ostrzegawczą koloru pomarańczowego.
6. Pracownik wykonujący obchód powinien rejestrować fakt dokonania obchodu po danym torze w dokumentach prowadzonych przez punkty kontrolne działki. Punkty kontrolne ustala Naczelnik Sekcji Infrastruktury. Punktami kontrolnymi mogą być obsadzone posterunki ruchu, rewizji technicznej lub przejazdu kolejowo-drogowe strzeżone przez dróżników drogowych.
7. W przypadku dokonywania obchodu szlaku wielotorowego obchód winien być dokonywany po każdym torze oddzielnie i fakt dokonania obchodu danego toru za każdym razem należy rejestrować w punkcie kontrolnym.
8. Wszystkie usterki i nieprawidłowości zauważone przez dokonującego obchód dotyczące stanu torów, wiaduktów, przepustów (mającymi związek z drogą kolejową) oraz mające oczywisty związek z bezpieczeństwem ruchu kolejowego powinny być odnotowane w Książce D803 na stronie do tego przeznaczonej.

§8

Używanie środków łączności

1. Zasadniczym środkiem łączności dla pracownika wykonującego obchód jest radiotelefon lub warunkowo telefon komórkowy.
2. Na torach wyposażonych w radiołączność pociągową i drogową przekazywanie informacji przez pracownika dokonującego obchód powinno odbywać się za pomocą radiotelefonu działającego na kanale utrzymania. Użycie kanału sieci pociągowej dopuszczalne jest wyłącznie w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego dla przekazania meldunku w systemie alarmowym. Ze względu na bezpieczeństwo pracy pracownika dokonującego obchód powinien pozostawać on na nasłuchu na kanale pociągowym.

3. Przy obsłudze środków radiołączności należy przestrzegać postanowień odrębnych instrukcji, a pracownicy wykonujący obchód, wyposażeni w radiotelefon noszony, powinni być przeszkoleni z zakresu obsługi danego sprzętu.

§9

Obchody nadzwyczajne

1. Obchody nadzwyczajne mogą być zarządzane w ustalonych okresach czasu, w razie okoliczności wyjątkowych, a mianowicie:

- a) w razie zjawisk żywiołowych, mogących zagrozić bezpieczeństwu ruchu (zawieje, powodzie, ulewy, itp.) oraz gdy na skutek upałów (powyżej + 30°C) istnieje niebezpieczeństwo wybożenia torów lub w okresie niskich temperatur (poniżej - 20°C) z uwagi na wzmożone pękanie szyn,
- b) w związku z przejazdem pociągów nadzwyczajnych specjalnego znaczenia,
- c) w innych przypadkach, gdy może być zagrożone bezpieczeństwo.

2. Obchody nadzwyczajne w przypadkach wymienionych w ust. 1 lit. a zarządza Dyrektor ds. Infrastruktury. W przypadkach szczególnie nagłego wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, wprowadzenie obchodów nadzwyczajnych może zarządzić Naczelnik Sekcji Infrastruktury powiadamiając o tym niezwłocznie Naczelnika Wydziału Infrastruktury oraz Dyrektora ds. Infrastruktury. Toromistrz o fakcie przystąpienia do obchodu nadzwyczajnego obowiązany jest powiadomić zwierzchnika.

3. Obchody nadzwyczajne, w przypadkach wymienionych w ust. 1 lit. b i c niniejszego paragrafu zarządza Dyrektor ds. Infrastruktury zgodnie z obowiązującymi przepisami lub w uzasadnionych przypadkach z własnej inicjatywy.

4. Osoba zarządzająca obchody nadzwyczajne ustala uprzednio ich granice i sposób wykonania w zależności od potrzeb i miejscowych warunków.

5. Pracownicy wykonujący obchód nadzwyczajny powinni być należycie instruowani co do zleconych im czynności, a w szczególności jak należy postępować w razie ujawnienia w torze lub budowlach uszkodzeń mogących zagrażać bezpieczeństwu ruchu.

6. Sposób prowadzenia przez pracownika wykonującego obchód nadzwyczajny dokumentacji odnośnie zapisów w książce kontroli obchodów D803 i rejestracji na punktach kontrolnych oraz powiadomienia zwierzchnika służbowego o wynikach

obchodu obowiązuje taki sam jak w przypadku obchodu normalnego, jeżeli w zarządzeniu wprowadzającym obchód nadzwyczajny nie określono tego odmiennie.

§ 10

Posterunki nadzwyczajnego dozoru

1. Jeżeli zachodzi konieczność osłony tylko pewnych miejsc niebezpiecznych w torze lub poszczególnych budowli (np. wiadukt) to zamiast obchodów mogą być wystawione posterunki nadzwyczajnego dozoru.
2. Decyzję w sprawie wystawienia posterunku nadzwyczajnego dozoru podejmuje Naczelnik Sekcji Infrastruktury (na polecenie Dyrektora ds. Infrastruktury). O wystawienie posterunku nadzwyczajnego dozoru może wnioskować Inspektor Diagnosta ds. nawierzchni i podtorza kolejowego (podając zakres obowiązków oraz określenie potrzeb prowadzenia dodatkowej dokumentacji z obserwacji miejsca niebezpiecznego i sposobu prowadzenia tej dokumentacji). Gdy zajdzie nagła potrzeba osłony miejsca niebezpiecznego decyzję podejmuje toromistrz, powiadamiając o tym w trybie pilnym Naczelnika Sekcji Infrastruktury. O wystawieniu posterunku nadzwyczajnego dozoru Naczelnik Sekcji Infrastruktury powiadamia Naczelnika Wydziału Infrastruktury oraz Dyrektora ds. Infrastruktury.
3. Dla osłony miejsca niebezpiecznego można wyznaczyć toromistrza.

§ 11

Objazdy sprawdzające

1. Dla okresowego nadzorowania i sprawdzania stanu toru, podtorza, budowli inżynierskich i urządzeń kolejowych oraz przestrzegania porządku na torach czasowo wyłączonych z eksploatacji lub zamkniętych dla potrzeb technicznych, Naczelnik Sekcji Infrastruktury zamiast obchodu może wprowadzić objazdy sprawdzające - nie rzadziej niż raz w miesiącu. Objazd należy dokonać z ostatniego wagonu pociągu lub kabiny maszynisty (po uprzednim pozyskaniu upoważnienia do takich jazd). Objazd sprawdzający może być również wykonany przy użyciu pojazdu specjalnego (wózka motorowego, drezyny).

Rozdział III

Szczegółowe obowiązki osoby dokonującej obchód torów

§12

Zależność służbowa toromistrza

1. Zależność służbową toromistrza określa Instrukcja SKM d-9.
2. W zakresie spraw związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego, toromistrz może otrzymywać doraźne polecenia od dyżurnych ruchu.
3. W razie otrzymania polecenia służbowego od wyższego stopniem przełożonego, należy je wykonać, powiadamiając niezwłocznie zwierzchnika służbowego.

§13

Czynności przy objęciu obchodu torów

1. Obejmując obchód torów należy zapoznać się z aktualną sytuacją ruchową oraz jakie są w danym dniu wykonywane prace na linii kolejowej. W razie potrzeby należy zapoznać się z postanowieniami "Tymczasowego regulaminu prowadzenia ruchu pociągów podczas wykonywania robót". Należy znać aktualne punkty w torze wyznaczone do obserwacji i posiadać aktualny wykaz osygnalizowania linii sygnałami i wskaźnikami. Należy posiadać wymagane wyposażenie (Załącznik nr 1). Jeżeli toromistrz wyposażony jest w radiotelefon, zobowiązany jest do nawiązania kontroli łączności na kanale utrzymania z dyżurnym ruchu. Powinien poinformować dyżurnego o rozpoczęciu obchodu oraz pozostawać na nasłuchu radiotelefonicznym.
2. Wykonanie obchodu należy potwierdzić wpisem do Książki D803 oraz do Książki D831 (w sposób określony w Instrukcji SKM d-4).

§14

Obowiązki w trakcie obchodu torów

1. Podczas wykonywania obchodu podstawowym zadaniem jest regularne przeglądanie nawierzchni. Należy również zwracać uwagę na inne budowle i urządzenia zainstalowane w torze lub obok toru, dbać o bezpieczeństwo ruchu

pociągów, ujawniać i natychmiast usuwać powstałe uszkodzenia w nawierzchni zagrażające bezpieczeństwu ruchu pociągów oraz zapobiegać ich tworzeniu się. Jeżeli usunięcie usterki jest niemożliwe, to do czasu naprawy miejsce niebezpieczne należy osłaniać zgodnie z Instrukcją sygnalizacji SKM e-1 (E-1).

2. W przypadku zauważenia usterki zagrażającej bezpieczeństwu ruchu należy przedsięwziąć wszelkie możliwe środki w celu niedopuszczenia do wypadku kolejowego oraz powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu.

3. Przydzielone czynności należy wypełniać sumiennie, w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu pociągów oraz własne bezpieczeństwo pracy. Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu pociągów powinno mieć pierwszeństwo przed wykonywaniem wszystkich innych przydzielonych czynności.

4. Na liniach jednotorowych pracownik wykonujący obchód powinien co najmniej jeden raz przejść po torze, na liniach dwu i wielotorowych oraz na stacjach należy każdorazowo przejść osobno po każdym z torów, idąc na liniach dwu i więcej torowych zawsze w kierunku przeciwnym zasadniczemu kierunkowi ruchu pociągów.

5. Należy dokonywać na bieżąco zapisów w Książce kontroli obchodów D803 o zauważonych usterekach zagrażających bezpieczeństwu ruchu pociągów.

6. Dla zachowania bezpieczeństwa osobistego należy mieć stale włączony radiotelefon i w porozumieniu z dyżurnym ruchu powiadamiać się o aktualnej sytuacji ruchowej, w szczególności: wprowadzenie jazdy po torze niewłaściwym, uruchomienie pociągów niestałych, pojazdów roboczych i pomocniczych oraz o znacznych odchyleniach od rozkładu jazdy.

7. Osoba dokonująca obchód torów dokonuje wzrokowej kontroli toru i urządzeń:

1) Tory:

należy zwracać uwagę na stopień zużycia lub uszkodzeń nawierzchni oraz odkształceń toru; tory bezстыkowe powinny być obserwowane pod względem ich zachowania i stabilizacji szczególnie na odcinkach hamowania pociągów (przed semaforami i przystankami), odcinkach silnie nasłonecznionych, w łukach o promieniach mniejszych niż 800 m, czy nie ma deformacji toru lub odkrycia czoł podkładów świadczących o naruszeniu stabilności toru; należy obserwować czy:

- a) nie występują pęknięte (uszkodzone) szyny lub łubki oraz złącza klejono-sprężone,
- b) spoiny, zgrzeiny nie posiadają widocznych uszkodzeń (rysy, pęknięcia),

- c) w szynach zakwalifikowanych podczas badań defektoskopowych lub diagnostycznych, wady zakwalifikowane do obserwacji nie postępują,
- d) nie występują uszkodzenia podkładów (mostownic), które nie zapewniają właściwego podparcia szyn i szerokości (prześwitu) toru,
- e) przytwierdzenia szyn do podkładów są prawidłowe i kompletne,
- f) w torze nie występują oznaki pełzania szyn lub całego toru,
- g) wskaźniki, sygnały i znaki drogowe nie są uszkodzone lub niewidoczne i znajdują się na właściwym miejscu,
- h) czy żaden przedmiot (np. drzewo, słup trakcyjny) nie zbliżył się do skrajni budowli kolejowej;

2) Rozjazdy:

dokonując oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów podczas obchodu należy sprawdzać rozjazdy zgodnie z postanowieniami Instrukcji SKM d-4.

3) Podtorze:

obserwując torowisko należy zwracać uwagę czy:

- a) podsypka nie została podmyta lub rozmyta,
- b) nie ma widocznego osiadania toru (dołków) oraz zapadlisk w pobliżu toru,
- c) skarpy podtorza i rowów bocznych nie zostały uszkodzone lub nie są narażone na osunięcie się,
- d) rowy boczne nie zostały zasypane i czy w nich nie zatrzymuje się woda
- e) nie występują tzw. wychlapy;

4) Obiekty inżynierskie:

obserwując z poziomu toru wiadukty, mosty, przepusty, przekrycie nad torami, przejścia pod torami, kładki dla pieszych i ściany oporowe należy zwracać uwagę, czy:

- a) w korytach pod mostami lub w przepustach zgromadziły się przedmioty utrudniające swobodny przepływ wody,
- b) ogólny stan obiektów inżynierskich nie nasuwa obaw pod względem bezpieczeństwa ruchu pociągów i osób,
- c) nie ma widocznych uszkodzeń nawierzchni na obiektach (szyn, podkładów, odbojnic, blach, mostownic);

5) Przejazdy kolejowo- drogowe:

podczas obchodu należy nadzorować stan przejazdów kolejowo-drogowych oraz zwracać uwagę na stan techniczny tych przejazdów, w szczególności należy sprawdzać, czy:

- a) żłobki na przejazdach nie są zanieczyszczone, a ich wymiary są odpowiednie,
- b) dojazd do przejazdu jest w należytym stanie i prawidłowo osygnalizowany zgodnie z postanowieniami Warunków technicznych SKM d-1,
- c) płyty przejazdowe nie są nadmiernie rozsunięte, uszkodzone i nie klawiszują,
- d) nie są uszkodzone w widoczny sposób urządzenia sygnalizacji przejazdowej jak np. sygnalizatory przejazdowe, półrogatki z napędami elektrycznymi oraz roгатki na przejazdach obsługiwanych z odległości;

6) Urządzenia trakcyjne, teletechniczne i automatyki

należy zwracać uwagę, czy

- a) słupy linii teletechnicznych i energetycznych nie przewróciły się lub nie pochyliły,
- b) przewody nie są pozrywane lub poplątane i czy na nich nie są zawieszane jakiegokolwiek przedmioty (drut, sznur reklamy),
- c) sygnalizatory i wskaźniki przytorowe (stałe i przenośne) nie są uszkodzone w widoczny sposób,
- d) czujniki szynowe, kontenery, skrzynki i szafy torowe nie są uszkodzone,
- e) na złączach izolowanych w torach i rozjazdach nie ma spływów, zanieczyszczenia opiłkami, uszkodzonej izolacji, niedokręconych lub braku śrub,
- f) na torach zelektryfikowanych łączniki szynowe powrotnej sieci trakcyjnej, linki dławików torowych, kable powrotne do podstacji trakcyjnych i kabin sekcyjnych oraz linki uszyniające słupy trakcyjne nie są uszkodzone (zerwane lub ponacinane), a także czy nie ma wyraźnych objawów uszkodzenia sieci trakcyjnej (przewrócone, skrzywione lub uszkodzone słupy, zerwane przewody),
- g) nie są zerwane konstrukcje podtrzymujące na słupach, zbite izolatory itp.,
- h) zainstalowane w torze urządzenia kontroli prowadzenia pociągów (shp, itp.) nie są uszkodzone lub odkręcone.

8. Oprócz spostrzeżeń dotyczących stanu technicznego urządzeń i budowli wymienionych w ust. 7 podczas obchodu należy zwracać uwagę na to, co dzieje się na torze i w bezpośrednim sąsiedztwie, a co może mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz na sprawy ogólnego porządku, a mianowicie czy:

- a) stan osygnalizowania torów jest właściwy i zgodny z wykazem,
- b) nie ma podłożonych pod szyny, podkłady jak również pod części mostów, wiaduktów, przepustów podejrzanych przedmiotów oraz czy w złączach szyn nie tkwią obce przedmioty,
- c) nie ma śladów naruszenia podsypki lub torowiska (występowanie tzw. „dzikich przejść”),
- d) na torze nie ma przedmiotów, które wypadły z pociągu lub pojazdów drogowych, albo które zostały umyślnie lub przypadkowo pozostawione,
- e) nie powstał pożar w granicach terenu kolejowego lub bezpośrednim sąsiedztwie oraz nie tlą się drewniane części nawierzchni lub kładek, wiaduktów itp.,
- f) materiały przygotowane do robót złożone w pobliżu toru nie wchodzą w skrajnię budowli oraz czy są należycie zabezpieczone przed pożarem,
- g) na terenie kolejowym osoby postronne nie wykonują robót bez zezwolenia Zarządcy, a w pobliżu granic terenu kolejowego nie są wznoszone budowle lub wykonywane wykopy,
- h) drzewa stojące obok torów nie grożą przewróceniem się na tor lub uszkodzeniem przewodów teletechnicznych lub trakcyjnych, a ich gałęzie nie wchodzą w skrajnię budowli kolejowej,
- i) w trójkątach widoczności przejazdów niestrzeżonych nie ma przeszkód ograniczających widoczności,
- j) na terenie kolejowym nie są robione nielegalne wysypiska śmieci.

9. Przybyłemu na teren pracy zwierzchnikowi lub organom kontrolnym osoba wykonująca obchód ma obowiązek złożyć ustny meldunek zawierający skrót przebiegu obchodu oraz okazać Książkę kontroli obchodu D803 do wglądu.

§15

Wykonywanie prac naprawczych

1. Jeżeli czynności obchodu nie wypełniają całkowicie ustawowego czasu pracy, można przydzielić inne czynności, jeżeli to nie będzie ujemnie wpływać na terminowość i dokładność wykonania czynności związanych z obchodem. Osobie dokonującej obchodu mogą być polecone do wykonania prace związane z utrzymaniem nawierzchni, w szczególności:

- a) konserwacja rozjazdów znajdujących się w torach głównych stacji lub posterunków nieczynnych dla potrzeb technicznych,
- b) czyszczenie i smarowanie odpowiednimi smarami poduszek ślizgowych w zwrotnicach oraz części trących zwrotnic i zamknięć zwrotnicowych (bez przekładania rozjazdów),
- c) czyszczenie żłobków w kierownicach,
- d) dokręcenie śrub i wkrętów,
- e) oczyszczenie zwrotnicy ze śniegu,
- f) sprawdzenie i dokręcenie wszystkich połączeń śrubowych w miejscu doraźnej naprawy szyn,
- g) na przejazdach kolejowo-drogowych oczyszczenie żłobków,
- h) w przypadku uszkodzeń prowizorycznych łączników szynowych dokonać ich naprawy lub wymiany,
- i) wymiana pojedynczych złączek.

2. Wszelkie roboty naprawcze należy wykonywać zgodnie z postanowieniami przepisów i instrukcji oraz przy zachowaniu warunków bezpieczeństwa i higieny pracy.

3. Wykonywanie pracy podczas ulewnych deszczów, silnej mgły i zamieci śnieżnej, w porze nocnej i o zmierzchu, przy niesprzyjających warunkach widzialności należy ograniczać tylko do przypadków bezpośredniego zagrożenia dla ruchu pociągów.

4. Inne prace nie związane bezpośrednio z obchodem powinny być zlecone do wykonania po zakończeniu obchodu.

§16

Przekazanie obchodu

1. Po zakończeniu obchodu osoba dokonująca obchodu powinna:
 - a) zdać bezpośrednio zwierzchnikowi sprawozdanie ustne z wykonywanych czynności,
 - b) zameldować o wszelkich wydarzeniach i okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo i sprawność ruchu,
 - c) w tym samym dniu lub najpóźniej w dniu następnym rano przedstawić do wglądu Książkę kontroli obchodów D803, celem podpisania przez bezpośredniego zwierzchnika przyjęcia do wiadomości dokonanych podczas obchodu zapisów,
 - d) przed opuszczeniem torowiska zgłosić dyżurnemu ruchu telefonicznie lub pisemnie wpisem do Dziennika D831 zakończenie obchodu.
2. W przypadkach, gdy stan toru zagraża bezpieczeństwu ruchu, lecz nie ma potrzeby dozoru miejsca niebezpiecznego, osoba dokonująca obchodu powinna osobiście odnotować usterkę w Dzienniku D831 oraz niezwłocznie powiadomić o tym fakcie Naczelnika Sekcji Infrastruktury.

§17

Przerwanie obchodu

1. Obchód powinien być zakończony według wykresu ramowego obchodów torów.
2. Przerwanie obchodu dopuszcza się tylko w warunkach szczególnych:
 - a) w razie niebezpieczeństwa dla ruchu pociągów i konieczności podjęcia przez osobę dokonującą obchodu czynności osłony miejsca niebezpiecznego w torze lub osłony pociągu,
 - b) dla strzeżenia zwłok lub udzielenia pomocy rannemu,
 - c) w razie nagłej utraty zdolności do wykonania czynności ze względu na stan zdrowia,
 - d) w razie bezpośredniego niebezpieczeństwa utraty zdrowia lub życia przez osobę wykonującą obchód torów.

3. Jeżeli zaistniałe warunki nie zezwolą na dalsze wykonywanie obchodu, należy o tym pilnie poinformować zwierzchnika oraz dyżurnego ruchu właściwego posterunku ruchu.

§18

Dokończenie obchodu

1. Przerwany obchód powinien być wznowiony bezpośrednio po ustaniu przyczyny jego przerwania.
2. W przypadku określonym w §17 ust. 2 zwierzchnik ma obowiązek wyznaczyć innego, uprawnionego pracownika do dokończenia obchodu. Jeżeli jest to niemożliwe, ze względu na niewystarczające zasoby kadrowe, obchód powinien być zakończony najpóźniej dnia następnego, poczynając od miejsca przerwania obchodu.

§19

Książka kontroli obchodów D803

1. Osoba wykonująca obchód torów zobligowana jest do posiadania w czasie obchodu Książki kontroli obchodu D803, w której odnotowuje stwierdzone usterki i braki w nawierzchni kolejowej oraz pozostałe istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego zauważone nieprawidłowości.
2. Osoba wykonująca obchód zobligowana jest do uzyskania od dyżurnego ruchu w punkcie kontrolnym (nastawni) podpisu potwierdzającego, że obchód jest wykonywany.
3. Po skończonym obchodzie zapisy określone w ust. 1. należy przedstawić bezpośrednio zwierzchnikowi, który powinien dowodnie się z nimi zapoznać.
4. Szczegółowy sposób prowadzenia Książek kontroli obchodów D803 jest określony w każdej z nich na stronie do tego przeznaczonej (z uwzględnieniem ust. 5).
5. W celu zwiększenia przejrzystości i polepszenia jakości zapisów na stronie „Ważniejsze miejsca, które pracownik wykonujący obchód winien mieć pod szczególną obserwacją” dopuszcza się coroczne zamieszczanie i uzupełnianie przez

Naczelnika Sekcji Infrastruktury kart z badania defektoskopowego szyn, przy zachowaniu następujących warunków:

- a) karty (ksera) należy trwale zamocować w Książce D803, w sposób uniemożliwiający ewentualne ich zgubienie,
 - b) Naczelnik Sekcji Infrastruktury powinien słownie opisać symbole występujących wad zgodnie z katalogiem wad w szynach,
 - c) Naczelnik Sekcji Infrastruktury na bieżąco powinien wykreślać wady, które zostały wyeliminowane (np. poprzez wymianę szyn, roboty regeneracyjne) z podaniem daty wykreślenia wady,
 - d) po kolejnych badaniach defektoskopowych szyn postępować analogicznie jak w lit. a-c.
6. Naczelnik Sekcji Infrastruktury powinien dowodnie (za podpisem) zapoznać podległych jemu pracowników wykonujących obchody torów z rozwiązaniem określonym w ust. 5.
7. Pracownicy wykonujący obchód torów zobligowani są do sprawdzenia kompletności kart określonych w ust. 5 przed i po zakończeniu obchodu.
8. Dla torów innych niż główne zasadnicze, gdzie niewymagane są badania defektoskopowe szyn, Naczelnik Sekcji Infrastruktury powinien założyć karty w sposób podobny jak w ust. 5. w celu ewentualnego dopisywania wad w szynach stwierdzonych przez uprawnione osoby (np. Inspektorów diagnostów ds. nawierzchni i podtorza).

Rozdział IV

Postępowanie podczas szczególnych okoliczności

§20

Ogólne zasady postępowania w przypadku wykrycia nieprawidłowości w infrastrukturze kolejowej

1. Z chwilą zauważenia przeszkody stanowiącej zagrożenie bezpieczeństwa ruchu należy zastosować wszelkie środki w celu niedopuszczenia do wypadku, a gdy to jest niemożliwe - do zmniejszenia skutków wypadku.
2. Na torach z radiołącznością, osoba wykonująca obchód przy użyciu kanału pociągowego powiadamia o miejscu przeszkody maszynistów i dyżurnych ruchu.

3. Na torach bez radiołączości należy podjąć działania w celu zatrzymania najbliższego pociągu jadącego po torze, na którym stwierdzono przeszkodę, podając sygnał "Stój" zgodnie z Instrukcją sygnalizacji SKM e-1 (E-1). Należy powiadomić wszelkimi dostępnymi środkami dyżurnego ruchu o przeszkodzie i wezwać pomoc.
4. Jeżeli tor jest izolowany, należy najpierw zewrzeć toki szynowe.
5. Po powiadomieniu dyżurnego ruchu i ostrzeżeniu nadjeżdżających pociągów osoba wykonująca obchód pozostaje w rejonie zagrożonego miejsca do czasu przybycia pomocy lub usunięcia przyczyn zagrożenia.
6. Osobą uprawnioną do podjęcia ewentualnej decyzji co do przepuszczania pociągów z określoną w Warunkach technicznych SKM d-1 prędkością przez zabezpieczone miejsce (np. przy pękniętej i prowizorycznie zabezpieczonej szynie) jest:
 - a) toromistrz,
 - b) mistrz ds. drogowych posiadający uprawnienia toromistrza.

§21

Pęknięcie szyny

1. W razie ujawnienia w torze pęknięcia szyny należy o tym fakcie powiadomić dyżurnego ruchu, żądając przyjazdu pogotowia awaryjnego do usuwania pękniętych szyn lub jeśli pęknięcie nie jest rozległe- wykonać roboty w celu prowizorycznego zabezpieczenia szyny w sposób określony w Warunkach technicznych SKM d-1.
2. Miejsce pęknięcia należy dozorować od strony spodziewanego pociągu, a w razie jego zbliżania się należy go zatrzymać przy użyciu ręcznych sygnałów "Stój", podając jednocześnie sygnały D2 i D3 zgodnie z Instrukcją sygnalizacji SKM e-1 (E-1)
3. Osoba wykonująca obchód może opuścić miejsce z pękniętą szyną dopiero po przybyciu pogotowia awaryjnego i naprawie pękniętych szyn, wprowadzeniu odpowiednich obostrzeń eksploatacyjnych (o ile zachodzi taka potrzeba).

§22

Uszkodzenie linii teletechnicznych, linii wysokiego napięcia sieci trakcyjnej, urządzeń srk

1. O zauważonych uszkodzeniach w liniach teletechnicznych i urządzeniach srk, pracownik wykonujący obchód powinien niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu oraz zwierzchnika.
2. W przypadku zerwania przewodów linii wysokiego napięcia lub uszkodzenia urządzeń sieci trakcyjnej, pracownik wykonujący obchód powinien niezwłocznie podjąć działania zgodnie z §20 w celu niedopuszczenia do wjazdu pociągu na zagrożony odcinek. Ze względu na niebezpieczeństwo porażenia prądem nie wolno dotykać zerwanych przewodów lub zbliżać się do nich na odległość mniejszą niż 10 m.

§ 23

Postępowanie w warunkach zimowych

1. Pracownik wykonujący obchód w warunkach zimowych powinien przejawiać szczególną czujność przy oględzinach nawierzchni, torów, rozjazdów oraz urządzeń kolejowych. Powinien zwracać uwagę, czy występują miejsca zawiewania toru i zachodzi konieczność dodatkowego rozstawienia zasłon odśnieżnych, czy nie tworzą się wysadziny w torze, a nawierzchnia drogowa na przejazdach nie jest wysadzona do góry i wchodzi w skrajnię budowli.
2. W przypadku stwierdzenia zagrożenia, powinien podjąć działania zgodnie z § 20.

§24

Postępowanie w razie pożaru

1. W przypadku zapalenia się podkładów, drewnianych części wiaduktów lub materiałów złożonych w pobliżu toru, trawy i krzewów, należy w miarę posiadanych możliwości i środków ugasić pożar (o ile nie stanowi to zagrożenia dla życia lub zdrowia pracownika). Jeżeli zaistniałego pożaru nie udaje się ugasić należy dostępnymi środkami łączności powiadomić dyżurnego najbliższego posterunku ruchu oraz wezwać straż pożarną (dokładnie określić co się pali i w jakim miejscu linii kolejowej wystąpił pożar).
2. O pożarach powstałych na terenach graniczących z terenem kolejowym należy niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu.

§25

Znalezienie na torze obcych przedmiotów

1. Przedmioty obce znalezione na torze lub w jego pobliżu, jeżeli są drobne i można ze sobą zabrać, należy wziąć i oddać zwierzchnikowi służbowemu, podając miejsce znalezienia.
2. Jeżeli przedmiot znaleziony stanowi przeszkodę lub niebezpieczeństwo dla ruchu pociągów, zaś pracownik wykonujący obchód nie może go usunąć na właściwą odległość to powinien podjąć działania zgodnie z § 20.
3. Przedmiotów podejrzanych, podłożonych pod szyny, w konstrukcji mostów, wiaduktów, tuneli, przepustów, mogących nasunąć przypuszczenia, że zostały podłożone umyślnie w celu uszkodzenia toru lub obiektu inżynierskiego - ruszać nie wolno. Należy podjąć działania zgodnie z §20 i zawiadomić Komendę Straży Ochrony Kolei Spółki.

§26

Znalezienie na torze zwłok ludzkich lub rannych osób

1. W razie znalezienia zwłok ludzkich, pracownik wykonujący obchód powinien:
 - a) jeżeli zwłoki leżą tak, że przejeżdżające pociągi nie będą o nie zaczepiały, należy zwłoki pozostawić na miejscu,
 - b) jeżeli o zwłoki przejeżdżające pociągi mogłyby zaczepić, należy podjąć działania zgodnie z § 20,
 - c) w miarę możliwości zwłoki należy nakryć i oczekiwać na miejscu wypadku do czasu przybycia członka Komisji kolejowej i organów śledczych,
 - d) w przypadku znalezienia zwłok z widocznymi oznakami dokonanego zabójstwa (np. znalezienie zwłok skrupowanych), należy poza działaniami wynikającymi z §20, zabezpieczyć wszelkie ślady, nie dokonując żadnych zmian na miejscu znalezienia zwłok i oczekiwać na miejscu do czasu przybycia organów śledczych i członka Komisji Kolejowej.
2. W razie znalezienia na torze rannego człowieka, pracownik wykonujący obchód powinien w miarę posiadanych możliwości i wiedzy udzielić mu pomocy i powiadomić służby ratunkowe, a przy tym określić dokładnie miejsce zdarzenia oraz podać informacje odnośnie stanu zdrowia rannej osoby. Następnie żądać od dyżurnego

ruchu powiadomienia zwierzchnika służbowego oraz Komendę SOK SKM. Należy zabezpieczyć wszelkie ślady, pozostając na miejscu wypadku do czasu przybycia zwierzchnika służbowego i organów śledczych.

§27

Naruszenie granic obszaru kolejowego

1. Jeżeli czynności osób obcych naruszają granice obszaru kolejowego należy o tym fakcie powiadomić zwierzchnika służbowego oraz Komendę SOK SKM. W przypadku, gdy czynności te zagrażają bezpieczeństwu ruchu pociągów należy podjąć działania zgodnie z § 20.

§28

Naruszenie skrajni budowli

1. Jeżeli materiały do robót lub inne przedmioty złożone przy torze lub w torze wchodzi w skrajnię budowli, to należy starać się je odsunąć na właściwą odległość. W razie niemożliwości odsunięcia ich - należy podjąć działania zgodnie z § 20.

§29

Postępowanie podczas przejazdu pociągów, pojazdów pomocniczych i wózków roboczych

1. Podczas przejazdu pociągu lub pojazdu pomocniczego po danym torze lub po torach sąsiednich linii dwu lub wielotorowej, pracownik wykonujący obchód powinien stać na ławie torowiska w odległości minimum 2 metrów od skrajnej szyny, zwrócony twarzą w kierunku nadjeżdżającego pociągu. W przekryciu nad torami i na wiaduktach należy zejść przed pociągiem do najbliższej niszy. Ponowne wejście na tor może nastąpić po stwierdzeniu, że pociąg wyjechał z sygnałem końcowym.

2. Podczas wykonywania obchodu nadzwyczajnego lub osłony miejsca niebezpiecznego przez wystawiony posterunek nadzwyczajnego dozoru w porze nocnej i w przypadkach, gdy przepisy przewidują stosowanie nocnych sygnałów - pracownik wykonujący obchód powinien wystawić w stronę pociągu latarkę z białym światłem.

3. W przypadku grożącego pociągowi niebezpieczeństwa należy w stronę pociągu dawać odpowiednie sygnały, zgodnie z Instrukcją sygnalizacji SKM e-1 (E-1). Sygnały "Stój" D2 i D3 należy dawać w następujących przypadkach:

- a) jeżeli pracownik wykonujący obchód zauważy wymienione w poprzednich paragrafach uszkodzenia toru lub przeszkody wymagające zatrzymania pociągu, a nie ma czasu na zastosowanie sygnałów D1,
- b) jeżeli przy nadjeżdżającym lub przejeżdżającym pociągu zauważy się nieprawidłowość, która przy dalszej jeździe mogłaby zagrażać bezpieczeństwu ruchu pociągów,
- c) jeżeli na czole pociągu lub ciężkiego pojazdu pomocniczego zgasną światła określone w Instrukcji sygnalizacji SKM e-1 (E-1)
- d) jeżeli na czole pociągu są niewłaściwe sygnały z wyjątkiem przypadku oświetlenia co najmniej jednej lampy z białym światłem,
- e) jeżeli na torze znajdują się ludzie lub zwierzęta i nie usuwają się pomimo podawanych im sygnałów,
- f) jeżeli człowiek dostał się pod pociąg lub wypadł z pociągu.

4. W przypadku rozerwania pociągu należy podawać sygnały zgodnie z Instrukcją sygnalizacji SKM e-1 (E-1).

ROZDZIAŁ V

Częstotliwości wykonywania obchodów, oględzin, badań technicznych, przeglądów torów, rozjazdów, skrzyżowań, podtorza oraz obiektów inżynierskich

§30

Rodzaje badań i ich minimalne częstotliwości

1. Na torach Zarządcy należy wykonywać:
 - a) obchody normalne torów (oględziny), podtorza, obiektów inżynierskich,
 - b) przeglądy torów (badania techniczne),
 - c) pomiary pośrednie i bezpośrednie torów,
 - d) oględziny rozjazdów,
 - e) badania techniczne rozjazdów : toromistrzowskie i komisyjne,
 - f) przeglądy rozjazdów i skrzyżowań torów (w cyklu 1 rocznym i 5 letnim),

- g) badania defektoskopowe szyn,
- h) przeglądy okresowe podtorza,
- i) przeglądy specjalne podtorza,
- j) kontrola okresowa obiektów inżynierskich,
- k) przeglądy specjalne obiektów inżynierskich.

z minimalną częstotliwością określoną w tabeli nr 1:

Tabela nr 1

Minimalna częstotliwość wykonywania obchodów, oględzin, badań technicznych, przeglądów torów, rozjazdów, skrzyżowań, podtorza oraz obiektów inżynierskich

L.p.	Zakres wg instrukcji/ warunków technicznych	Rodzaj badania	Klasa toru		Uwagi
			3	5	
1.	SKM d-7	Obchody normalne torów (oględziny), podtorza i obiektów inżynierskich	1 x tydzień (**Instrukcja SKM d-7 głosi: nie częściej niż co 4-ty dzień)		
2.	SKM d-14	Przeгляд torów	1 x rok (przeгляд roczny) oraz 1 x 5 lat (przeгляд pięcioletni)		Wykonuje diagnosta zgodnie z art. 62 ustawy Prawo Budowlane
3.	SKM d-14	Pomiary pośrednie torów	1 x rok	-	Wykonanie pojazdem pomiarowym
4.	SKM d-14	Pomiary bezpośrednie torów	1 x rok (dotyczy pomiarów torów w planie i profilu do znaków regulacji oraz wartości	(**) 1 x rok	Wykonuje diagnosta zgodnie z art. 62 ustawy Prawo Budowlane (**) a) w przypadku złego stanu torów wykonuje się dodatkowe pomiary

			luzów w złączach klasycznych)		<i>bezpośrednie na jesień, b) tory w łukach o promieniach $R < 500$ m i prędkości $V > 20$ km/h – 2 razy w roku na wiosnę i jesień.</i>
5.	SKM d-4	Oględziny rozjazdów	co 2-gi dzień	2 x tydzień, nie rzadziej niż co 4 dni	
6.	SKM d-4	Badanie techniczne toromistrzowskie rozjazdów i skrzyżowań torów	1 x miesiąc	1 x dwa miesiące	
7.	SKM d-4	Badanie techniczne komisyjne rozjazdów i skrzyżowań torów	1 x 3 miesiące	1 x 6 miesięcy	
8.	SKM d-4	Przegląd rozjazdów i skrzyżowań torów	1 x rok (przegląd roczny) oraz 1 x 5 lat (przegląd pięcioletni)		Wykonuje diagnosta zgodnie z art. 62 ustawy Prawo Budowlane
9.	Id-10 (D-16)	Badanie defektoskopowe szyn	1 x rok	(***)	Wykonuje upoważniona jednostka (***) <i>Wykonywane w ramach przeglądu torów klasy 5 sposobem wizualnym</i>
10.	SKM d-3 (D-4)	Przegląd okresowy podtorza	1 x rok (przegląd roczny) oraz 1 x 5 lat (przegląd pięcioletni)		Wykonuje diagnosta zgodnie z art. 62 ustawy Prawo Budowlane
11.	SKM d-3 (D-4)	Przegląd specjalny podtorza	W zależności od potrzeb, gdy podtorze wykazuje tendencje do znacznych odkształceń		
12.	SKM d-16	Kontrola okresowa obiektów inżynierskich	1 x rok (przegląd roczny) oraz 1 x 5 lat (przegląd pięcioletni)		Wykonuje diagnosta zgodnie z art. 62 ustawy Prawo Budowlane

13.	SKM d-16	Przegląd specjalny obiektów inżynierskich	Wykonywane w terminach określonych przez Diagnostę, jeśli wyniki kontroli okresowych nie dają wystarczających podstaw do określenia stanu obiektu.	Wykonują specjalistyczne jednostki spoza PKP SKM
-----	----------	-------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------

Załącznik nr 1

Wyposażenie osoby uprawnionej do dokonywania obchodów torów

1. Kamizelka ostrzegawcza koloru pomarańczowego,
2. Trąbka sygnałowa,
3. Chorągiewka koloru żółtego,
4. Latarka ręczna ze szkłem białym i czerwonym,
5. Zwieracze torów szynowych - tylko na liniach z samoczynną blokadą liniową,
6. Zegarek,
7. Wyciąg z obowiązującego rozkładu jazdy dla danego odcinka linii,
8. Książka kontroli obchodów D803,
9. Radiotelefon - tylko na liniach z radiołącnością,
10. Klucz do śrub łubkowych,
11. Kreda lub kredka olejna,