Moduł D2

Diagnostyka – dozorowanie

Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych

Id-1

SPIS TREŚCI

§ 1 Postanowienia ogólne 3
§ 2 Dozorowanie linii kolejowych 4
§ 3 Określanie cykli dozorowania 5
§ 4 Pracownicy w procesie dozorowania 7
§ 5 Obchód – główne założenia 7
§ 6 Obchód – organizacja procesu 8
§ 7 Obchód – przełożenie lub przerwanie obchodu 9
§ 8 Obchód – rejestracja wadliwości 10
§ 9 Obchód specjalny 10
§ 10 Objazd – główne założenia 11
§ 11 Objazd – organizacja procesu 11
§ 12 Objazd AOT – główne założenia 13
§ 13 Procedura dozorowania linii kolejowych 13
§ 14 Zadania podstawowe w trakcie procesu dozorowania 14
§ 15 Zakres techniczny obchodu 14
§ 16 Zadania dodatkowe w trakcie procesu dozorowania 18
§ 17 Bezpieczeństwo obchodu /obchodu specjalnego 19
§ 18 Korzystanie ze środków łączności 20
§ 19 Postępowanie w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa 20
§ 20 Postępowanie w przypadku warunków zimowych 21
§ 21 Postępowanie w przypadku pożarów 21
§ 22 Postępowanie w przypadku znalezienia na torze obcych przedmiotów 22
§ 23 Postępowanie w przypadku naruszenia skrajni taboru 22
§ 24 Postępowanie w przypadku znalezienia na torze zwłok ludzkich lub osób rannych 22
§ 25 Postępowanie w przypadku znalezienia rannej lub padniętej zwierzyny 23
§ 26 Postępowanie w przypadku naruszenia granic obszaru kolejowego 23
§ 27 Procedura zatrzymania pojazdów szynowych 24
§ 28 Zasady wykonywania oględzin rozjazdów 24
§ 29 Terminy oględzin rozjazdów 27
§ 30 Rejestracja wyników oględzin rozjazdów 27
§ 31 Wyposażenie pracownika wykonującego proces dozorowania 28
§ 32 Przepisy końcowe 29
Załącznik nr 1 - Arkusz Dozorowania (AD), *(Plik Excel)* 30
Załącznik nr 2 – Wzór Książki Kontroli Obchodów. 30

§ 1.

Postanowienia ogólne

1. Moduł D2 do Warunków technicznych utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id-1, ustanawia zasady przeprowadzania procesów diagnostyki dozorowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: PLK SA).
2. Moduł D2 reguluje zasady:
   1) przeprowadzania obchodów, objazdów i oględzin w cyklu normalnym i trybie specjalnym;
   2) wyznaczania częstotliwości obchodów, objazdów i oględzin w cyklu normalnym i trybie specjalnym.
3. Określenia użyte w module:
   1) **proces dozorowania** – czynności diagnostyczne mające na celu nadzorowanie stanu technicznego elementów linii kolejowej a także jej otoczenia;
   2) **kategoria użytkowania (KTU)** – kwalifikacja stanu linii kolejowej, uwzględniająca wadliwości, wykorzystywana do planowania czynności dozorowania;
   3) **proces dozorowania** – czynności diagnostyczne mające na celu nadzorowanie stanu elementów linii kolejowej, a także jej otoczenia, zapewniające ciągłość i bezpieczeństwo ruchu kolejowego;
   4) **cykl dozorowania** - wyznaczony dla danego odcinka linii kolejowej, określający częstotliwość, z jaką należy wykonywać poszczególne procesy dozorowania;
   5) **kategoria dozorowania (KD)** – określająca zależności w zakresie prędkości i obciążenia, służące klasyfikacji linii lub odcinka linii kolejowej do kategorii wg której zostaje określona częstotliwość dozorowania;
   6) **arkusz dozorowania (AD)** – dokument wypełniany w ramach przeprowadzanych czynności dozorowania;
   7) **pojazd AOT** – pojazd inspekcyjny służący do Automatycznego Obchodu Torów, składający się z pojazdu i systemu do analizy danych;
   8) **objazd** – realizowany zasadniczo w pojeździe, który porusza się z najwyższą prędkością. W przypadku klasycznych składów wagonowych, zaleca się realizować objazd z ostatniego wagonu, w przypadku elektrycznych zespołów trakcyjnych z kabiny maszynisty. Dopuszcza się przeprowadzenie przedmiotowych czynności w pojazdach wykorzystywanych do prac utrzymania, np. wózki motorowe;
   9) **obchód, objazd i oględziny planowe** – wykonywane wg zaplanowanego cyklu dozorowania;

10) **obchód specjalny** – nie ujęty w zaplanowanym cyklu dozorowania, wykonywany w przypadkach, gdy czynności planowane są nie wystarczające dla zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

§ 2.

Dozorowanie linii kolejowych

1. Dozorowanie linii kolejowych polega na sprawdzaniu konstrukcji i urządzeń w systemie kolejowym, mających wpływ na zapewnienie ciągłości i bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego, na sieci zarządzanej przez PLK SA. Sprawdzenia, o których mowa powyżej, mają na celu wykrycie istniejących zagrożeń lub możliwości ich wystąpienia przez dokonywanie:
   1) nadzoru bezpośredniego ogólnego stanu (oraz zachodzących zmian) linii kolejowej oraz infrastruktury towarzyszącej;
   2) analiz zarejestrowanych materiałów video wykonanych przez personel przy przejazdach pojazdami;
   3) analiz danych analitycznych z urządzeń AOT;
   4) nadzoru wykonywanego w ramach przejazdów pojazdami (objazdy).
2. Formy dozorowania linii kolejowych:
   1) **obchód** – czynność wykonywana regularnie w formie obchodu pieszego przez uprawnionych pracowników, realizowana na całej długości torów, w cyklach dozorowania określonych indywidualnie, dla każdego toru lub odcinka toru, której wyniki odnotowywane są w Arkuszu Dozorowania (AD);
   2) **obchód specjalny** – czynność wykonywana w formie obchodu pieszego przez uprawnionych pracowników, realizowana na odcinku określonym indywidualnie, wskazanym jako KTU4/X (KTU4/1 i KTU4/3), której wyniki odnotowywane są w Arkuszu Dozorowania (AD);
   3) **objazd AOT** – czynność wykonywana regularnie w formie objazdu z użyciem systemu AOT, realizowana na całej długości torów, w cyklach dozorowania określonych indywidualnie dla każdego toru lub odcinka toru, której wyniki odnotowywane są w Arkuszu Dozorowania (AD);
   4) **objazd** - czynność wykonywana regularnie w formie objazdu pociągiem lub w uzasadnionych przypadkach pojazdami wykorzystywanymi do prac utrzymania, np. wózkami motorowymi przez uprawnionych pracowników, realizowana na całej długości torów, w cyklach dozorowania określonych indywidualnie dla każdego toru lub odcinka toru, której wyniki odnotowywane są w Arkuszu Dozorowania (AD);

5) **oględziny rozjazdów** – czynność wzrokowego sprawdzenia rozjazdów wykonywana regularnie w formie oględzin pieszych, wykonywana przez:
   a) pracowników obsługi posterunków technicznych wyznaczonych regulaminem technicznym,
   b) uprawnionych pracowników stale przydzielonych do tych czynności,
   c) pracowników wykonujących obchód torów;
6) **oględziny rozjazdów AOT** – czynność wykonywana w formie objazdu z użyciem systemu AOT. Realizacja oględzin rozjazdów AOT może zostać uznana w poczet oględzin rozjazdów realizowanych w trybie oględzin pieszych.

§ 3.

Określanie cykli dozorowania

1. Cykl dozorowania, wyznaczony dla danego odcinka linii kolejowej, określa częstotliwość, z jaką należy wykonywać poszczególne procesy dozorowania.
2. Podstawą do określenia cykli dozorowania jest kategoria dozorowania (KD) przedstawiona w tabeli 1, która została wyznaczona na podstawie maksymalnej prędkości na odcinku linii kolejowej, występującego obciążenia ruchem oraz jej stanu technicznego, opartego o wyznaczane zgodnie z Modułem D3 Diagnostyka - ocena stanu i kategorie użytkowania.
3. Kategorie dozorowania zostały wyznaczone dla linii kolejowych zaliczanych do wszystkich kategorii użytkowania KTU1, KTU2, KTU3, KTU4 i KTU4/X, zgodnie z [Modułem D3].

Tabela 1 Kategorie dozorowania dla kategorii użytkowania

Prędkość [km/h]	**≤ 5 Tg**	**> 5 Tg**
200 ≤ V < 250	1	
160 ≤ V < 200	2	
120 ≤ V < 160	3	4
V < 120	5	6

4. Cykle (częstotliwości) procesów dozorowania dla wyznaczonych kategorii dozorowania (określonych w tabeli 1) zostały wskazane w tabeli 2.

Tabela 2 Wykaz procesów dozorowania wraz z przypisanymi czasookresami

Rodzaj dozorowania	Kategoria dozorowania dla kategorii użytkowania KTU1 i KTU2					
	1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
Obchód	Nie realizuje się	Nie realizuje się	co 3 tygodnie	co 2 tygodnie	co 4 tygodnie	co 3 tygodnie
Objazd	co 1 tydzień	co 2 tygodnie	co 3 tygodnie[1)]	co 2 tygodnie[1)]	co 4 tygodnie[1)]	co 3 tygodnie[1)]
Objazd AOT	co 2 tygodnie[2)]	co 3 tygodnie[2)]	co 4 tygodnie[3)]	co 4 tygodnie[3)]	co 4 tygodnie[3)]	co 6 tygodni[3)]
	Kategoria dozorowania dla kategorii użytkowania KTU3 i KTU4					
Obchód	Nie realizuje się	Nie realizuje się	co 1 tydzień	co 1 tydzień	co 1 tydzień	co 1 tydzień
Objazd	co 1 tydzień	co 1 tydzień	co 1 tydzień[1)]	co 1 tydzień[1)]	co 1 tydzień[1)]	co 1 tydzień[1)]
Objazd AOT	co 2 tygodnie[2)]	co 3 tygodnie[2)]	co 4 tygodnie[3)]	co 4 tygodnie[3)]	co 4 tygodnie[3)]	co 6 tygodni[3)]
	Kategoria dozorowania specjalnego dla kategorii użytkowania KTU4/X.					
Obchód	**KTU4/1 -** obchód specjalny tylko w miejscu występowania wadliwości wykonywany codziennie;					
	KTU4/3 - obchód specjalny tylko w miejscu występowania wadliwości wykonywany trzy razy w tygodniu gdzie między kolejnym obchodem jest przynajmniej 1 dzień przerwy (standardowo realizowany w poniedziałki, środy i piątki).					

[1)] – objazd może zastępować co drugi obchód;
[2)] – nie jest realizowany objazd;
[3)] – nie jest realizowany obchód.

5. W przypadku linii kolejowych, na których wystąpi kategoria dozorowania niższa niż na pozostałym odcinku podlegającym obchodom, dopuszcza się pozostawienie wyższej kategorii dozorowania, gdy łączna długość wszystkich odcinków z niższą kategorią dozorowania nie będzie przekraczać 25% długości całego odcinka podlegającego obchodowi.
6. W przypadku kategorii użytkowania KTU3, dopuszczenie stosowania wyższej kategorii (KTU4), opisane w pkt 5, dotyczy 25% wadliwości na poziomie U4, które nie wpływają na parametry eksploatacyjne danej linii kolejowej.
7. Na torach czasowo wyłączonych z eksploatacji lub zamkniętych, należy przeprowadzać obchód co 12 miesięcy. W uzasadnionych przypadkach można obchód wykonywać z wykorzystaniem wózków motorowych.
8. Pracownik stwierdzający wadliwość podczas procesu dozorowania, musi określić czy konieczne jest przeprowadzenie działań natychmiastowych, czy wprowadzenie środków zaradczych.

§ 4.

Pracownicy w procesie dozorowania

1. Zadania w procesie dozorowania linii kolejowych powinny być wykonywane przez uprawnionych pracowników, w tym w pierwszej kolejności przez dróżnika obchodowego, toromistrza i toromistrza diagnosty.
2. W zakresie spraw związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego personel wykonujący czynności dozorowania powinien stosować się do poleceń dyżurnego ruchu.
3. Pracownicy biorący udział w procesie dozorowania linii kolejowych powinni posiadać kwalifikacje wymagane dla danego stanowiska w myśl obowiązujących przepisów i regulacji wewnętrznych Spółki oraz stanu zdrowia wymaganego dla stanowiska lub czynności.
4. Wykonanie procesów diagnostycznych w ramach innych czynności nie zwalania pracownika z obowiązku wykonania procesu dozorowania w terminie wynikającym z obowiązującego cyklu dozorowania.

§ 5.

Obchód – główne założenia

1. Obchody odcinków linii kolejowych należy wykonywać zgodnie z obowiązującym cyklem dozorowania, określonym w tabeli 2.
2. Dla lokalizacji (linii/odcinków linii kolejowych) zakwalifikowanych, przez personel diagnostyczny, zgodnie z [Modułem D3], do kategorii użytkowania KTU3 obchód należy wykonywać co 7 dni.
3. Dla lokalizacji (linii/odcinków linii kolejowych) zakwalifikowanych, przez personel diagnostyczny, zgodnie z [Modułem D3], do kategorii użytkowania KTU4 obchód należy przeprowadzać co 7 dni z zastrzeżeniem opisanym w § 3, ust. 7.
4. W przypadku nałożenia obowiązku zagęszczenia dozorowania poniżej 7 dni należy wyznaczyć kategorię dozorowania KTU4/X. Oznacza to wprowadzenie obchodu specjalnego. Obchód specjalny może zostać wyznaczony dla dwóch konfiguracji częstotliwości:
    1) KTU4/1 - obchód specjalny tylko w miejscu występowania wadliwości wykonywany codziennie;
    2) KTU4/3 - obchód specjalny tylko w miejscu występowania wadliwości wykonywany trzy razy w tygodniu, w przypadku którego między kolejnymi obchodami jest przynajmniej 1 dzień przerwy (standardowo realizowany w poniedziałki, środy i piątki).

5. Decyzja o wprowadzeniu zagęszczonej częstotliwości dozorowania powinna być podejmowana przez uprawniony personel przeprowadzający czynności dozorowania lub diagnostyki.
6. W przypadku braku możliwości (np. z powodu absencji) wykonania czynności dozorowania przez wyznaczony personel, czynności wykonuje personel zastępujący.
7. Obchody realizowane przez personel najniższego szczebla dedykowany do wykonywania czynności dozorowania powinny być weryfikowane poprzez wykonanie tych czynności przez pionowego przełożonego nie rzadziej niż co czwarty obchód.

§ 6.

Obchód – organizacja procesu

1. Obchody należy wykonywać przy dobrej widoczności i sprzyjających warunkach pogodowych.
2. W uzasadnionych przypadkach obchody można wykonywać przy oświetleniu sztucznym np. tunele czy obchody specjalne realizowane punktowo.
3. W przypadku braku odpowiednich warunków, o których mowa w ust. 1 dopuszcza się wykonanie obchodu w późniejszym terminie, z zastrzeżeniem § 7.
4. W przypadku braku możliwości wykonania obchodu, zgodnie z określonym cyklem dozorowania, uwzględniającym możliwość zastosowania tolerancji realizacji, dopuszcza się zastąpienie go objazdem.
5. Przy ustalaniu czynności dozorowania linii kolejowych należy przyjąć, że dzienna norma długości obchodu nie powinna przekroczyć 16 km toru na jednego pracownika. Dopuszcza się zwiększenie dziennej normy długości do 17 km toru na jednego pracownika. Dzienna norma długości może zostać zwiększona w celu objęcia obchodem całości odcinka/szlaku linii kolejowej. Wydłużenie dziennej normy długości nie może powodować przekroczenia dziennego czasu pracy.
6. Długość trasy obchodu należy skrócić o 2 km za każdą godzinę pracy, która została przeznaczona na inne czynności, w tym m.in. dojazd do punktu rozpoczęcia obchodu.
7. Na odcinkach dwutorowych zaleca się czynności dozorowania na poszczególnych torach (kierunkach) przeprowadzać z przesunięciem o połowę wymaganego odstępu czasowego, np. dla częstotliwości co 14 dni, tor nr 1 należy zaplanować w tygodniu 1 i 3, zaś tor nr 2 w tygodniu 2 i 4 danego miesiąca.
8. Dla torów nieeksploatowanych przeprowadza się jeden obchód na rok.
9. Proces dozorowania może być prowadzony jedynie po jednym torze jednocześnie.
10. Do dziennej normy należy zaliczyć każdą długość toru, po których prowadzony jest w danym dniu obchód.

11. W przypadku linii dwutorowych kierunek obchodów powinien być prowadzony w przeciwnym kierunku do poruszania się pojazdów kolejowych.
12. Przed rozpoczęciem danego obchodu osoba wykonująca obchód powinna skontaktować się z pracownikiem odpowiedzialnym za prowadzenie ruchu na właściwym posterunku ruchu w celu uzyskania informacji o zasadach prowadzenia ruchu.
13. W przypadku linii jednotorowej obchody powinny być wykonywane w danym kierunku naprzemiennie.

§ 7.

Obchód – przełożenie lub przerwanie obchodu

1. W przypadku wystąpienia warunków szczególnych możliwe jest odłożenie w czasie lub przerwanie obchodu. O podjęciu takiej decyzji i jej przyczynach pracownik wykonujący obchód powinien niezwłocznie powiadomić swoich przełożonych.
2. Pracownik mający wykonać obchód może go odłożyć w czasie, w przypadku wystąpienia uzasadnionych przesłanek, do których należy zaliczyć:
   1) niebezpieczne zjawiska pogodowe (np. burze, zamiecie śnieżne, silne zamglenie, ekstremalne temperatury);
   2) zagrożenie lub utrudnienie w ruchu kolejowym, wymagające podjęcia przez pracownika czynności nie związanych z obchodem (np. konieczność osłonięcia miejsca niebezpiecznego).
3. Dopuszcza się przerwanie wykonywanego obchodu w uzasadnionych przypadkach, do których należy zaliczyć:
   1) konieczność udzielenia pomocy osobie rannej;
   2) znalezienie w otoczeniu linii kolejowej zwłok ludzkich;
   3) nagłą utratę zdolności do wykonywania obchodu, wynikającą ze złego stanu zdrowia;
   4) konieczność zabezpieczenia miejsca, które zagraża bezpieczeństwu w ruchu kolejowym lub może je utrudnić.
4. Obchód odłożony w czasie należy wykonać niezwłocznie po ustaniu warunków szczególnych, które spowodowały jego odłożenie w czasie, z zastrzeżeniem ust. 6.
5. Przerwany obchód, zgodnie z ust. 3, powinien być zakończony tego samego dnia. W przypadku, gdy nie jest to możliwe dopuszcza się dokończenie najpóźniej w dniu następnym.
6. W przypadku odłożenia w czasie obchodu, w wyniku następstwa warunków szczególnych, o których mowa w ust. 2, należy go wykonać niezwłocznie po ustaniu warunków szczególnych w terminie do 4 dni.
7. Odłożenie w czasie obchodu nie wpływa na terminy kolejnych cykli dozorowania.

§ 8.

Obchód – rejestracja wadliwości

1. Przeprowadzenie obchodu i stwierdzone wadliwości są rejestrowane za pomocą Arkusza Dozorowania (AD), który stanowi Załącznik nr 1.
2. Pracownik, w dedykowanym systemie rejestracji wadliwości, powinien rejestrować wszystkie zauważone wadliwości na linii kolejowej i w jej otoczeniu, zgodnie z zakresem określonym w niniejszym dokumencie, w szczególności w § 15.
3. Nie należy rejestrować wadliwości, które są już w systemie.
4. Ust. 3 nie stosuje się w przypadku wadliwości, których stan pogorszył się i/lub wpływa bądź może wpływać na bezpieczeństwo.
5. W przypadku stwierdzenia wadliwości lub sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu prowadzenia ruchu kolejowego należy postępować zgodnie z § 19.

§ 9.

Obchód specjalny

1. Obchody specjalne mogą być wprowadzane na liniach kolejowych lub ich odcinkach w przypadkach dotyczących:
   1) wystąpienia wadliwości zagrażających bezpieczeństwu prowadzenia ruchu dla istniejącej prędkości eksploatacyjnej;
   2) okoliczności wyjątkowych, związanych z koniecznością dokonania dodatkowego sprawdzenia stanu infrastruktury, między innymi, takich jak:
      a) ekstremalne zjawiska pogodowe,
      b) czynne szkody górnicze,
      c) otrzymane zgłoszenia o wadach w infrastrukturze,
      d) innych przypadkach wskazujących na możliwość występowania zagrożenia.

   Forma zgłoszeń o konieczności dokonania obchodów specjalnych pozostaje dowolna, np. mail, telefon.
2. Obchody specjalne wprowadza się:
   1) nadając kategorię użytkowania KTU4/X na zasadach opisanych w § 5 ust. 4, dla przypadków związanych z działaniem ciągłym, obowiązującym do odwołania;
   2) dla pojedynczych przypadków wymagających dokonania sprawdzeń nadając kategorię użytkowania KTU4/X tylko w formularzu Arkusz Dozorowania, w celu rejestracji w systemie faktu podjęcia działań.
3. Osoba wprowadzająca obchody specjalne określa jednocześnie ich granice, sposób wykonania i niezbędny sprzęt w zależności od potrzeb i warunków miejscowych.

4. Obchody specjalne realizuje uprawniony personel przypisany obszarowo bądź wyznaczony.
5. Obchód specjalny podlega takim samym zasadom dokumentowania jak obchód.

§ 10.

Objazd – główne założenia

1. Objazdy odcinków linii kolejowych należy wykonywać zgodnie z obowiązującym cyklem dozorowania określonym w tabeli 2.
2. Objazd dla linii kolejowych zaliczanych do kategorii dozorowania 1 i/lub 2 (KD1 i/lub KD2) stanowi podstawową kontrolę stanu linii.
3. Dopuszcza się wykonywanie objazdów na liniach kolejowych, zaliczanych do kategorii dozorowania od 3 do 6 (KD3 – KD6).
4. W sytuacji, o której mowa w ust. 3, objazd nie może zastępować obchodu częściej niż co drugi cykl dozorowania.
5. Objazd na wyznaczonym obszarze działania powinien być wykonywany przez uprawniony personel.
6. Objazdy realizowane przez personel najniższego szczebla dedykowany do wykonywania czynności dozorowania, powinny być weryfikowane przez wykonanie tych czynności przez pionowego przełożonego nie rzadziej niż co czwarty objazd.
7. Objazd należy przeprowadzić w zakresie określonym w § 17 z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z prowadzenia procesu dozorowania z jadącego pojazdu kolejowego.

§ 11.

Objazd – organizacja procesu

1. Jeżeli termin objazdu, wynikający z cyklu dozorowania, przypada w dzień wolny od pracy i nie ma możliwości wykonania objazdu dokładnie w tym dniu, objazd ten należy wykonać w najbliższy dzień roboczy.
2. Dzienna norma długości objazdu nie może przekroczyć 350 km toru.
3. Na liniach kolejowych, zaliczanych do kategorii dozorowania od 3 do 6, objazd może obejmować kilka obszarów (Sekcji Eksploatacji) dla obchodu, z zastrzeżeniem ust. 2.
4. Dzienną normę długości objazdu należy planować w taki sposób, aby zapewniała ona dozór wszystkich torów oddzielnie na danym odcinku linii kolejowej.
5. Objazd składem pociągowym należy wykonywać przede wszystkim przy użyciu składów pociągowych. Zasadniczo wykonanie objazdu składem pociągowym powinno być realizowane z kabiny maszynisty lub z ostatniego wagonu pociągu. Dopuszcza się

przeprowadzenie objazdu w pojazdach wykorzystywanych do prac utrzymania, np. wózki motorowe.

6. Przeprowadzanie objazdu z wykorzystaniem pojazdów kolejowych zarządzanych przez przewoźników, powinno odbywać się pociągiem, który umożliwi identyfikację potencjalnych wadliwości infrastruktury, zgodnie z zakresem określonym w § 15.
7. Przy użyciu pojazdu specjalnego (drezyna), zalecana maksymalna prędkość objazdu to 80 km/h. Przy użyciu pojazdu specjalnego (drezyna) dzienna norma długości objazdu powinna wypełniać 8 godzin pracy personelu z uwzględnieniem przerw związanych z dojazdami, przesiadkami i oczekiwaniem na pociąg. Objazd należy realizować na całych odcinkach linii kolejowej danej ISE.
8. W przypadku realizacji objazdu z wykorzystaniem pojazdu specjalnego (drezyna) ust. 2 nie ma zastosowania. W przypadku wystąpienia warunków szczególnych, o których mowa w § 7 ust. 2, dopuszcza się odłożenie w czasie objazdu.
9. Dopuszcza się przerwanie wykonywanego objazdu w uzasadnionych przypadkach, o których mowa w § 7 ust. 3.
10. Objazd odłożony w czasie należy wykonać niezwłocznie po ustaniu warunków szczególnych, które spowodowały jego odłożenie w czasie, z zastrzeżeniem ust. 12.
11. Przerwany objazd powinien być zakończony, tego samego dnia. W przypadku, gdy nie jest to możliwe dopuszcza się dokończenie objazdu najpóźniej w dniu następnym.
12. W przypadku odłożenia w czasie objazdu, w wyniku następstwa warunków szczególnych, o których mowa w § 7 ust. 2, należy go wykonać w terminie do 4 dni po ustaniu warunków szczególnych.
13. Odłożenie w czasie objazdu nie wpływa na terminy kolejnych cykli dozorowania.
14. Ust. 8 – 13 stosuje się na liniach kolejowych zaliczanych do 1 i/lub 2 Kategorii Dozorowania.
15. Na liniach kolejowych, na których objazd stanowi podstawowy proces dozorowania (tj. kategoria dozorowania KD1 i KD2), należy przeprowadzać nie rzadziej niż raz na kwartał objazd umożliwiający weryfikację stanu komponentów i konstrukcji nawierzchni poprzez dostosowanie prędkości jazdy do możliwości wzrokowej obserwacji. W przypadku braku możliwości wykonania takiego objazdu, dopuszcza się wykonanie obchodu, przy czym rekomenduje się wykonanie obchodu z poziomu ławy torowiska.
16. Zakres czynności dla obchodu, o którym mowa w ust. 15, jest zgodny z obchodem pieszym, zgodnie z § 15.

§ 12.

Objazd AOT – główne założenia

1. Objazd AOT na liniach kolejowych należy wykonywać zgodnie z obowiązującym cyklem dozorowania (określonym w tabeli 2).
2. Dla linii kolejowych zakwalifikowanych, zgodnie z Modułem D3, do:
   1) kategorii użytkowania 3 (KTU3) objazd należy wykonywać co 4 tygodnie;
   2) kategorii użytkowania 4 (KTU4) objazd należy wykonywać co 2 tygodnie.
3. Zasady przeprowadzenia, rejestracji wadliwości oraz oceny wyników z AOT regulują przepisy odrębne.
4. Objazd AOT stanowi podstawową czynność w procesie dozorowania.
5. W przypadku, gdy termin wykonania objazdu AOT pokrywa się z obchodem i/lub objazdem, należy przeprowadzić tylko jeden proces diagnostyczny, tj.: objazd AOT.
6. Dopuszcza się przełożenie i odłożenie objazdu AOT, na zasadach określonych jak dla objazdu.
7. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się zastąpienie objazdu AOT obchodem. W przypadku braku możliwości przeprowadzenia obchodu możliwe jest zastąpienie objazdu AOT – objazdem.

§ 13.

Procedura dozorowania linii kolejowych

1. Pracownik w procesie dozorowania powinien:
   1) powiadomić osobiście na posterunku ruchu lub drogą radiotelefoniczną (telefoniczną) właściwy posterunek ruchu o rozpoczęciu obchodu oraz zapoznać się z aktualną sytuacją ruchową, a także zakresem prac wykonywanych na linii kolejowej w dniu przeprowadzanych czynności dozorowania;
   2) dokonać osobiście wpisu w Dzienniku D831 na najbliższym posterunku zapowiadawczym, potwierdzającego fakt rozpoczęcia obchodu. Dokonanie wpisu potwierdza podpisem obsługa posterunku. W przypadku rozpoczynania obchodu poza posterunkiem zapowiadawczym, fakt przystąpienia do obchodu należy zgłosić radiotelefonicznie (telefonicznie) osobiście dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego, który ma obowiązek odnotować ten fakt w Dzienniku D831;
   3) posiadać wymagane wyposażenie, określone w § 31;
   4) realizować czynności z uwzględnieniem wadliwości stwierdzonych podczas wcześniejszych czynności diagnostycznych w tym dozorowania;

5) posiadać urządzenie (smartfon z aplikacją) do rejestracji stwierdzonych wad w Arkuszu Dozorowania (AD);
6) posiadać notatnik umożliwiający zapisanie danych, przy stwierdzeniu niesprawności urządzenia bądź jego braku i późniejsze wypełnienie AD;
7) niezależnie przy wszystkich czynnościach dozorowania należy posiadać urządzenie (radiotelefon lub telefon) umożliwiające kontakt z obsadą posterunków ruchu w celu poinformowania o sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu prowadzenia ruchu;
8) poinformować właściwy posterunek ruchu o zakończeniu obchodu.

2. Pełne zakończenie czynności dozorowania kończy się wypełnieniem Arkusza Dozorowania (AD).

§ 14.

Zadania podstawowe w trakcie procesu dozorowania

1. Celem procesu dozorowania jest:
   1) identyfikacja i/lub weryfikacja wadliwości mogących mieć wpływ na zapewnienie ciągłości i bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego, w zakresie stanu konstrukcji, komponentów i urządzeń na linii kolejowej;
   2) sprawdzenie zachowania porządku na terenie kolejowym i w jego bezpośrednim otoczeniu;
   3) dokumentowanie wadliwości w Arkuszu Dozorowania (AD).
2. W przypadku stwierdzenia w ramach procesu dozorowania wadliwości zagrażającej bezpieczeństwu ruchu kolejowego należy dążyć do jej natychmiastowego usunięcia, a jeśli jest to niemożliwe – niebezpieczne miejsce należy osłonić zgodnie z postanowieniami Instrukcji Ie-1 oraz niezwłocznie poinformować o tym fakcie właściwego pracownika posterunku ruchu.
3. W ramach realizowanych czynności dozorowania stosowanie postanowień ust. 1-2 odbywa się obligatoryjnie.

§ 15.

Zakres techniczny obchodu

1. W przypadku toru kolejowego należy:
   1) Sprawdzić występowanie wadliwości konstrukcji oraz odkształceń w torze stykowym oraz szczególnie w torze bezstykowym z uwzględnieniem miejsc:
      a) odkrycia czół podkładów,
      b) występowania zmian konstrukcji nawierzchni, takich jak: przejazdy, rozjazdy, zmiany rodzaju podkładów,
      c) rozruchu i hamowania taboru,

d) występowania istotnych różnic w oddziaływaniach termicznych na tor, takich jak przejścia z nasypu w wykop, przejścia przez lasy, przed i za tunelami itp.,
e) przed początkiem i za końcem łuków o małych promieniach (szczególnie < 600 m),
f) dużej zmiany pochyleń (szczególnie od 5‰),
g) występowania w przeszłości pełzania szyn/toru oraz wyboczenia;

2) Sprawdzić występowanie wad komponentów nawierzchni:
a) pęknięć i złamań szyn lub łubków,
b) uszkodzeń spoin lub zgrzein (rysy, pęknięcia),
c) niebezpiecznego rozwoju wad szyn zakwalifikowanych w czasie badań defektoskopowych do wycięcia („W”) i obserwacji („O”),
d) uszkodzeń podkładów (mostownic), powodujących niewłaściwe podparcie szyn lub wpływających na utrzymywanie się niewłaściwej szerokości toru,
e) niewłaściwego stanu przytwierdzenia szyn do podkładów oraz kompletność systemu przytwierdzeń.

2. W przypadku rozjazdów należy, należy sprawdzać szczególnie występowanie wad:
1) pęknięć i złamań części rozjazdowych, elementów połączeń, akcesoriów i przytwierdzeń;
2) uszkodzeń spoin lub zgrzein (rysy, pęknięcia);
3) niebezpiecznego rozwoju wad zakwalifikowanych w czasie badań defektoskopowych;
4) uszkodzeń podrozjazdnic powodujących niewłaściwe podparcie lub wpływających na utrzymywanie się niewłaściwej szerokości konstrukcji;
5) niewłaściwego stanu przytwierdzeń oraz kompletności przytwierdzeń;
6) zamknięć nastawczych;
7) urządzeń SRK, EOR i szczelność elementów hydraulicznych;
8) łączników szynowych oraz styków izolowanych w obrębie rozjazdów i połączeń torowych.

Szczegółowy zakres oględzin został opisany w § 28-30.

3. W przypadku podtorza kolejowego należy sprawdzić, czy:
1) nie ma widocznego osiadania toru (dołków) oraz zapadlisk w pobliżu toru;
2) skarpy podtorza i rowów bocznych nie zostały uszkodzone lub nie są narażone na osunięcie;
3) rowy boczne nie zostały zasypane i czy nie zatrzymuje się w nich woda;
4) występują wychlapy.

4. W przypadku podsypki należy sprawdzić, czy:
1) tor jest prawidłowo obsypany podsypką;

2) nie występuje zanieczyszczenie podsypki uniemożliwiające odprowadzenie wody;
3) podsypka nie została podmyta lub rozmyta.

5. W przypadku obiektów inżynieryjnych:
   1) obserwując tor na mostach, wiaduktach, przepustach, w tunelach, przejściach pod torami, na kładkach dla pieszych, a także ściany oporowe, należy zwrócić uwagę, czy:
      a) ogólny stan obiektów inżynieryjnych nie nasuwa obaw pod względem bezpieczeństwa ruchu pociągów, bezpieczeństwa osób i zabezpieczenia przeciwpożarowego,
      b) nie ma widocznych uszkodzeń nawierzchni na obiektach (szyn, podkładów, odbojnic, blach, mostownic, dyliny, przyrządów wyrównawczych),
      c) w korytach pod mostami lub w przepustach nie zgromadziły się przedmioty utrudniające swobodny przepływ wody;
   2) Należy sprawdzić stan przyrządów wyrównawczych, to jest:
      a) przyleganie iglicy (szczególnie ostrza iglicy) do opornicy,
      b) stan dokręcenia śrub,
      c) czystość i stan naoliwienia części ślizgowych.
6. W przypadku przejazdów kolejowo – drogowych i przejść dla pieszych należy:
   1) sprawdzić stan techniczny, a w szczególności czy:
      a) żłobki na przejazdach nie są zanieczyszczone,
      b) jezdnia drogowa na przejazdach jest w należytym stanie, płyty przejazdowe nie są rozsunięte lub nie wystają ponad główkę szyny oraz czy zachowana jest prawidłowa szerokość żłobków,
      c) nie są uszkodzone w widoczny sposób urządzenia sterowania ruchem na przejazdach (np. sygnalizatory drogowe, rogatki i półrogatki wraz z napędami, odnoszące się do przejazdu tarcze ostrzegawcze przejazdowe), jak również wygrodzenia, wskaźniki, znaki drogowe,
      d) czy w obszarze trójkątów widoczności nie pojawiły się przeszkody ograniczające widoczność, w szczególności obiekty budowlane, drzewa, krzewy, reklamy, elementy ochrony akustycznej,
      e) stan odwodnienia przejazdu kolejowego jest odpowiedni,
      f) doszło do zniszczenia monitoringu, oświetlenia, wygrodzenia itp.;
   2) w przypadku stwierdzenia wadliwości na przejazdach z urządzeniami SSP (kategorii B i C) powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego, a o wadliwości na przejazdach kategorii A obsługę przejazdu.

7. W przypadku urządzeń trakcyjnych, elektroenergetycznych i automatyki należy zwrócić uwagę, czy:
   1) słupy linii teletechnicznych i energetycznych nie przewróciły się lub nie pochyliły, przewody nie są pozrywane lub poplątane i czy nie są na nich zawieszone jakiekolwiek przedmioty (druty, sznury itp.);
   2) sygnalizatory i wskaźniki przytorowe (stałe i przenośne) nie są uszkodzone w widoczny sposób;
   3) czujniki szynowe, kontenery, skrzynki, szafy i inne urządzenia są kompletne i nie posiadają śladów dewastacji;
   4) na złączach izolowanych w torach i rozjazdach nie ma spływów, zanieczyszczenia opiłkami, wypadnięcia izolacji oraz czy nie ma poluzowanych lub brakujących śrub;
   5) na liniach zelektryfikowanych łączniki szynowe powrotnej sieci trakcyjnej, linki dławików torowych, kable torowe do podstacji trakcyjnych i kabin sekcyjnych, linki uszyniające słupy trakcyjne i obiekty inżynieryjne nie są uszkodzone (zerwane lub ponacinane), a także czy nie ma wyraźnych objawów uszkodzenia sieci trakcyjnej (przewrócone, skrzywione lub uszkodzone słupy, zerwane przewody, zerwane konstrukcje podtrzymujące na słupach, rozbite izolatory itp.);
   6) zainstalowane w torze urządzenia nadzoru jazdy pociągów (np. urządzenia SHP) nie są uszkodzone lub odkręcone;
   7) zainstalowane w torze urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru dSAT (bez obsady pracowników obsługujących te urządzenia) tj. urządzanie do wykrywania zagrzanych łożysk osiowych, uszkodzonych hamulców, deformacji bieżnika, nie są uszkodzone i nie występują zerwania, odkręcenia przewodów zasilających, czujników, tensometrów itp. oraz czy tor w strefie działania urządzeń jest właściwie utrzymany, a linki przejściowe, obejściowe i dławikowe - nie są oderwane od szyn;
   8) kanały kablowe nie są odkryte lub nie zostały skradzione pokrywy;
   9) doszło do zniszczenia systemów monitoringu, np. w punktach stwierdzenia końca pociągu (SKP), urządzeń automatyki i energetyki kolejowej oraz innych obiektów szczególnie narażonych na niepożądaną ingerencję;
   10) urządzenia akustycznej ochrony zwierząt nie uległy zniszczeniu/kradzieży.
8. W przypadku utrzymania porządku na terenie kolejowym i w jego otoczeniu należy:
   1) zwracać uwagę na to, co dzieje się na torze i w jego bezpośrednim sąsiedztwie, a co może mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz na stan ogólnego porządku, a mianowicie czy:
      a) stan sygnałów i wskaźników na linii kolejowej jest właściwy i zgodny z posiadanym wykazem,

b) na torze kolejowym lub w innych elementach infrastruktury kolejowej nie znajdują się przypadkowo lub celowo pozostawione przedmioty obce,
c) nie ma śladów naruszenia podsypki lub torowiska,
d) nie powstały dzikie przejścia,
e) nie powstał pożar w granicach terenu kolejowego lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie oraz czy nie tlą się drewniane części nawierzchni lub obiektów inżynieryjnych,
f) materiały przygotowane do robót, składowane w pobliżu toru, nie wchodzą w skrajnię budowli oraz czy są należycie zabezpieczone przed pożarem, czy nie nastąpiła ich kradzież lub zniszczenie,
g) na terenie kolejowym osoby postronne nie wykonują robót bez zezwolenia PLK SA, a w pobliżu granicy terenu kolejowego nie są wznoszone nielegalne obiekty budowlane lub prowadzone roboty ziemne,
h) drzewa oraz tablice informacyjne lub reklamowe stojące obok torów nie grożą przewróceniem się na tor lub uszkodzeniem przewodów trakcyjnych lub teletechnicznych,
i) na terenie kolejowym nie są urządzane nielegalne wysypiska śmieci lub ziemi oraz czy nie są wycinane drzewa,
j) doszło do uszkodzenia, zniszczenia lub przewrócenia wygrodzenia linii kolejowych (upewnienie się, że ogrodzenie nie stanowi zagrożenia dla osób trzecich),
k) doszło do uszkodzenia oświetlenia, np. oświetlenia głowic rozjazdowych,
l) ekrany akustyczne (w tym w szczególności wyjścia awaryjne) uległy dewastacji/zniszczeniu w stopniu mającym wpływ na bezpieczeństwo.

9. W przypadku zachowania kompatybilności technicznej należy zwracać uwagę na zachowanie skrajni budowli oraz ogólną jakość geometryczną toru jazdy.

§ 16.

Zadania dodatkowe w trakcie procesu dozorowania

1. Jeżeli czynności związane z procesem dozorowania nie wypełniają całkowicie ustawowego czasu pracy pracownika wykonującego daną formę dozorowania i nie wpłynie to negatywnie na ich dokładność i terminowość, można zlecić pracownikowi wykonanie prac dodatkowych.
2. Wykonanie prac, o których mowa w ust. 1, można zlecić pracownikowi pod warunkiem, że niezbędne narzędzia i materiały znajdują się w rejonie wykonania tych prac (np. w zabezpieczonych budynkach zamkniętych posterunków, dworców, magazynów itd.).

3. Wszelkie prace konserwacyjne, o których mowa w ust. 1, należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami, przy zachowaniu wymaganych warunków bezpieczeństwa i higieny pracy.
4. Usunięcie z nawierzchni kolejowej pojedynczych lekkich przedmiotów, odszczepień podkładów lub pojedynczych roślin stanowi obowiązek pracownika wykonującego proces dozorowania, z zastrzeżeniem § 22 - § 26.

§ 17.

Bezpieczeństwo obchodu /obchodu specjalnego

1. W przypadku obchodu należy każdorazowo przejść osobno po każdym z torów objętych obchodem, poruszając się – o ile istnieje taka możliwość – w kierunku przeciwnym do aktualnie obowiązującego kierunku ruchu pociągów (również z uwzględnieniem tymczasowej organizacji ruchu kolejowego).
2. Uprawniony pracownik przeprowadzający proces dozorowania zobowiązany jest do przestrzegania wszystkich wymagań bezpieczeństwa określonych w odrębnych przepisach PLK SA.
3. Podczas przejazdu pojazdu szynowego w tunelu lub na moście pracownik wykonujący obchód powinien znajdować się poza obiektem, w specjalnie do tego przeznaczonej niszy ochronnej lub na chodnikach służbowych. Ponowne wejście na tor może nastąpić po stwierdzeniu, że przejeżdżający pojazd szynowy posiadał sygnały końcowe oraz że w kierunku osoby wykonującej obchód nie zbliża się kolejny pojazd szynowy.
4. Dopuszcza się wykonywania obchodu (w formie pieszej) w porze nocnej tylko dla obchodów specjalnych, w przypadkach uzasadnionych koniecznością dokonania sprawdzeń potwierdzających możliwość bezpiecznego prowadzenia ruchu. Dla takich przypadków należy stosować sygnały nocne, gdzie pracownik wykonujący obchód lub osłaniający miejsce niebezpieczne powinien wystawić w stronę nadjeżdżającego pojazdu szynowego latarkę ze światłem białym.
5. W celu zachowania bezpieczeństwa osobistego należy uzyskiwać informacje przy każdej możliwości na posterunkach technicznych, a także radiotelefonicznie (telefonicznie), o aktualnej sytuacji ruchowej, w szczególności o:
   1) wprowadzeniu jazdy po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego;
   2) doraźnym (tzn. mającym miejsce poza obowiązującym i potwierdzonym na początku obchodu rozkładem jazdy) uruchomieniu pociągów, w tym pojazdów roboczych i pomocniczych;
   3) opóźnieniach pociągów.
6. Pracownik wykonujący obchód powinien być wyposażony, zgodnie z wykazem, który stanowi § 31.

7. Pracownik wykonujący obchód ma prawo do odłożenia w czasie lub przerwania obchodu w przypadku wystąpienia warunków szczególnych, na zasadach określonych w § 7.

§ 18.

Korzystanie ze środków łączności

1. Zasadniczym środkiem łączności dla pracownika wykonującego obchód jest radiotelefon, a na liniach kolejowych niewyposażonych w urządzenia radiołączności lub w przypadku nieprawidłowego działania tych urządzeń – inne środki łączności lub powiadamiania, w tym przede wszystkim służbowy telefon komórkowy. Przed rozpoczęciem obchodu pracownik wykonujący proces dozorowania powinien uzgodnić z dyżurnym ruchu najbliższego posterunku ruchu sposób wzajemnej komunikacji oraz przetestować działanie uzgodnionego z dyżurnym ruchu środka łączności.
2. Na liniach kolejowych wyposażonych zarówno w radiołączność pociągową, jak i drogową, przekazywanie informacji (nadawanie) przez pracownika wykonującego proces dozorowania powinno odbywać się z wykorzystaniem kanału drogowego.
3. Pracownik wykonujący proces dozorowania ma prawo nadawania na kanale pociągowym wyłącznie w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w przypadku braku możliwości nawiązania łączności na kanale drogowym lub telefonicznie.
4. Ze względów bezpieczeństwa pracownik wykonujący proces dozorowania powinien ustawić radiotelefon w tryb nasłuchu na kanale pociągowym, o ile wcześniej nie uzgodniono z dyżurnymi ruchu inaczej.
5. Pracownicy wykonujący procesy dozorowania i korzystający z urządzeń radiołączności powinni znać i stosować postanowienia Instrukcji Ie-14 oraz Instrukcji Ir-5.

§ 19.

Postępowanie w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa

1. W przypadku stwierdzenia sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu w ruchu kolejowym pracownik wykonujący czynności dozorowania powinien niezwłocznie zastosować wszelkie środki mające na celu niedopuszczenie do zaistnienia wypadku lub redukcję jego skutków.
2. Na linii kolejowej wyposażonej w urządzenia radiołączności pracownik wykonujący czynności dozorowania powinien powiadomić maszynistów oraz dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych o rodzaju i miejscu zaistnienia sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu w ruchu kolejowym, używając w tym celu kanału pociągowego. W przypadku niemożności nawiązania łączności przez radiotelefon należy postępować jak w ust. 3.

3. Na linii kolejowej niewyposażonej w urządzenia radiołączności lub w przypadku niemożności nawiązania łączności przez radiotelefon pracownik wykonujący czynności dozorowania – po stwierdzeniu zaistnienia sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu w ruchu kolejowym – powinien podjąć w pierwszej kolejności działania mające na celu zatrzymanie najbliższego pociągu jadącego po torze, na którym występuje zagrożenie (zgodnie z § 27) a następnie dostępnymi środkami powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku o niebezpieczeństwie.
4. Po powiadomieniu maszynistów i dyżurnych ruchu odpowiednich posterunków zapowiadawczych o zaistnieniu sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu ruchu kolejowego, pracownik wykonujący czynności dozorowania powinien pozostać w rejonie zagrożonego miejsca do czasu przybycia pomocy lub usunięcia przyczyny zagrożenia.

§ 20.

Postępowanie w przypadku warunków zimowych

1. Wszystkie czynności dozorowania należy wykonywać w warunkach zimowych z zachowaniem szczególnej czujności.
2. Pracownik wykonujący czynności dozorowania powinien zwracać uwagę, czy:
   1) nie występują miejsca zawiewania toru i nie zachodzi konieczność dodatkowego rozstawienia zasłon odśnieżnych;
   2) nie tworzą się wysadziny w torze, a nawierzchnia drogowa na przejazdach nie wchodzi w skrajnię budowli, np. nie jest wysadzona do góry;
   3) żłobki na przejazdach są czyste i posiadają wymagane wymiary.
3. W przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego (np. zaspy śnieżnej), pracownik wykonujący czynności dozorowania powinien postępować zgodnie z zasadami wymienionymi w § 19 w celu niedopuszczenia do wjazdu pociągu na zagrożony odcinek.

§ 21.

Postępowanie w przypadku pożarów

1. W przypadku zapalenia się podkładów, mostownic, podrozjazdnic, drewnianych części mostów lub materiałów złożonych w pobliżu toru, trawy i krzewów, pracownik wykonujący czynności dozorowania powinien – w miarę posiadanych możliwości i środków – samodzielnie ugasić pożar. Jeżeli zaistniałego pożaru nie można ugasić samodzielnie, pracownik powinien niezwłocznie powiadomić o pożarze dyżurnego ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego i żądać wezwania pomocy.

2. O pożarze na terenie graniczącym z terenem kolejowym pracownik wykonujący czynności dozorowania powinien niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego.

§ 22.

Postępowanie w przypadku znalezienia na torze obcych przedmiotów

1. Jeżeli pracownik wykonujący czynności dozorowania znajdzie na torze kolejowym przedmiot stanowiący przeszkodę lub niebezpieczeństwo dla ruchu pociągów i nie może usunąć go poza skrajnię taboru, powinien postępować zgodnie z zasadami wymienionymi w § 19 w celu niedopuszczenia do wjazdu pociągu na zagrożony odcinek.
2. Jeżeli pracownik wykonujący czynności dozorowania znajdzie przedmiot podejrzany, np. podłożony pod szyny lub zamocowany w konstrukcji obiektu inżynieryjnego i budzący przypuszczenie, że mógł zostać podłożony umyślnie w celu uszkodzenia toru lub obiektu inżynieryjnego, pracownikowi wykonującemu proces dozorowania nie zezwala się na usunięcie/przemieszczanie tego przedmiotu i jest on zobowiązany do postępowania zgodnie z zasadami wymienionymi w § 19 w celu niedopuszczenia do wjazdu pociągu na zagrożony odcinek.

§ 23.

Postępowanie w przypadku naruszenia skrajni taboru

1. Jeżeli pracownik wykonujący czynności dozorowania stwierdzi, że materiały do robót lub inne przedmioty złożone przy torze lub na torze zamkniętym wchodzą w skrajnię taboru, powinien – w miarę posiadanych możliwości i środków – odsunąć je na właściwą odległość.
2. W razie braku możliwości podjęcia działań zgodnych z ust. 1 pracownik wykonujący czynności dozorowania powinien postępować zgodnie z zasadami wymienionymi w § 19 w celu niedopuszczenia do wjazdu pociągu na zagrożony odcinek.

§ 24.

Postępowanie w przypadku znalezienia na torze zwłok ludzkich lub osób rannych

1. W przypadku znalezienia na torze zwłok ludzkich pracownik wykonujący czynności dozorowania powinien postępować zgodnie z zasadami wymienionymi w § 19, a w szczególności nie należy przemieszczać lub usuwać zwłok lub części ciała ludzkiego, zażądać powiadomienia pogotowia ratunkowego oraz najbliższej jednostki Policji, od której do czasu przybycia należy uzyskać informację o zakresie możliwych

do podjęcia na miejscu czynności. Dalszy tok postępowania uzależnia się od decyzji organów ścigania. Ponadto powinien:

1) zapobiec wjazdowi pociągu oraz wejściu osób postronnych na tor kolejowy w miejscu znalezienia zwłok lub części ciała ludzkiego;
2) zabezpieczyć wszelkie ślady, np. poprzez oznaczenie miejsca znalezienia przedmiotów związanych z wypadkiem;
3) oczekiwać na miejscu do czasu przybycia przełożonego i odpowiednich służb.

2. W przypadku znalezienia na torze osoby rannej pracownik wykonujący czynności dozorowania powinien:
   1) w miarę możliwości przenieść w bezpieczne miejsce, a następnie udzielić pomocy osobie poszkodowanej;
   2) powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego o zaistniałym zdarzeniu oraz potrzebie wezwania służb ratowniczych;
   3) zabezpieczyć wszelkie ślady, pozostając na miejscu wypadku do czasu przybycia przełożonego i organów śledczych.

§ 25.

Postępowanie w przypadku znalezienia rannej lub padniętej zwierzyny

1. W przypadku znalezienia na torze rannej lub padniętej zwierzyny pracownik wykonujący czynności dozorowania powinien – w miarę możliwości i przy zachowaniu własnego bezpieczeństwa – usunąć zwierzynę poza skrajnię taboru i powiadomić o tym fakcie dyżurnego ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego.
2. Jeżeli samodzielne usunięcie zwierzyny z toru przez pracownika wykonującego czynności dozorowania nie jest możliwe, powinien on postępować zgodnie z zasadami wymienionymi w § 19.

§ 26.

Postępowanie w przypadku naruszenia granic obszaru kolejowego

1. Jeżeli czynności osób obcych naruszają granice obszaru kolejowego, pracownik wykonujący czynności dozorowania powinien niezwłocznie powiadomić o tym fakcie dyżurnego ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego w celu powiadomienia odpowiednich służb oraz swojego przełożonego.
2. W przypadku, gdy czynności opisane w ust. 1 zagrażają bezpieczeństwu ruchu pociągów, pracownik wykonujący czynności dozorowania powinien postępować zgodnie z zasadami wymienionymi w § 19.

§ 27.

Procedura zatrzymania pojazdów szynowych

1. W przypadku zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu kolejowym należy w stronę nadjeżdżającego pociągu podawać sygnały zgodnie z Instrukcją Ie-1.
2. Sygnały D2 i D3 „Stój” pracownik wykonujący czynności dozorowania powinien podawać w następujących przypadkach:
   1) gdy stwierdzi zaistnienie sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu ruchu kolejowego zgodnie z § 20 - § 26, a nie ma możliwości zastosowania sygnałów D1 „Stój”;
   2) gdy przy nadjeżdżającym pociągu zauważy nieprawidłowości, które przy dalszej jeździe mogłyby zagrażać bezpieczeństwu ruchu pociągów lub spowodować straty materialne;
   3) jeżeli na czole pojazdu szynowego zgasną wszystkie przepisowe światła;
   4) jeżeli sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych są niezgodne z ogólnymi warunkami prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji;
   5) jeżeli na torze znajdują się ludzie lub zwierzęta i nie usuwają się z toru pomimo podawanym im sygnałów;
   6) jeżeli człowiek dostał się pod pociąg lub wypadł z pociągu;
   7) jeżeli znalazł zwłoki na torze.

§ 28.

Zasady wykonywania oględzin rozjazdów

1. Oględziny rozjazdów przeprowadza się jako wzrokową ocenę celem stwierdzenia, czy nie występują wady mogące powodować zagrożenia bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego, ze szczególnym uwzględnieniem:
   1) złamań, pęknięć i wykruszeń elementów rozjazdu;
   2) innych wad lub odkształceń grożących naruszeniem prawidłowego działania rozjazdów lub urządzeń nastawczych.
2. W tabeli 3 podano zakres oględzin rozjazdów wykonywanych przez:
   1) pracowników wyznaczonych regulaminem technicznym;
   2) uprawnionych pracowników stale przydzielonych do tych czynności;
   3) pracowników wykonujących proces dozorowania torów.

Tabela 3 Zakres oględzin rozjazdów

Lp.	Badany element	Sprawdzenie stanu w zakresie zagrożeń bezpieczeństwa prowadzenia ruchu
1	Ogólny stan rozjazdu	– utrzymanie rozjazdu w porządku, czystości, – **wskaźniki zwrotnicowe, wykolejnicowe oraz prawidłowość ich ustawienia w stosunku do położenia zwrotnicy lub wykolejnicy*,** – wolną przestrzeń między iglicą, a opornicą oraz w żłobkach krzyżownic i kierownic, – wskaźniki ukresów,
2	Zwrotnica	– doleganie iglic do opornic i opórek iglicowych, – stan smarowania elementów trących, – iglice, ze szczególnym uwzględnieniem wyszczerbień lub pęknięć i zamocowania w osadzie, – opornice ze szczególnym uwzględnieniem wyszczerbień lub pęknięć, – stan rolek podiglicowych oraz elementów trących.
3	Szyny łączące	– złącza szynowe klasyczne, spawane oraz izolowane, – szyny ze szczególnym uwzględnieniem wyszczerbień lub pęknięć.
4	Zespół krzyżownicy	Ze szczególnym uwzględnieniem wyszczerbień lub pęknięć: – krzyżownice, – urządzenia kierownic,
5	Zamknięcia i urządzenia nastawcze	– **przymocowanie i działanie zamknięć i urządzeń nastawczych, napędów zwrotnic i krzyżownic, sprzężeń wielokrotnych zamknięć nastawczych i urządzeń stabilizujących iglice oraz niezależnych kontrolerów,** – prawidłowość założenia pokryw na zamknięcia nastawcze, – ściągi iglicowe, – pręty nastawcze, – sworznie, nity, zawleczki
6	Podrozjazdnice	– czy nie występują złamania, pęknięcia i inne uszkodzenia podrozjazdnic zagrażające bezpieczeństwu, – właściwe podbicie (sprawdzenia dokonuje tylko pracownik wykonujący obchód torów), – obsypanie podsypką, – przytwierdzenia części rozjazdowych do podrozjazdnic.
7	Urządzenia	– **urządzenia sterowania ruchem kolejowym współpracujące z rozjazdem – czy nie są uszkodzone oraz czy znajdują się na właściwym miejscu,** – **przymocowanie grzejników, przewodów zasilających, puszek połączeniowych i innych elementów ogrzewania rozjazdu,** – szczelność elementów hydraulicznych,

Lp.	Badany element	Sprawdzenie stanu w zakresie zagrożeń bezpieczeństwa prowadzenia ruchu
8	Łączniki szynowe oraz styki izolowane w obrębie rozjazdów i połączeń torowych	– połączenia śrubowe, – czy nie występują wychlapy w podsypce, zwłaszcza pod złączami, – czy nie występują braki w elementach sieci powrotnej w obrębie rozjazdu, czy warstwy izolacyjne w złączach izolowanych nie wykazują przetarcia, – czy w szynach na stykach izolowanych nie występują spływy metalu, – czy nie występują pęknięcia lub przerwy w tokach szynowych, – czy łączniki szynowe oraz linki dławikowe obwodów torowych są trwale przymocowane do szyn, – czy nie występują pęknięcia łubków, – czy nie występuje pełzanie szyn powodujące zwarcia odcinków izolowanych.
*Pogrubionym tekstem oznaczono czynności, które należy wykonywać przy przekładaniu zwrotnic		

3. Zakres oględzin, określony w tabeli 3, należy przeprowadzać pod kątem wadliwości i zużyć komponentów oraz ich wpływu na bezpieczeństwo ruchu.
4. Na stacjach z zawieszoną obsługą posterunków technicznych oraz na bocznicach szlakowych, pod warunkiem występowania miejscowego zabezpieczenia zwrotnicy uniemożliwiającego jej przełożenie, oględziny rozjazdów, po których odbywa się ruch pociągów lub taboru kolejowego, dokonuje pracownik wykonujący obchody torów w terminach dla nich ustalonych. W tym przypadku czynności wyszczególnione w tabeli 3 i pogrubione mogą być wykonywane bez przekładania iglic (w jednym położeniu).
5. Kierownik manewrów lub kierownik pociągu przybywającego na stacje lub bocznice wymienione w ust. 4, w celu podstawienia lub zabrania wagonów, powinien sprawdzać stan i działanie rozjazdów (poprzez sprawdzenie stanu iglic ze szczególnym uwzględnieniem wyszczerbień lub pęknięć, dolegania iglic do opornic, stanu i właściwego działania zamknięć nastawczych oraz stanu i prawidłowości działania wskaźników zwrotnicowych i wykolejnicowych), przez które tabor ma być przetaczany oraz sprawdzić czy urządzenia sterowania ruchem kolejowym znajdują się na właściwym miejscu i czy nie są uszkodzone.
6. Stwierdzone uszkodzenia kierownik manewrów lub kierownik pociągu powinien zgłosić pracownikowi obsługi posterunku, w którego dyspozycji jest rozjazd, celem odnotowania zgodnie z Instrukcją Id-4.
7. Jeżeli pracownik dokonujący oględzin rozjazdów stwierdził uszkodzenia lub nieprawidłowe działanie rozjazdu i nie może sam usunąć wadliwości, powinien natychmiast powiadomić o tym pracownika obsługi. Pracownik powiadomiony o uszkodzeniu powinien zarządzić natychmiastową naprawę, uruchamiając wszystkie siły i środki będące w jego dyspozycji, postępując zgodnie z zapisami § 30 ust. 2 pkt 3.

Jeżeli nie ma możliwości natychmiastowego usunięcia wadliwości lub uszkodzenia mającego wpływ na bezpieczeństwo ruchu, należy wprowadzić ograniczenie prędkości jazdy, przy jednoczesnym odpowiednim zabezpieczeniu zwrotnicy (przy zastosowaniu spony lub zamka lub spony i zamka jednocześnie) w przypadku, gdy wadliwość lub uszkodzenie związane jest z elementami przestawiania i zamykania, lub zamknąć rozjazd dla ruchu osłaniając go odpowiednimi sygnałami i powiadomić o tym obsługę posterunku.

§ 29.

Terminy oględzin rozjazdów

1. Oględziny należy przeprowadzać z zasadniczą częstotliwością:
   1) co 7 dni dla rozjazdów, na których prowadzony jest ruch szlakowy;
   2) co 14 dni dla pozostałych rozjazdów w torach głównych dodatkowych;
   3) co 1 miesiąc dla rozjazdów w torach bocznych.
2. Uprawniony pracownik pionu drogowego, w ramach procesów dozorowania, zobowiązany jest wykonywać oględziny rozjazdów, wyrzutni płozów hamulcowych i szyn w hamulcach torowych nie rzadziej niż dwa razy w miesiącu w torach szlakowych, głównych zasadniczych, raz w miesiącu w torach dodatkowych oraz nie rzadziej niż raz na dwa miesiące w torach pozostałych. Podczas oględzin prowadzonych przez uprawnionego pracownika czynności pogrubione w tabeli 3 muszą zostać wykonane przy przekładaniu zwrotnic. Uprawnionemu pracownikowi zalicza się na poczet jego oględzin udział w badaniach technicznych. Oględziny wykonane przez uprawnionego pracownika zalicza się na poczet oględzin pracowników wykonujących powyższe czynności w zakresie obowiązującego terminu.
3. Na poczet oględzin wykonywanych przez pracowników wyznaczonych regulaminem technicznym w zakresie obowiązującego terminu zalicza się:
   1) oględziny wykonywane przez uprawnionego pracownika;
   2) obchody wykonywane w cyklu dozorowania;
   3) oględziny rozjazdów AOT.

§ 30.

Rejestracja wyników oględzin rozjazdów

1. Wyniki przeprowadzonych oględzin rozjazdów należy rejestrować w Arkuszu Dozorowania (AD).
2. Pracownik, dokonujący oględzin rozjazdów, powinien w AD rejestrować wadliwości, jak również wydane polecenia, w szczególności w zakresie:

1) stanu rozjazdu który może zagrażać bezpieczeństwu ruchu wraz z informacją o fakcie osygnalizowania/zabezpieczenia miejsca niebezpiecznego, zgodnie z Instrukcją Ie-1;
2) pracownik obsługi wyznaczony regulaminem technicznym do wykonywania oględzin rozjazdów, po wykonaniu oględzin wypełnia AD i zgłasza telefonicznie dyżurnemu ruchu o dokonaniu oględzin i zawiadamia go jednocześnie o wszystkich zauważonych brakach, wadliwościach lub uszkodzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu;
3) w przypadku stwierdzenia lub otrzymania w czasie dyżuru zawiadomienia o uszkodzeniu lub nieprawidłowym działaniu rozjazdu, pracownik obsługi powinien:
    a) powiadomić niezwłocznie o uszkodzeniu lub nieprawidłowym działaniu rozjazdu naczelnika sekcji eksploatacji lub jego zastępcę w czasie godzin pracy sekcji, a w pozostałych godzinach dyspozytora w Zakładzie Linii Kolejowych, który jeżeli zajdzie taka potrzeba wysyła zespół szybkiego usuwania wadliwości i awarii, odnotowując ten fakt w dokumentacji posterunku ruchu i stosując się do odpowiednich postanowień instrukcji prowadzenia ruchu w zakresie zabezpieczenia uszkodzonego rozjazdu i warunków ewentualnego dopuszczenia ruchu pociągów przed jego naprawą,
    b) upewnić się, czy nie ma potrzeby zabezpieczenia (osłonięcia) sygnałami miejsca, w którym została stwierdzona wadliwość, jeżeli tak, to czy zostało to wykonane;
4) jeżeli pracownik obsługi, obejmując dyżur stwierdzi, że wpisane uprzednio do dokumentacji posterunku ruchu wadliwości nie zostały usunięte, powinien powtórzyć zapis o nieusuniętych wadliwościach w dokumentacji posterunku ruchu i powiadomić o tym oraz o wynikających z tego konsekwencjach w prowadzeniu ruchu pociągów swojego bezpośredniego przełożonego w każdym czasie, jeśli uniemożliwia to prowadzenie ruchu pociągów lub manewrów. W pozostałych przypadkach należy powiadomić bezpośredniego przełożonego w godzinach jego pracy.

3. Zgodnie z § 29 pkt. 2 oględzin rozjazdów nie dokonuje się w przypadku, gdy zostały w tym samym dniu poprzedzone badaniami technicznymi.

§ 31.

Wyposażenie pracownika wykonującego proces dozorowania

1. Zasadnicze wyposażenie pracownika wykonującego proces dozorowania powinno zawierać:

1) przydzielone środki ochrony indywidualnej zgodnie z obowiązującymi przepisami (odzież, obuwie robocze), w tym również torba/plecak do transportu niezbędnego wyposażenia z odblaskami w kolorze pomarańczowym;
2) środki łączności, w szczególności radiotelefon przenośny wyposażony w kanał drogowy i pociągowy oraz telefon służbowy;
3) Arkusz Dozorowania (AD) zainstalowany na urządzeniu mobilnym;
4) notatnik do dokonania opisów (na wypadek braku możliwości skorzystania z urządzenia);
5) wykaz miejsc pod szczególną obserwacją;
6) wyciąg z obowiązującego rozkładu jazdy dla odcinka linii objętego dozorem;
7) zegarek (w urządzeniu mobilnym lub zegarek naręczny);
8) przybory sygnałowe - trąbka sygnałowa lub inne urządzenie sygnalizacyjne do podawania sygnałów akustycznych (w przypadku większej liczby osób przebywającej w torze), chorągiewka koloru żółtego, latarka z czerwonym i białym światłem (w porze obowiązywania sygnałów nocnych);
9) kreda i kredka olejna;
10) taśma miernicza.

2. Inne (opcjonalne) wyposażenie pracownika, w zależności od potrzeb i specyfiki lokalizacji, np. zwieracza toków szynowych, sekator, zestaw kluczy, etc.

§ 32.

Przepisy końcowe

1. Przed rozpoczęciem czynności dozorowania w zakresie obchodów i oględzin pracownik dokonujący czynności powinien dokonać osobiście wpisu w Dzienniku D831 na najbliższym posterunku zapowiadawczym, potwierdzającego fakt rozpoczęcia czynności. W przypadku rozpoczynania czynności poza posterunkiem zapowiadawczym, fakt przystąpienia do czynności należy zgłosić radiotelefonicznie (telefonicznie) osobiście dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego, który ma obowiązek odnotować ten fakt w Dzienniku D831.
2. Rejestrację wadliwości stwierdzanych w trakcie realizacji czynności dozorowania do czasu zapewnienia pełnej funkcjonalności dokumentów elektronicznych, wskazanych w niniejszym Module (Arkuszu dozorowania AD) [Moduł D2], należy realizować na dotychczasowych zasadach w zakresach:
   1) oględzin rozjazdów w Dzienniku oględzin i badań technicznych rozjazdów (D831);
   2) w zakresie obchodów i objazdów w Książce Kontroli Obchodów (D803).

3. Do czasu zapewnienia pełnej funkcjonalności dokumentów elektronicznych, Arkusza dozorowania (AD), wszystkie zarejestrowane wadliwości o których mowa w pkt 2 należy wpisać do Ewidencji Utrzymania Wadliwość.
4. Nadzór nad realizacją w zakresie pkt 3 pełni Zastępca Naczelnika Sekcji ds. drogi kolejowej.
5. W zakresie prowadzenia Książki D803:
   1) obchody oraz objazdy torów powinny być wykonywane zgodnie z obowiązującym cyklem dozorowania, ujętym w harmonogramie ramowym w Książce D803, w ustawowym nominalnym czasie pracy;
   2) należy odnotowywać wszystkie wadliwości zgodnie z nadaniem stopnia wadliwości U opisanym w [Module D3] Diagnostyka – ocena stanu i kategoria użytkowania;
   3) w zakresie wadliwości wpisanych w wykazie „Ważniejsze miejsca, które pracownik wykonujący obchód winien mieć pod szczególną obserwacją”, wpisów w Książce D803 należy dokonywać tylko w przypadku pogorszenia się stanu technicznego infrastruktury w stosunku do stanu opisanego w wykazie;
   4) pracownik wykonujący dozorowanie powinien potwierdzić fakt wykonania obchodu na danym torze lub odcinku toru w Książce D803 w kolumnach 6, 7 i 8 oraz w odpowiednich dokumentach w punktach kontrolnych, tj. w obsadzonych posterunkach technicznych, położonych na trasie obchodu i określonych w Książce D803;
   5) jeżeli w rejonie obchodu nie ma Dziennika D831, to wyniki oględzin zapisuje się w Książce D803;
   6) o wszystkich wadliwościach, które mogą stanowić zagrożenie bezpieczeństwa prowadzenia ruchu należy powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego a o wadliwościach na przejazdach kategorii A dodatkowo obsługę przejazdu.
6. Wzór Książki Kontroli Obchodów stanowi Załącznik nr 2.

Załącznik nr 1 – Arkusz Dozorowania (AD), *(Plik Excel)*
Załącznik nr 2 – Wzór Książki Kontroli Obchodów.