

Załącznik do uchwały Nr 1222 /2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 22 grudnia 2015 r.



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Instrukcja o dozorowaniu linii kolejowych Id-7

Miejsce opracowania: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Biuro Dróg Kolejowych,
ul Targowa 74, 03-734 Warszawa, tel. (+48 22) 47 32 047, fax. (+48 22) 47 33 496,
<http://www.plk-sa.pl/>, e-mail: g.patocka-hrominska@pkp.com.pl

Copyright © by 2005 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wszystkie prawa zastrzeżone

Jakikolwiek przedruk, także częściowy, jest niedozwolony

Spis treści

1. Postanowienia ogólne	4
§1. Zakres stosowania instrukcji	4
§2. Podstawowe skróty użyte w instrukcji	4
§3. Przestrzeganie postanowień instrukcji	5
2. Wprowadzenie do dozorowania linii kolejowych	5
§4. Cel i formy dozorowania linii kolejowych	5
§5. Zadania i kwalifikacje pracowników w procesie dozorowania	5
3. Określanie cyklu dozorowania	6
§6. Definicja cyklu dozorowania i kategorii użytkowania	6
§7. Procedura wyznaczania kategorii użytkowania i cyklu dozorowania	7
§8. Procedura zmiany kategorii użytkowania i cyklu dozorowania	8
4. Organizacja dozorowania linii kolejowych	9
§9. Pracownicy wykonujący obchody normalne	9
§10. Harmonogram wykonywania obchodów normalnych	9
§11. Odłożenie w czasie lub przerwanie obchodu normalnego	10
§12. Zarządzenie obchodów nadzwyczajnych	10
§13. Wykonywanie objazdów sprawdzających	11
§14. Wystawianie posterunków nadzwyczajnego dozoru	11
5. Przebieg obchodu linii kolejowej	11
§15. Przygotowanie i rozpoczęcie obchodu	11
§16. Zadania podstawowe w trakcie obchodu	12
§17. Zakres techniczny obchodu normalnego	13
§18. Zadania dodatkowe w trakcie obchodu	17
§19. Bezpieczeństwo w trakcie obchodu	17
§20. Korzystanie ze środków łączności	18
§21. Zakończenie obchodu	19
6. Zasady postępowania w szczególnych okolicznościach	19
§22. Postępowanie w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa	19
§23. Pęknięcia i złamanie szyn	20
§24. Uszkodzenia urządzeń elektroenergetycznych, teletechnicznych i dSAT	21
§25. Warunki zimowe	21
§26. Pożary	21
§27. Znalezienie na torze obcych przedmiotów	22
§28. Naruszenia skrajni taboru	22
§29. Znalezienie na torze zwłok ludzkich lub osób rannych	22
§30. Znalezienia rannej lub padniętej zwierzyny	23

§31. Naruszenia granic obszaru kolejowego.....	23
§32. Procedura zatrzymania pojazdów szynowych.....	23
Załącznik 1. Wyznaczanie kategorii użytkowania – kryterium diagnostyczne	25
Załącznik 2. Wyznaczanie klasy intensywności obciążenia według procedury OCEO .	27
Załącznik 3. Wzór „Książki kontroli obchodów D803”	28
Załącznik 4. Wyposażenie pracownika wykonującego obchód toru	35

1. Postanowienia ogólne

§1. Zakres stosowania instrukcji

1. Instrukcję o dozorowaniu linii kolejowych PKP PLK S.A. Id-7, zwaną dalej Instrukcją Id-7, stosuje się na liniach kolejowych zarządzanych i utrzymywanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Dozorowaniu podlegają wszystkie linie kolejowe PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
3. Instrukcja Id-7 reguluje:
 - 1) zasady określania częstotliwości dozorowania linii kolejowych na podstawie ich rzeczywistego stanu technicznego, obciążenia ruchem oraz maksymalnej prędkości pociągów, z wykorzystaniem systemu zmiennych cykli dozorowania, wyznaczanych przez odpowiednich pracowników diagnostycznych indywidualnie dla każdego toru lub odcinka toru w ramach badania rocznego,
 - 2) terminy i zasady wykonywania czynności dozorowania linii kolejowych, tzn. terminy i zasady wykonywania obchodów normalnych, obchodów nadzwyczajnych, objazdów sprawdzających oraz wystawiania posterunków nadzwyczajnego dozoru.

§2. Podstawowe skróty użyte w instrukcji

1. Dziennik D831 – Dziennik oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie oraz wyrzutni płóz hamulcowych na górkach rozrządowych,
2. EOR – elektryczne ogrzewanie rozjazdów,
3. Instrukcja Id-4 – Instrukcja o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów Id-4,
4. Instrukcja Ie-1 (E-1) – Instrukcja sygnalizacji Ie-1 (E-1),
5. Instrukcja Ie-14 (E-36) – Instrukcja o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznej Ie-14 (E-36),
6. Instrukcja Ir-5 (R-12) – Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5 (R-12),
7. ISE – Sekcja Eksploatacji,
8. IZ – Zakład Linii Kolejowych,
9. IZDKN – Zespół Diagnostyczny ds. Nawierzchni i Podtorza,
10. IZDKO – Zespół Diagnostyczny ds. Obiektów Inżynierskich
11. Książka D803 – Książka kontroli obchodów,
12. OCEO – Ocena Częstotliwości Obchodów (arkusz kalkulacyjny),
13. SBL – samoczynna blokada liniowa,
14. SHP – samoczynne hamowanie pociągów,
15. SOKON – Ocena Stanu Konstrukcji Nawierzchni (program komputerowy),
16. SRK – sterowanie ruchem kolejowym,
17. SSP – samoczynna sygnalizacja przejazdowa,

18. Warunki techniczne Id-1 (D-1) – Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id-1 (D-1),
19. ZCD – zmienne cykle dozorowania.

§3. Przestrzeganie postanowień instrukcji

Właściwe organy nadzoru i kontroli IZ powinny kontrolować przestrzeganie przez podległe komórki organizacyjne ustalonych zasad dotyczących prawidłowości oraz terminowości wykonywania czynności dozorowania, prowadzenia dokumentacji związanej z dozorowaniem oraz usuwania usterek stwierdzonych w procesie dozorowania.

2. Wprowadzenie do dozorowania linii kolejowych

§4. Cel i formy dozorowania linii kolejowych

1. Dozorowanie linii kolejowych ma na celu zapewnienie ciągłości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego na sieci PKP PLK S.A. poprzez realizację następujących zadań:
 - 1) systematyczne nadzorowanie stanu nawierzchni kolejowej, a także stanu podtorza, obiektów inżynierskich, przytorowych urządzeń SRK, urządzeń elektroenergetyki trakcyjnej, innych urządzeń stałych oraz stanu nawierzchni na przejazdach kolejowo-drogowych oraz przejściach dla pieszych,
 - 2) systematyczny nadzór nad utrzymaniem porządku na terenie linii kolejowych,
 - 3) okresowe nadzorowanie oraz sprawdzanie stanu urządzeń i porządku na torach i liniach czasowo wyłączonych z eksploatacji lub zamkniętych.
2. Dozorowanie linii kolejowych obejmuje między innymi następujące formy:
 - 1) roczne badanie techniczne (przeгляд) – wykonywane przez inspektorów diagnostów, obejmujące między innymi ustalenie kategorii użytkowania,
 - 2) obchody normalne – wykonywane regularnie przez toromistrzów lub dróżników obchodowych, z zastrzeżeniem §9 ust.2, na całej długości wszystkich torów, w cyklach dozorowania określonych indywidualnie dla każdego toru lub odcinka toru i uwzględniających jego stan techniczny oraz intensywność obciążenia,
 - 3) obchody nadzwyczajne – wykonywane przez toromistrzów, dróżników obchodowych lub pracowników nadzoru na wybranych odcinkach torów w wyjątkowych okolicznościach, niezależnie od obchodów normalnych,
 - 4) objazdy sprawdzające – wykonywane doraźnie według wynikłych potrzeb i warunków lokalnych,
 - 5) posterunki nadzwyczajnego dozoru – organizowane tymczasowo w celu osłony miejsc niebezpiecznych, każdorazowo obsadzone pracownikami według indywidualnych wymagań.

§5. Zadania i kwalifikacje pracowników w procesie dozorowania

1. W procesie dozorowania linii kolejowych podstawowe zadania wykonują:

- 1) inspektor diagnosta – w ramach rocznego badania technicznego określa kategorie użytkowania w zakresie swoich kompetencji (nawierzchnia, podtorze, obiekty inżynieryjne),
 - 2) toromistrz – zgodnie z ustalonymi cyklami dozoru wykonuje obchody normalne oraz objazdy sprawdzające na swoim obszarze działania, a w razie potrzeby wykonuje obchody nadzwyczajne.
2. W zastępstwie toromistrza obchody normalne lub nadzwyczajne może wykonywać dróżnik obchodowy, który podlega bezpośrednio toromistrzowi i którego polecenia powinien wypełniać. Ponadto dróżnik obchodowy może otrzymywać polecenia od innych przełożonych, o czym powinien na bieżąco informować toromistrza. W zakresie spraw związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego dróżnik obchodowy powinien stosować się do poleceń dyżurnego ruchu.
3. Pracownicy biorący udział w procesie dozoru linii kolejowych powinni posiadać kwalifikacje wymagane dla danego stanowiska w myśl obowiązujących przepisów powszechnie obowiązujących i regulacji wewnętrznych Spółki oraz stan zdrowia wymagany dla stanowiska lub czynności.

3. Określanie cyklu dozoru

§6. Definicja cyklu dozoru i kategorii użytkowania

1. Cykl dozoru, wyznaczony dla danego toru kolejowego lub odcinka toru, określa częstotliwość, z jaką należy wykonywać na tym torze lub odcinku toru obchody normalne.
2. Podstawą do określenia cyklu dozoru jest kategoria użytkowania drogi kolejowej i intensywność obciążenia, które należy określać na podstawie kryterium:
 - 1) Stanu technicznego elementów drogi kolejowej, ustalanego zgodnie z załącznikiem 1, a w tym stanu technicznego nawierzchni kolejowej ustalanego według procedury OCEO załącznik 2,
 - 2) klasy intensywności obciążenia ustalonej według procedury OCEO (Załącznik 2).
3. Cykl dozoru powinien wynikać z wyznaczonej kategorii użytkowania i klasy intensywności obciążenia według zależności przedstawionej w Tab. 1, przy czym za wiążące przyjmuje się kryterium wymagające częstszego dozoru.
4. W przypadku wystąpienia lokalnie miejsc (np. przejazdy kolejowo-drogowe) o kategorii użytkowania gorszej niż na pozostałym odcinku podlegającym obchodowi dopuszcza się wykonywanie częstszych obchodów lokalnie tj. tylko na odcinku gorszej kategorii z częstotliwością jej odpowiadającą.

Tab. 1. Określanie cyklu dozorowania

Kryteria		Cykl dozorowania			
Kategoria użytkowania	Klasa intensywności obciążenia	Tory szlakowe oraz główne zasadnicze	Pozostałe tory stacyjne (główne dodatkowe, boczne)	Tory czasowo wyłączone z eksploatacji lub zamknięte	
KTU-1	KIO-1	14 dni przy intensywności obciążenia $I \leq 80$	10 dni o intensywności obciążenia $80 < I \leq 160$	jak w torach głównych zasadniczych	6 miesięcy
KTU-2	KIO-2	7 dni		7 dni	
KTU-3	KIO-3	5 dni			
KTU-4	KIO-4	2 razy w tygodniu ¹			

5. Częstotliwości obchodów określone w Tab. 1 uwzględniają dozorowanie linii kolejowych bez użycia pojazdów inspekcyjnych.
6. W przypadku wprowadzenia do eksploatacji na sieci PKP PLK S.A. pojazdów inspekcyjnych, dopuszcza się możliwość zastępowania obchodów normalnych objazdami po-jazdami inspekcyjnymi. Zasady zastępowania obchodów objazdami określone zostaną w odrębnej decyzji.

§7. Procedura wyznaczania kategorii użytkowania i cyklu dozorowania

1. Kategorię użytkowania co najmniej raz do roku wyznacza inspektor diagnosta przy udziale zastępcy naczelnika sekcji ds. drogowo-budowlanych na podstawie wyników rocznego badania technicznego i kryteriów diagnostycznych z uwzględnieniem zasad określonych w Id-1-B1.
2. Inspektor diagnosta przedkłada głównemu inżynierowi propozycję kategorii użytkowania dotyczącą odcinka lub obiektu, na którym wykonał badanie roczne.
3. Główny inżynier:
 - a) Uzgadnia propozycję wprowadzenia określonej kategorii użytkowania,
 - b) Sporządza wniosek o wprowadzenie kategorii użytkowania i przekazuje do komórki organizacyjnej zakładu właściwej ds. drogi kolejowej.

¹ Obchodów nie wolno wykonywać przez dwa dni pod rząd

4. Komórka organizacyjna zakładu właściwa ds. drogi kolejowej:
 - a) Ustala ostateczną fragmentację odcinków poszczególnych kategorii użytkowania racjonalnie dopasowując odcinki tych samych kategorii wynikające z zakresów kompetencji głównych inżynierów (ds. nawierzchni, podtorza, obiektów inżynierskich itp.),
 - b) Sporządza zbiorcze zestawienia kategorii użytkowych z podziałem na linie i ISE,
 - c) Uzupełnia zbiorcze zestawienia o klasę intensywności obciążenia „I”, na podstawie danych eksploatacyjnych, które zapewnia komórka zakładu właściwa ds. eksploatacyjnych,
 - d) Kieruje uzupełnione zestawienia, o których mowa wyżej do zatwierdzenia przez dyrektora zakładu lub zastępcy właściwego ds. technicznych lub właściwego ds. eksploatacyjnych
 - e) Przekazuje zatwierdzoną dokumentację o zatwierdzonych kategoriach użytkowania do ISE.
5. Na podstawie zatwierdzonej dokumentacji, zastępca naczelnika ISE ds. drogowo – budowlanych aktualizuje Książkę D803 według wzoru w Załączniku 3 i poleca obowiązujący cykl dozoru do stosowania przez pracowników wykonujących czynności dozoru, uwzględniając kategorie użytkowania i klasę intensywności obciążenia.
6. Wyznaczone cykle dozoru obowiązują do następnego badania rocznego lub zmiany kategorii użytkowania w okolicznościach i w trybie opisanych w §8.

§8. Procedura zmiany kategorii użytkowania i cyklu dozoru

1. Kategoria użytkowania może zostać:
 - 1) obniżona – w konsekwencji pojawienia się istotnych zmian stanu konstrukcji, pogorszenia parametrów toru jazdy lub kompatybilności technicznej (np. skrajni) w przypadkach związanych na przykład z wystąpieniem klęski żywiołowej, wypadku kolejowego, awarii podtorza, szkód górniczych itd.,
 - 2) podwyższona – w następstwie wykonanych robót utrzymaniowych, remontowych i modernizacyjnych
2. Wniosek o zmianę cyklu dozoru z uwagi na zmianę stanu technicznego zastępca naczelnika ISE ds. drogowo-budowlanych kieruje do rozpatrzenia przez zespół diagnostyczny, który powinien:
 - 1) wykonać badanie techniczne toru lub obiektu, którego dotyczy wniosek,
 - 2) przedłożyć propozycję zmiany lub utrzymania istniejącej kategorii użytkowania.
3. Dalsze postępowanie w sprawie zmiany kategorii użytkowania i cyklu dozoru powinno być prowadzone zgodnie z §7 ust.2, ust.3 oraz ust.4. Zatwierdzoną dokumentację należy przekazać do ISE.

4. Na podstawie zatwierdzonej dokumentacji, o której mowa w ust. 3, zastępca naczelnika ISE ds. drogowych aktualizuje Książkę D803 i poleca wdrożyć zmieniony cykl dozoru do stosowania przez pracowników wykonujących czynności dozoru.
5. Wyznaczony na nowo cykl dozoru obowiązuje do następnego badania rocznego lub kolejnej zmiany kategorii użytkowania toru w okolicznościach i trybie opisanych w niniejszym paragrafie.

4. Organizacja dozoru linii kolejowych

§9. Pracownicy wykonujący obchody normalne

1. Obchód normalny na wyznaczonym obszarze działania zasadniczo powinien wykonywać torowca.
2. W przypadku wykonywania przez torowcę innych czynności, które nie pozwalają mu osobiście dokonać obchodu normalnego w terminie wynikającym z obowiązującego cyklu dozoru, może on zlecić wykonanie tego obchodu dróżnikowi obchodowemu przy zachowaniu zasady, że sytuacja taka nie może mieć miejsca częściej, niż co drugi obchód normalny.
3. Nadzór nad pracą dróżnika obchodowego sprawuje torowca.

§10. Harmonogram wykonywania obchodów normalnych

1. Obchody normalne torów kolejowych powinny być wykonywane zgodnie z obowiązującym cyklem dozoru, ujętym w harmonogramie ramowym w Książce D803, w ustawowym nominalnym czasie pracy.
2. Obchody powinny być wykonywane przy dobrej widoczności. Wyjątki są dopuszczalne np. dla oświetlonego tunelu, gdzie obchód może być wykonywany w czasie najmniejszego ruchu lub nocnej przerwy w ruchu pociągów.
3. Przy ustalaniu harmonogramu dozoru linii kolejowych należy przyjąć, że dzienna norma długości obchodu normalnego nie może przekroczyć 16 km toru na jednego pracownika. W przypadku zlecenia pracownikowi wykonującemu obchód innej pracy niż obchód toru, długość trasy obchodu należy skrócić o 2 km za każdą godzinę pracy.
4. Jeżeli termin obchodu normalnego, wynikający z cyklu przyjętego według Tab. 1, przypada w dzień wolny od pracy i nie ma możliwości wykonania obchodu dokładnie w tym dniu, obchód ten należy wykonać w ostatnim dniu roboczym poprzedzającym dzień lub dni wolne od pracy, a termin kolejnego obchodu wyznaczyć zgodnie z obowiązującą częstotliwością, licząc od faktycznego dnia wykonania obchodu.
5. Wykonanie obchodu toru w ramach przeglądu i oględzin przez pracowników nadzoru nie zwalnia torowcę lub dróżnika obchodowego z obowiązku wykonania obchodu normalnego w terminie wynikającym z obowiązującego cyklu dozoru.

§11. Odłożenie w czasie lub przerwanie obchodu normalnego

1. W przypadku wystąpienia warunków szczególnych, o których mowa w ust. 2, możliwe jest odłożenie w czasie lub przerwanie obchodu normalnego. O podjęciu takiej decyzji i jej przyczynach pracownik wykonujący ten obchód powinien niezwłocznie powiadomić swoich przełożonych.
2. Za warunki szczególne, tj. utrudniające lub uniemożliwiające prawidłowe i bezpieczne wykonanie obchodu – a tym samym uzasadniające jego odłożenie w czasie lub przerwanie – uznaje się:
 - 1) niebezpieczne zjawiska pogodowe (np. burze, zamiecie śnieżne, silne zamglenie),
 - 2) zagrożenie lub utrudnienie w ruchu kolejowym, wymagające podjęcia przez pracownika czynności nie związanych z obchodem (np. konieczność osłonięcia miejsca niebezpiecznego),
 - 3) konieczność udzielenia pomocy osobie rannej lub strzeżenia zwłok,
 - 4) nagła utrata zdolności do wykonywania obchodu ze względu na stan zdrowia.
3. Obchód normalny odłożony w czasie lub przerwany zgodnie z ust. 1 należy wykonać lub dokończyć niezwłocznie po ustaniu warunków szczególnych, które spowodowały jego odłożenie w czasie lub przerwanie. Jeśli nie jest to możliwe, obchód powinien być zakończony najpóźniej w dniu następnym.

§12. Zarządzenie obchodów nadzwyczajnych

1. Obchody nadzwyczajne mogą być zarządzane na liniach kolejowych lub ich odcinkach w ustalonych okresach czasu w przypadku wystąpienia okoliczności wyjątkowych, a mianowicie:
 - 1) w razie zjawisk żywiołowych, mogących zagrozić bezpieczeństwu ruchu, do których zalicza się:
 - a) intensywne opady śniegu,
 - b) ulewy i powodzie,
 - c) czynne szkody górnicze;
 - 2) w czasie upałów (gdy istnieje niebezpieczeństwo wyboczenia torów) lub w okresie niskich temperatur (gdy istnieje niebezpieczeństwo wzmożonego pęknięcia szyn),
 - 3) w innych przypadkach, gdy może być zagrożone bezpieczeństwo w ruchu kolejowym.
2. W sytuacjach wymienionych w ust. 1 polecenie wykonania obchodów nadzwyczajnych dla właściwego obszaru wydaje zastępca dyrektora IZ ds. technicznych lub zastępca naczelnika ISE ds. drogowo - budowlanych zgodnie z posiadanymi kompetencjami. W przypadku zarządzenia obchodów nadzwyczajnych przez ISE należy powiadomić o tym IZ.

3. Osoba zarządzająca obchody nadzwyczajne określa jednocześnie ich granice, sposób wykonania i niezbędny sprzęt w zależności od potrzeb i warunków miejscowych.
4. Obchody nadzwyczajne – stosownie do polecenia zastępcy dyrektora IZ ds. technicznych lub zastępcy naczelnika ISE ds. drogowo - budowlanych – mogą być wykonywane przez toromistrzów, dróżników obchodowych, pracowników nadzoru i zespołów diagnostycznych.
5. Pracownicy wykonujący obchód nadzwyczajny powinni być należycie poinstruowani co do zleconych im czynności, a w szczególności jak postępować w przypadku ujawnienia w infrastrukturze uszkodzeń mogących zagrażać bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
6. Jeśli osoba zarządzająca obchód nadzwyczajny nie zarządziła inaczej, to podlega on takim samym zasadom dokumentowania, jak obchód normalny (zgodnie z rozdz. 5).

§13. Wykonywanie objazdów sprawdzających

Na liniach czasowo wyłączonych z eksploatacji lub zamkniętych obchody normalne toru można zastąpić objazdami sprawdzającymi dokonywanymi przez toromistrza na dreźnie motorowej w terminach określonych w Tab. 1.

§14. Wystawianie posterunków nadzwyczajnego dozoru

1. Posterunek nadzwyczajnego dozoru należy wystawić w sytuacji, gdy istnieje konieczność stałego dozoru punktu niebezpiecznego, np. fragmentu toru kolejowego lub obiektu inżynierskiego. Posterunek taki ma charakter tymczasowy i funkcjonuje do chwili usunięcia niebezpieczeństwa.
2. Decyzję o otwarciu bądź zamknięciu posterunku nadzwyczajnego dozoru podejmuje zastępca dyrektora IZ ds. technicznych na wniosek zastępcy naczelnika ISE ds. drogowo-budowlanych, podejmując jednocześnie decyzję o obsadzie posterunku, obowiązkach pracowników oraz zakresie prowadzonej dokumentacji.
3. Posterunek nadzwyczajnego dozoru należy obsadzić pracownikami posiadającymi odpowiednie kwalifikacje, stosownie do specyfiki osłanianego miejsca niebezpiecznego.

5. Przebieg obchodu linii kolejowej

§15. Przygotowanie i rozpoczęcie obchodu

1. 1. Przed rozpoczęciem obchodu normalnego pracownik wykonujący obchód powinien:
 - 1) Przygotować i sprawdzić wymagane wyposażenie, określone w Załączniku 4.
 - 2) Na posterunku ruchu lub drogą radiotelefoniczną (telefoniczną) osobiście zapoznać się z aktualną sytuacją ruchową oraz zakresem prac wykonywanych na linii kolejowej w dniu obchodu.

- 3) 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 radio-telefonicznie (telefonicznie) osobiście dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego, który ma obowiązek odnotować ten fakt w Dzienniku D831.
2. W trakcie obchodu nadzwyczajnego obowiązują czynności wymienione w ust. 1, chyba że osoba zarządzająca obchód nadzwyczajny zaleci inaczej.
3. W przypadku rozpoczynania obchodów nadzwyczajnych w innym miejscu niż działka torowa lub poza godzinami pracy, gdy nie jest możliwe wyposażenie określone w Załączniku nr 4, pracownik wykonujący obchód powinien być wyposażony co najmniej w kamizelkę ostrzegawczą koloru pomarańczowego z elementami odblaskowymi oraz przybory sygnałowe. Fakt braku w wyposażeniu środków łączności, powinien być zgłoszony obsłudze posterunków nastawczych, którzy powiadamiają drużyny trakcyjne drogą radiową o wykonywaniu obchodu nadzwyczajnego.

§16. Zadania podstawowe w trakcie obchodu

1. Celem obchodu normalnego jest identyfikacja zmian stanu technicznego nawierzchni kolejowej i pozostałych elementów infrastruktury kolejowej, dokumentowanie usterek w Książce D803 i Dzienniku D831, a także sprawdzenie zachowania porządku na terenie kolejowym i w jego bezpośrednim otoczeniu. Czynności te należy wykonywać w zakresie opisanym szczegółowo w §17.
2. W zakresie usterek ujętych 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.
3. W przypadku stwierdzenia w ramach obchodu normalnego usterki 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 (E-1) oraz niezwłocznie poinformować o tym fakcie dyżurnego ruchu naj-bliższego posterunku zapowiadawczego.
4. Pracownik wykonujący obchód powinien potwierdzić fakt wykonania obchodu na danym torze lub odcinku toru w następujących dokumentach:
 - 1) w Książce D803 w kolumnach 6, 7 i 8 dziennika obchodów,
 - 2) w odpowiednich dokumentach na punktach kontrolnych (tj. obsadzonych posterunkach technicznych położonych na trasie obchodu i określonych w Książce D803; w przypadku linii dwutorowych obchody wykonuje się i dokumentuje oddzielnie dla toru lub odcinka toru parzystego i nieparzystego.

5. W ramach obchodu nadzwyczajnego stosowanie postanowień ust. 1 - 4 odbywa się w zakresie ustalonym przez osobę zarządzającą wykonanie takiego obchodu.
6. Przybyłym na teren pracy zwierzchnikom pracownik wykonujący obchód ma obowiązek złożyć ustny meldunek zawierający skrót przebiegu obchodu.

§17. Zakres techniczny obchodu normalnego

1. Tor kolejowy:
 - 1) Należy sprawdzić występowanie uszkodzeń nawierzchni oraz odkształceń toru.
 - 2) Należy dokonać oceny zachowania oraz stabilności toru bezстыkowego, w tym występowania deformacji toru oraz odkrycia czół podkładów, szczególnie w niżej wymienionych lokalizacjach charakterystycznych:
 - a) na odcinkach hamowania pociągów (przed semaforami, w rejonie przystanków osobowych),
 - b) na odcinkach silnie nasłonecznionych,
 - c) w miejscach, gdzie poprzednio dochodziło do naruszenia stabilności toru,
 - d) w łukach o promieniu mniejszym niż 800 m,
 - e) w odległości ok. 50 ÷ 100 m przed i za miejscami zmiany konstrukcji nawierzchni,
 - f) na przejazdach kolejowo-drogowych oraz przejściach,
 - g) na pojedynczych rozjazdach wspawanych w tor bezстыkowy,
 - h) w miejscach występowania różnic w oddziaływaniach termicznych na tor (np. na przejściach z wykopu w nasyp, na granicach lasów, na odcinkach przed i za tunelami),
 - i) na odcinkach o pochyleniach podłużnych ponad 5‰ i długościach większych od długości pociągów towarowych.
 - 3) Należy sprawdzić występowanie niżej wymienionych wad 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,
 - f) pełzania szyn lub pełzania toru.
 - 4) Zauważone usterki należy odnotować w Księżce D803.
2. Rozjazdy:
 - 1) Dokonując oględzin rozjazdów w ramach obchodu należy sprawdzać rozjazdy zgodnie z postanowieniami Instrukcji Id-4, zwracając szczególną uwagę na:
 - a) ogólny stan rozjazdu,

- b) zwrotnicę,
 - c) szyny łączące,
 - d) zespół krzyżownicy,
 - e) zamknięcia i urządzenia nastawcze,
 - f) podrozdajdnice,
 - g) urządzenia w rozjeździe (urządzenia SRK, urządzenia EOR, szczelność elementów hydraulicznych),
 - h) łączniki szynowe oraz styki izolowane w obrębie rozjazdów i połączeń torowych.
- 2) Szczegółowy zakres oględzin opisanych w p. 1) określono w Instrukcji Id-4 w Tabeli 1.
- 3) Wyniki przeprowadzonych oględzin rozjazdów zasadniczo należy rejestrować w Dzienniku D831.
- 4) Wyniki oględzin rozjazdów na stacjach zamkniętych dla potrzeb technicznych i bez obsady, na ładowniach oraz na bocznicach szlakowych należy wpisywać do Dziennika D831 prowadzonego na stacji obsługującej.
- 5) Jeżeli w rejonie obchodu nie ma Dziennika D831, to wyniki oględzin zapisuje się w Księżce D803.
- 6) Na stacjach z obsadą, w razie zauważenia nieprawidłowości działania zwrotnic lub uszkodzenia rozjazdu, należy o tym powiadomić pracownika wyznaczonego do obsługi zwrotnicy.
- 7) Zauważone usterki należy odnotować w Księżce D803.
3. Podtorze kolejowe:
- 1) Należy sprawdzić, czy:
 - a) nie ma widocznego osiadania toru (dołków) oraz zapadlisk w pobliżu toru,
 - b) skarpy podtorza i rowów bocznych nie zostały uszkodzone lub nie są narażone na osunięcie,
 - c) rowy boczne nie zostały zasypane i czy nie zatrzymuje się w nich woda.
 - 2) Zauważone usterki należy odnotować w Księżce D803.
4. Podsypka:
- 1) Należy sprawdzić, czy:
 - a) tor jest prawidłowo obsypany podsypką,
 - b) nie występuje zanieczyszczenie podsypki uniemożliwiające odprowadzenie wody,
 - c) podsypka nie została podmyta lub rozmyta.
 - 2) Zauważone usterki należy odnotować w Księżce D803.
5. Obiekty inżynierskie:

- 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 inżynierskich 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. Przejazdy kolejowo drogowe i przejścia dla pieszych:
 - 1) Podczas obchodu należy sprawdzić stan techniczny przejazdów bez obsługi i obsługiwanych z odległości, 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 wygradzenia, 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.
 - 2) Usterki należy odnotować w Księżce D803. O usterkach na przejazdach z urządzeniami SSP (kategorii B i C) należy powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego a o usterkach na przejazdach kategorii A obsługę przejazdu.
7. Urządzenia trakcyjne, elektroenergetyczne i automatyki:
 - 1) Należy zwrócić uwagę, czy:
 - a) słupy linii teletechnicznych i energetycznych nie przewróciły się lub nie pochyliły, przewody nie są pozrywane lub poplątane i czy nie są na nich zawieszane jakiegokolwiek przedmioty (druty, sznury itp.),

- b) sygnalizatory i wskaźniki przytorowe (stałe i przenośne) nie są uszkodzone w widoczny sposób,
 - c) czujniki szynowe, kontenery, skrzynki, szafy i inne urządzenia są kompletne i nie posiadają śladów dewastacji,
 - d) na złączach izolowanych w torach i rozjazdach nie ma spływów, zanieczyszczenia opiłkami, wypadnięcia izolacji oraz czy nie ma poluzowanych lub brakujących śrub,
 - e) 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.),
 - f) zainstalowane w torze urządzenia nadzoru jazdy pociągów (np. urządzenia SHP) nie są uszkodzone lub odkręcone,
 - g) zainstalowane w torze urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru dSAT (bez obsady pracowników obsługujących te urządzenia) tj. urządzenie do wykrywania zagranych 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,
 - h) kanały kablowe nie są odkryte lub nie zostały skradzione pokrywy.
- 2) Usterki należy odnotować w Książce D803, a w pilnych przypadkach o usterkach należy informować dyżurnego ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego.
8. Porządek na terenie kolejowym i w jego otoczeniu:
- 1) Podczas obchodów należy 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 wchodzi 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 PKP PLK S.A., 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 urządzone nielegalne wysypiska śmieci lub ziemi oraz czy nie są wycinane drzewa.
- 2) Zauważone usterki należy odnotować w Księżce D803.
9. Aspekty kompatybilności technicznej
- 1) Podczas obchodów należy zwracać uwagę na zachowanie skrajni budowli oraz ogólną jakość geometryczną toru jazdy.
 - 2) Zauważone usterki należy odnotować w Księżce D803.

§18. Zadania dodatkowe w trakcie obchodu

1. Jeżeli czynności związane z obchodem nie wypełniają całkowicie ustawowego czasu pracy pracownika wykonującego obchód i nie wpłynie to negatywnie na dokładność i terminowość obchodu, można zlecić pracownikowi wykonanie w trakcie obchodu prac dodatkowych.
2. Wykonanie prac, o których mowa w ust. 1, można zlecić pracownikowi wykonującemu obchód 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 obchodowego.

§19. Bezpieczeństwo w trakcie obchodu

1. Na liniach dwutorowych i wielotorowych oraz na stacjach 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. Podczas przejazdu pojazdu szynowego po torze obchodu lub po torach sąsiednich pracownik wykonujący obchód powinien stać w odległości minimum 2 m od skrajnej szyny, w miarę możliwości na ławie torowiska, zwrócony twarzą w kierunku nadjeżdżającego pojazdu szynowego.
3. Podczas przejazdu pojazdu szynowego w tunelu lub na moście pracownik wykonujący obchód powinien znajdować się poza obiektem lub w specjalnie do tego przeznaczonej niszy ochronnej. 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. Podczas wykonywania obchodu w porze nocnej, w trakcie osłony miejsca niebezpiecznego na posterunku nadzwyczajnego dozoru w porze nocnej, a także w innych sytuacjach, w których przepisy przewidują stosowanie sygnałów nocnych, 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 informować się 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 ubrany w kamizelkę ostrzegawczą koloru pomarańczowego z odblaskami lub ubranie robocze koloru pomarańczowego z odblaskami i posiadać przy sobie wymagane wyposażenie, określone w Załączniku 4.
7. Pracownik wykonujący obchód ma prawo do odłożenia w czasie lub przerwania obchodu normalnego w przypadku wystąpienia warunków niekorzystnych, na zasadach określonych w §11.

§20. Korzystanie ze środków łączności

1. Zasadniczym środkiem łączności dla pracownika wykonującego obchód jest radiotelefon noszony, a na liniach kolejowych niewyposażonych w urządzenia radiołączności lub w przypadku nieprawidłowego działania tych urządzeń – inne środki łączności lub powiadamiania. Przed rozpoczęciem obchodu pracownik wykonujący obchód 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 obchód powinno odbywać się z wykorzystaniem kanału drogowego.
3. Pracownik wykonujący obchód ma prawo nadawania na kanale pociągowym wyłącznie w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, dla przekazania meldunku w trybie alarmowym (§16 ust. 3), lub w przypadku braku możliwości nawiązania łączności na kanale drogowym lub telefonicznie.
4. Ze względów bezpieczeństwa pracownik wykonujący obchód powinien ustawić radiotelefon w tryb nasłuchu na kanale pociągowym, o ile wcześniej nie uzgodniono z dyżurnymi ruchu inaczej.
5. Pracownicy wykonujący obchody i korzystający z urządzeń radiołączności powinni znać i stosować postanowienia Instrukcji Ie-14 (E-36) oraz Instrukcji Ir-5 (R-12).

§21. Zakończenie obchodu

1. Po zakończeniu obchodu normalnego pracownik wykonujący obchód powinien:
 - 1) Dokonać osobiście wpisu w Dzienniku D831 na najbliższym posterunku zapowiadawczym, potwierdzającego fakt zakończenia obchodu. Dokonanie wpisu potwierdza podpisem obsługa posterunku W przypadku zakończenia obchodu poza posterunkiem zapowiadawczym, fakt zakończenia obchodu należy zgłosić radiotelefontycznie (telefonicznie) dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego, który ma obowiązek odnotować ten fakt w Dzienniku D831.
 - 2) Niezwłocznie zameldować przełożonym o wszelkich wydarzeniach oraz okolicznościach, które mogą negatywnie wpływać na bezpieczeństwo i sprawność ruchu kolejowego.
2. Jeżeli obchód normalny wykonywany był przez dróżnika obchodowego, powinien on w tym samym dniu lub najpóźniej rano następnego dnia przedstawić toromistrzowi do wglądu Książkę D803. Toromistrz potwierdza swoim podpisem przyjęcie do wiadomości zapisów dokonanych podczas obchodu.
3. W trakcie obchodu nadzwyczajnego obowiązują czynności wymienione w ust. 1 - 2, chyba że osoba zarządzająca obchód nadzwyczajny zaleci inaczej.

6. Zasady postępowania w szczególnych okolicznościach

§22. Postępowanie w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa

1. W przypadku stwierdzenia sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu w ruchu kolejowym pracownik wykonujący czynności dozoru powinien niezwłocznie zastosować wszelkie środki mające na celu niedopuszczenie do zaistnienia wypadku lub redukcję jego skutków.

2. Jeżeli tor kolejowy, na którym powstała sytuacja zagrażająca bezpieczeństwu w ruchu kolejowym, jest wyposażony w urządzenia kontroli stanu nie zajętości działające na zasadzie zwierania toków szynowych przez zestawy kołowe, należy w pierwszej kolejności spowodować wykazanie zajętości toru poprzez zwarcie ze sobą za pomocą zwieracza obu toków szynowych lub w inny sposób ustalony dla danego odcinka, a następnie podjąć dalsze działania.
3. Na linii kolejowej wyposażonej w urządzenia radiołączności pracownik wykonujący czynności dozoru 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. 4.
4. Na linii kolejowej niewyposażonej w urządzenia radiołączności lub w przypadku niemożności nawiązania łączności przed radiotelefon pracownik wykonujący czynności dozoru – 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 §32), a następnie dostępnymi środkami powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku o niebezpieczeństwie.
5. Po powiadomieniu maszynistów i dyżurnych ruchu odpowiednich posterunków zapowiadawczych o zaistnieniu sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu ruchu kolejowego, pracownik wykonujący czynności dozoru powinien pozostać w rejonie zagrożonego miejsca do czasu przybycia pomocy lub usunięcia przyczyny zagrożenia.

§23. Pęknięcia i złamania szyn

1. W przypadku ujawnienia w torze pęknięcia lub złamania szyny pracownik wykonujący czynności dozoru powinien postępować zgodnie z zasadami wymienionymi w §22 w celu niedopuszczenia do wjazdu pociągu na zagrożony odcinek, a ponadto żądać przyjazdu zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii.
2. Pracownik wykonujący czynności dozoru może opuścić miejsce pęknięcia szyny:
 - 1) po prawidłowym zabezpieczeniu szyny zgodnie z zasadami określonymi w Warunkach technicznych Id-1 (D-1), o ile sposób zabezpieczenia nie wymaga dozoru, lub
 - 2) po otrzymaniu od dyżurnego ruchu informacji o zamknięciu toru.

§24. Uszkodzenia urządzeń elektroenergetycznych, teletechnicznych i dSAT

1. W przypadku zauważenia uszkodzeń linii teletechnicznych lub urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru, które w bezpośredni sposób nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu kolejowego, pracownik wykonujący czynności dozoru powinien zgłosić je dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego.
2. W przypadku zerwania przewodów linii elektroenergetycznej lub uszkodzenia urządzeń sieci trakcyjnej, a także uszkodzeń linii teletechnicznych lub urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru bezpośrednio zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego (np. wchodzące w skrajnię przechylone lub złamane słupy teletechniczne), pracownik wykonujący czynności dozoru powinien postępować zgodnie z zasadami wymienionymi w §22 w celu niedopuszczenia do wjazdu pociągu na zagrożony odcinek.
3. Ze względu na niebezpieczeństwo porażenia prądem nie wolno dotykać zerwanych przewodów lub zbliżać się do nich na odległość mniejszą niż 10 m.

§25. Warunki zimowe

1. Wszystkie czynności dozoru należy wykonywać w warunkach zimowych z zachowaniem szczególnej czujności.
2. Pracownik wykonujący czynności dozoru 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 dozoru powinien postępować zgodnie z zasadami wymienionymi w §22 w celu niedopuszczenia do wjazdu pociągu na zagrożony odcinek.

§26. Pożary

1. W przypadku zapalenia się podkładów, mostownic, podrojazdnic, drewnianych części mostów lub materiałów złożonych w pobliżu toru, trawy i krzewów, pracownik wykonujący czynności dozoru 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 dozoru powinien niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego.

§27. Znalezienie na torze obcych przedmiotów

1. Jeżeli pracownik wykonujący czynności dozoru 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 §22 w celu niedopuszczenia do wjazdu pociągu na zagrożony odcinek.
2. Jeżeli pracownik wykonujący czynności dozoru znajdzie przedmiot podejrzany, np. podłożony pod szyny lub zamocowany w konstrukcji obiektu inżynierskiego i budzący przypuszczenie, że mógł zostać podłożony umyślnie w celu uszkodzenia toru lub obiektu inżynierskiego, pracownik wykonujący obchód nie ma prawa ruszać tego przedmiotu i powinien postępować zgodnie z zasadami wymienionymi w §22 w celu niedopuszczenia do wjazdu pociągu na zagrożony odcinek.

§28. Naruszenia skrajni taboru

1. Jeżeli pracownik wykonujący czynności dozoru 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 dozoru powinien postępować zgodnie z zasadami wymienionymi w §22 w celu niedopuszczenia do wjazdu pociągu na zagrożony odcinek.

§29. Znalezienie na torze zwłok ludzkich lub osób rannych

1. W przypadku znalezienia na torze zwłok ludzkich pracownik wykonujący czynności dozoru powinien postępować zgodnie z zasadami wymienionymi w §22, a w szczególności nie należy przemieszczać lub poruszać 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 w przypadku konieczności ich przeniesienia w inne miejsce,
 - 3) oczekiwać na miejscu do czasu przybycia przełożonego i odpowiednich służb.
2. W przypadku znalezienia na torze osoby rannej pracownik wykonujący czynności dozoru powinien:
 - 1) w miarę możliwości udzielić pomocy osobie poszkodowanej,

- 2) powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego o zaistniałym zdarzeniu oraz potrzebie wezwania pogotowia ratunkowego,
- 3) w uzasadnionych przypadkach zatrzymać pierwszy przejeżdżający pociąg i oddać rannego obsłudze pociągu w celu dowiezienia go do stacji,
- 4) zabezpieczyć wszelkie ślady, pozostając na miejscu wypadku do czasu przybycia przełożonego i organów śledczych.

§30. Znalezienia rannej lub padniętej zwierzyny

1. W przypadku znalezienia na torze rannej lub padniętej zwierzyny pracownik wykonujący czynności dozoru 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 dozoru nie jest możliwe, powinien on postępować zgodnie z zasadami wymienionymi w §22.

§31. Naruszenia granic obszaru kolejowego

1. Jeżeli czynności osób obcych naruszają granice obszaru kolejowego, pracownik wykonujący czynności dozoru 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 dozoru powinien postępować zgodnie z zasadami wymienionymi w §22.

§32. Procedura zatrzymania pojazdów szynowych

1. W przypadku zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu kolejowym należy w stronę nadjeżdżającego pociągu podawać sygnały zgodnie z Instrukcją Ie-1 (E-1).
2. Sygnały D2 i D3 „Stój” pracownik wykonujący czynności dozoru powinien podawać w następujących przypadkach:
 - 1) gdy stwierdzi zaistnienie sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu ruchu kolejowego zgodnie z §22 - §31, 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.

Załącznik 1. Wyznaczanie kategorii użytkowania – kryterium diagnostyczne

1. W wyznaczaniu kategorii użytkowania dla potrzeb obchodów wykorzystuje się zasady wskazane w Id-1–B1.
2. Wyznaczanie kategorii użytkowania według kryteriów opisanych w §6 ust. 2 p. 1) i 2) odbywa się z użyciem narzędzia wspomagającego w postaci arkusza kalkulacyjnego OCEO.
3. Do obliczeń z wykorzystaniem programu OCEO niezbędne są następujące dane:
 - 1) minimalny promień łuku na danym odcinku (R) - wartość promienia łuku wprowadza się tylko w przypadku, gdy jest on mniejszy niż 1200 m,
 - 2) wiek podkładów drewnianych (w_d) lub wiek podkładów betonowych (w_b) - wiek podkładów wyrażony jest w latach; na ocenianym odcinku toru wprowadza się wyłącznie jedną z wymienionych wartości (tzn. albo dla podkładów drewnianych, albo dla podkładów betonowych),
 - 3) wskaźnik zdatności eksploatacyjnej szyn (C) - wprowadza się wartość z programu SOKON,
 - 4) syntetyczny wskaźnik stanu toru (J) - wprowadza się wartość określoną na podstawie wykresu z drezyny pomiarowej EM-120 lub toromierza samorejestującego,
4. Wartości parametrów wymienionych w ust. 3 p. Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania. - 4 powinny mieścić się w granicach przedziałów wskazanych w Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.. W przypadku przekroczenia przez dany parametr granicy odpowiedniego przedziału do obliczeń przyjmuje się wartość tej granicy. Ustalenie to nie dotyczy łuków kołowych o promieniu większym niż 1200 m - w tym przypadku promienia nie wprowadza się.
5. W ramach kryterium opisanego w §6 ust. 2 p. 1) na podstawie wartości parametrów wymienionych w ust. 2 p. Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania. - Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania., tzn. R , w_d/w_b , C i J , program OCEO oblicza punktację według określonych kryteriów oceny stanu toru, a mianowicie:
 - 1) liczbę punktów odzwierciedlających wpływ wieku podkładów (P_d lub P_b),
 - 2) liczbę punktów odzwierciedlających stan szyn (P_s),
 - 3) liczbę punktów odzwierciedlających stan geometryczny (P_J).

Liczbę punktów przyznawanych w zależności od wartości parametrów wymienionych w ust. 2 p. Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania. - Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania. określono w Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania..

6. Suma punktów ΣP może być większa od sumy poszczególnych składników określonych w ust. Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania. p. Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania. - Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania. niniejszego załącznika w przypadku koincydencji przekroczeń wartości progowych określonych w Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania. (czyli nałożenia się wartości parametrów świadczących o zaawansowanej degradacji), a także z uwagi na występowanie łuków o małych promieniach.

Tabela 1. Granice przedziałów, liczba punktów i wartości progowe

Wielkość	Granice przedziału	Liczba punktów	Wartość progowa
R	200 – 1200 m	-	-
W_d	0 – 35 lat	30	20 lat
W_b	0 – 50 lat	30	40 lat
C	-0,4 – 1,0	15	0,1
J	0,0 – 0,8 mm	35	6,0 mm

7. Kategorię użytkowania toru określa się na podstawie sumy punktów ΣP zgodnie z Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.
Nie można odnaleźć źródła odwołania.

Tabela 2. Kategoria użytkowania toru w zależności od ΣP

Kategoria użytkowania	ΣP
KTU-1	< 24
KTU-2	25 ÷ 46
KTU-3	47 ÷ 70
KTU-4	> 70

Załącznik 2. Wyznaczanie klasy intensywności obciążenia według procedury OCEO

1. Wyznaczanie klasy intensywności obciążenia według kryteriów opisanych w §6 ust. 2 p. 1) i 2) odbywa się z użyciem narzędzia wspomagającego w postaci arkusza kalkulacyjnego OCEO.
2. Do obliczeń z wykorzystaniem programu OCEO niezbędne są następujące dane:
 - 1) maksymalna prędkość pociągów na ocenianym odcinku (v_{max}) - przyjmuje się najbardziej aktualną wartość prędkości, z uwzględnieniem ograniczeń prędkości,
 - 2) natężenie przewozów (q) - wprowadza się aktualną wartość wyrażoną w Tg/rok.
3. Program OCEO oblicza dodatkowo wartość Z , będącą funkcją intensywności obciążenia i sumy punktów. Jej wartość informuje o intensywności postępu degradacji na-wierzchni.
4. W ramach kryterium opisanego w §6 ust. 2 p. 2) na podstawie wartości parametrów wymienionych w ust. 2 p. 1) - 2), tzn. v_{max} i q , program OCEO oblicza intensywność obciążenia (I), wyznaczaną według wzoru:

$$I = \frac{v_{max}q}{10}$$

gdzie:

v_{max} - maksymalna prędkość pociągów na danym odcinku toru [km/h]

q - natężenie przewozów na danym odcinku toru [Tg/rok]

5. Jako jedno z kryteriów cykli dozoru stosuje się klasę intensywności obciążenia (I), którą należy przyjmować zgodnie z Tab. 1.

Tabela 1. Klasy intensywności obciążenia

Klasa intensywności obciążenia	Intensywność obciążenia [km/h * Tg/rok]
KIO-1	$I \leq 160$
KIO-2	$160 < I \leq 240$
KIO-3	$240 < I \leq 360$
KIO-4	$I > 360$

6. Odcinkiem jednostkowym toru w procedurze OCEO jest 1 km toru. W przypadku zmian wprowadzanych parametrów na długości danego 1-kilometrowego odcinka toru, odcinki mogą być krótsze.

Załącznik 3. Wzór „Książki kontroli obchodów D803”

Zakład Linii Kolejowych

W

ISE

Nr obszaru działania

Linia

.....

Nr

od km do km

KSIĄŻKA KONTROLI OBCHODÓW

zaczęta dnia

zakończona dnia

Punkty kontrolne na posterunkach:

Nr	km	Nr	km
Nr	km	Nr	km
Nr	km	Nr	km
Nr	km	Nr	km
Nr	km	Nr	km
Nr	km	Nr	km

Toromistrz

(imię i nazwisko)

ISE

(imię i nazwisko)

Podpis:

Podpis:

Spis telefonów alarmowych i wewnętrznych

Abonent	Nr Telefonu	Abonent	Nr telefonu

Pouczenia

1. "Książka kontroli obchodów" - D803 stanowi dokument ścisłego zachowania, powinna mieć ponumerowane strony, przesnurowana i opieczetowana przez sekcję eksploatacji.
2. Przed przekazaniem toromistrzowi „Książka kontroli obchodów” – D803 powinna być wypełniona do strony 8 i zatwierdzona przez naczelnika sekcji eksploatacji. Toromistrz otrzymuje następną książkę po zdaniu poprzedniej.
„Książka kontroli obchodów” – D803 przekazywana jest dróżnikowi obchodowemu na czas wykonywania obchodu.
3. Pracownik dokonujący obchodu linii kolejowej powinien dokonywać wszelkie czynności objęte instrukcją Id-7 (D10). Pracownik wykonujący obchód powinien mieć przy sobie instrukcję Id-7 (D10) oraz niniejszą książkę i wpisywać do niej zauważone usterki.
4. Pracownik dokonujący obchodu powinien udokumentować swoją obecność na wyznaczonych punktach kontrolnych przez:
 - 1) wpis do dziennika pracy (służby) dróżnika przejazdowego,
 - 2) wpis do „Dziennika oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie oraz wyrzutni płóz hamulcowych na górkach rozrządowych” – D831 na posterunkach ruchu, wyznaczonego jako punkt kontrolny,
 - 3) uzyskanie potwierdzeń w „Książce kontroli obchodów” – D803 od pracowników punktów kontrolnych.
5. Po zakończeniu obchodu dróżnik obchodowy winien zameldować toromistrzowi spostrzeżenia o stanie torów i innych urządzeń na „obszarze” oraz wykonanych robotach naprawczych, przedkładając równocześnie „Książkę kontroli obchodów” – D803 do wglądu.

6. W przypadku wykonywania obchodu przez dróżnika obchodowego, przyjęcie do wiadomości zapisów powinien toromistrz stwierdzić podpisem w niniejszej książce w danym dniu, w uzasadnionych przypadkach najpóźniej w dniu następnym rano.

**Harmonogram ramowy
obchodu torów na obszarze działania nr**

Punkty kontrolne na obszarze działania, /km/						
Godz.						
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						

Obchody powinny odbywać się razy w tygodniu

.....

.....

.....

.....

.....

.....

(ewentualnie podać dokładniejsze ustalenia)

Wykaz miejsc, które winne być osygnalizowane

Lp.	Szlak	Km	Podpis wpisującego
1	2	3	4

Ważniejsze miejsca, które pracownik wykonujący obchód winien mieć pod szczególną obserwacją

Lp.	Treść wpisu	Miejsce obserwacji (Km)	Podpis wpisującego
1	2	3	4

Data	Godzina obchodu od - do	Km od - do	Usterki stwierdzone podczas obchodu w torze, podtorzu, obiektach inżynieryjnych, itp. z podaniem lokalizacji
1	2	3	4

Nazwisko i imię wykonującego obchód linii	Zapisy kontrolne na mijanych posterunkach			Data, godz. i podpis DT oraz uwagi zwierzchników i organów kontrolnych
	Nazwa posterunku	Godzina	Podpis pracownika posterunku	
5	6	7	8	9

Załącznik 4. Wyposażenie pracownika wykonującego obchód toru

1. Dokumentacja:
 - 1) Książka D803,
 - 2) Wyciąg z obowiązującego rozkładu jazdy dla odcinka linii objętego obchodem,
 - 3) Dokumentacja wskazana w załączniku 3 (w tym m.in. wykaz miejsc pod szczególną obserwacją).
2. Środki ochrony osobistej – zgodne z obowiązującymi przepisami (w tym m.in. ubranie koloru pomarańczowego z odblaskami).
3. Przyrządy sygnałowe:
 - 1) Trąbka sygnałowa,
 - 2) Chorągiewka koloru żółtego,
 - 3) Latarka ręczna ze szkłem białym i czerwonym (w porze obowiązywania sygnałów nocnych),
4. Zwieracze toków szynowych na liniach wyposażonych urządzenia kontroli nie zajętości torów,
5. Zegarek,
6. Środki łączności, o których mowa w § 20 ust. 1 w szczególności radiotelefon przenośny wyposażony w kanał drogowy i pociągowy,
7. Kreda i kredka olejna,
8. Taśma miernicza,
9. Linią 1 m,
10. Suwmiarka lub szczelinomierz.

Przed rozpoczęciem obchodu należy sprawdzić kompletność i sprawność wyposażenia!