**ZASADY DOKONYWANIA OBCHODÓW WOJSKOWYCH BOCZNIC KOLEJOWYCH**

**ROZDZIAŁ I**

**TORY KOLEJOWE**

Tory należy utrzymywać z największą starannością w stanie całkowitej przydatności eksploatacyjnej, zapewniającej spokojność i bezpieczeństwo ruchu pojazdów kolejowych. Wszelkie usterki, braki i niedokładności zagrażające bezpieczeństwu ruchu powinny być bezzwłocznie usuwane. Stan utrzymania toru należy oceniać na podstawie wyników pomiarów bezpośrednich wykonywanych w czasie badań i przeglądów. Przeglądy i pomiary torów mają na celu ocenę stopnia zużycia lub uszkodzenia poszczególnych elementów konstrukcyjnych nawierzchni oraz ocenę odkształceń układu geometrycznego toru.

**OBCHODY TORÓW**

**§ 1**

**Zasady i sposób wykonywania obchodu torów**

1. Obchód torów dokonuje przeszkolony w tym zakresie pracownik wyznaczony rozkazem dziennym dowódcy jednostki wojskowej.

 2. Obchód torów powinien być wykonywany w godzinach normalnej pracy. Obchody torów powinny być wykonywane przy dobrej widoczności.

3. Pracownik dokonujący obchodu powinien być zaopatrzony w przybory sygnałowe i niezbędne narzędzia. W czasie obchodzenia torów musi być ubrany w kamizelkę ostrzegawczą koloru pomarańczowego.

 4. Pracownik wykonujący obchód powinien zarejestrować fakt dokonania obchodu w „Książce kontroli obchodu toru” lub „Dzienniku oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów”.

5. Dopuszczalne jest łączenie obchodów torów z oględzinami i konserwacją rozjazdów.

 6. Pracownik wykonujący obchód powinien sporządzić protokół z dokonanego obchodu.

**§ 2**

**Cel i zakres obchodu torów**

 1. Podstawowym celem dokonywania obchodu torów jest regularne przeglądanie stanu sprawności technicznej nawierzchni kolejowej. Należy również zwracać uwagę na stan techniczny innych budowli i urządzeń zainstalowanych w torze lub obok toru, dbać o bezpieczeństwo jazd manewrowych, ujawniać i natychmiast usuwać powstałe uszkodzenia w nawierzchni oraz zapobiegać ich tworzeniu się.

 2. Jeżeli usunięcie usterki jest niemożliwe, to do czasu naprawy miejsce niebezpieczne należy osłaniać zgodnie z przepisami sygnalizacji kolejowej obowiązującej na bocznicy wojskowej.

3. Czynności należy wypełniać w sposób zapewniający bezpieczeństwo jazd manewrowych oraz własne bezpieczeństwo pracy. Zapewnienie bezpieczeństwa jazd manewrowych powinno mieć pierwszeństwo przed wykonywaniem wszystkich innych przydzielonych czynności.

4. Należy zwracać uwagę na stopień zużycia lub uszkodzeń nawierzchni oraz odkształceń toru. Tory powinny być obserwowane pod względem ich zachowania i stabilizacji szczególnie w łukach o promieniach mniejszych niż 800 m, czy nie ma deformacji toru lub odkrycia czół podkładów, świadczących o naruszeniu stabilności toru.

W czasie dokonywanych obchodów torów obserwować należy, czy:

 – nie ma pękniętych szyn lub łubek,

 – spoiny, zgrzewy nie posiadają widocznych uszkodzeń (rysy, pęknięcia)

 – nie ma uszkodzeń podkładów (mostownic), nie gwarantujących właściwego podparcia szyn i szerokości toru,

 – stan przytwierdzenia szyn do podkładów jest prawidłowy,

– w torze nie występują oznaki pełzania szyn lub całego toru.

**§ 3**

**Częstotliwość wykonywania obchodu torów**

 1. Obchody normalne torów powinny być wykonywane raz w miesiącu.

2. Na polecenie odpowiedzialnego za WBK, może być wykonany obchód dodatkowy.

**ROZDZIAŁ II**

**OGLĘDZINY ROZJAZDÓW I SKRZYŻOWAŃ TORÓW**

**§ 1**

**Zakres i sposób wykonywania oględzin**

1. Oględziny przeprowadza się wzrokowo celem stwierdzenia czy w rozjazdach nie występują:

1) Części pęknięte, wykruszone lub uszkodzone.

2) Inne usterki lub odkształcenia grożące naruszeniem prawidłowego działania rozjazdów lub urządzeń nastawczych.

2. Podczas oględzin należy sprawdzać:

1) Ogólny stan rozjazdu pod względem utrzymania go w porządku i czystości, a szczególnie żłobków w krzyżownicy i kierownicach oraz wolnych przestrzeni między iglicami a opornicami.

2) Stan iglic - ze szczególnym uwzględnieniem czy nie mają pęknięć i wyszczerbień zagrażających bezpieczeństwu ruchu.

3) Stan przylegania iglic do opornic.

4) Stan i właściwe działania zamknięć nastawczych.

5) Stan zamocowania prętów nastawczych ściągów iglicowych, sworzni, nitów i zawleczek.

6) Stan dokręcenia śrub i wkrętów.

7) Stan nasmarowania zwrotnic.

 8) Stan oraz właściwe działanie wskaźników zwrotnicowych i wykolejnicowych.

 9) Stan urządzeń SRK bezpośrednio współpracujących z rozjazdem (czy nie są uszkodzone i czy są na właściwym miejscu).

10) Stan przymocowania czujników torowych.

11) Stan zamocowania grzałek, przewodów zasilających, puszek elektrycznego ogrzewania rozjazdów.

UWAGA: Czynności, wymienione w punktach 3, 4, 7, 8, w razie potrzeby należy wykonywać przy przekładaniu zwrotnic.

**§ 2**

**Porządek i terminy dokonywania oględzin**

Oględziny rozjazdów i skrzyżowań torów dokonuje przeszkolony w tym zakresie pracownik wyznaczony jeden raz w miesiącu.

Na polecenie odpowiedzialnego za WBK, mogą być wykonane oględziny dodatkowe.

**§ 3**

**Rejestracja i dziennik oględzin rozjazdów**

1. Wyniki oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów wykonywanych zgodnie z § 1 oraz wyniki dokonanych napraw rozjazdów i skrzyżowań torów, należy wpisywać do „Dziennika oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów”, zwanego dalej: „dziennikiem oględzin rozjazdów". Dotyczy to rozjazdów znajdujących się na terenie całej bocznicy kolejowej. Dziennik oględzin rozjazdów prowadzą dokonujący oględzin.

2. Jeśli w wyniku oględzin nie stwierdzi się usterek i braków, wynik oględzin należy odnotować wzdłuż rubryk 2-5 w formie (treści) „rozjazdy w porządku”. W rubryce 6 dziennika dokonujący wpisu składa własnoręczny podpis i podkreśla zapis przez całą szerokość wszystkich rubryk dla oddzielenia go od następnego zapisu.

3. Jeżeli stan rozjazdu może zagrażać bezpieczeństwu ruchu manewrów lub pociągów, to pracownik sprawdzający rozjazdy osłania miejsce niebezpieczne sygnałami zgodnie z zasadami sygnalizacji kolejowej, po czym w dzienniku oględzin rozjazdów zapisuje zauważone braki lub usterki. str. 4/7

4. W razie stwierdzenia usterek, dokonujący oględzin zgłasza ich wystąpienie odpowiedzialnemu za WBK.

5. Dziennik oględzin rozjazdów zawiera Rubryki od 2 do 6, które dotyczą zapisów wyników oględzin i badań technicznych rozjazdów i skrzyżowań torów, rubryki od 7 do 12, dotyczą usuwania usterek (napraw rozjazdów i skrzyżowań torów).

6. Odpowiedzialny za WBK przy założeniu dziennika oględzin rozjazdów powinien kartki jego ponumerować, przesznurować, końce sznurka zabezpieczyć naklejką i opieczętować, potwierdzając te czynności własnoręcznym podpisem.

7. Za należyte prowadzenie dziennika odpowiedzialna jest osoba – bezpośredni użytkownik wyznaczony rozkazem dziennym dowódcy jednostki wojskowej

8. Dziennik zakończony powinno się przechowywać przez rok.

**§ 4**

**Dokonywanie oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów oraz prowadzenie dokumentacji w tym zakresie**

1. Pracownik wyznaczony do oględzin rozpoczynając pracę w godzinach porannych powinien zapoznać się ze stanem rozjazdów i skrzyżowań torów na podstawie własnych oględzin, poprzednich zapisów w dzienniku oględzin rozjazdów, meldunków otrzymanych od innych pracowników.

2. Stan techniczny rozjazdów i skrzyżowań torów, pracownik wyznaczony do oględzin zapisuje w dzienniku oględzin rozjazdów.

3. W razie otrzymania w czasie pracy zawiadomienia o uszkodzeniu lub nieprawidłowym czy niedokładnym działaniu jakiegokolwiek rozjazdu, kierujący manewrami na bocznicy kolejowej, powinien uczynić o tym odpowiedni zapis w dzienniku oględzin rozjazdów.

4. O zgłoszonych mu lub spostrzeżonych uszkodzeniach i niedokładnościach działania rozjazdów, dokonujący oględzin zawiadamia niezwłocznie odpowiedzialnego za WBK, odnotowując to w rubryce 5 dziennika i stosując się do odpowiednich postanowień instrukcji prowadzenia ruchu w zakresie zabezpieczenia uszkodzonego rozjazdu i warunków ewentualnego dopuszczenia ruchu pojazdów kolejowych przed jego naprawą.

5. Pracownik wyznaczony do oględzin powinien jednocześnie sprawdzić czy zachodzi w danym przypadku potrzeba zabezpieczenia (osłonięcia) sygnałami miejsca, w którym usterka została stwierdzona, jeśli tak, to czy dany pracownik to uczynił.

6. Gdy pracownik wyznaczony do oględzin, rozpoczynając pracę stwierdzi, że wpisane uprzednio do dziennika usterki nie zostały usunięte, powinien powtórzyć zapis o nie usunięciu usterek w dzienniku i dokonać powtórnego powiadomienia odpowiedzialnego za WBK. str. 5/7

**§ 5**

**Zasady i terminy dokonywania oględzin**

1. Ze względu na występujące warunki, częstotliwość oględzin rozjazdów musi być dostosowana w sposób jednoznaczny w regulaminie pracy bocznicy kolejowej sporządzonym oddzielnie dla każdej z wojskowych bocznic kolejowych.

2. Do dokonywania oględzin wyznacza się pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje zawodowe, tj. oględzin może dokonać pracownik posiadający kwalifikacje dróżnika obchodowego, zwrotniczego, nastawniczego, toromistrza, kierownika pociągu, maszynisty, manewrowego lub dyżurnego ruchu.

3. W przypadkach szczególnych drużyna manewrowa oprócz ustawienia drogi przebiegu dokonuje się oględzin rozjazdów w rejonie prowadzonych manewrów przed wjechaniem składu na rozjazdy. Czynność ta ujęta musi być w regulaminie pracy bocznicy. Stwierdzone usterki kierujący manewrami zobowiązany jest przekazać właściwemu pracownikowi, który zapisuje je w dzienniku oględzin rozjazdów.

**§ 6**

**Rejestracja oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów**

Wyniki oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów należy:

1. Wpisywać do „Dziennika oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów”, zwanego dalej ,,dziennikiem oględzin rozjazdów”. Dziennik ten prowadzi wyznaczony pracownik rozkazem dziennym przez dowódcę jednostki wojskowej.

2. W dzienniku oględzin rozjazdów wpisywane są wyniki badań rozjazdów i skrzyżowań torów. W przypadku założenia nowego dziennika, należy wyniki ostatnich badań rozjazdów i skrzyżowań torów przepisać ze starego do nowego. Za czynność tą jak i zakładanie dzienników oględzin rozjazdów odpowiada wyznaczony pracownik.

3. Wyniki oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów należy wpisywać do dziennika oględzin rozjazdów.

4. Dziennik rozjazdów zawiera rubryki od 2 do 6, które dotyczą zapisów wyników oględzin i badań technicznych rozjazdów. Dziennik zawiera rubryki od 7 do 12 do zapisywania usuwania usterek (napraw rozjazdów). Dziennik oględzin rozjazdów powinien kartki mieć ponumerowane, przesznurowane, a końce sznurka zabezpieczone naklejką lub lakiem.

5. Za należyte prowadzenie (przechowywanie) dziennika odpowiedzialny jest wyznaczony pracownik. Nad należytym prowadzeniem dziennika powinien czuwać wyznaczony przez zarządcę pracownik dozoru.

6. Dziennik zakończony lub wymieniony powinien być przechowywany przez wyznaczonego pracownika, przez okres trzech lat, a następnie winien być zniszczony. str. 6/7

**§ 7**

**Dokonywanie oględzin i prowadzenie dokumentacji w tym zakresie**

1. Pracownik dokonujący oględzin rozjazdów i skrzyżowania torów, zgłasza odpowiedzialnemu za WBK raport o stanie technicznym rozjazdu i o zauważonych usterkach, brakach lub uszkodzeniach. Jeżeli stan rozjazdu zagraża bezpieczeństwu ruchu, to pracownik zgłasza ten fakt prowadzącym pojazdy kolejowe i dalej zarządcy infrastruktury kolejowej, odpisując w dzienniku oględzin rozjazdów zamknięcie rozjazdu lub skrzyżowania torów na danym kierunku lub całkowicie. W przypadku nie stwierdzenia nieprawidłowości lub usterek oraz przy ich usunięciu po komisyjnych badaniach rozjazdów pracownik dokonuje wzdłuż rubryk 2-5 zapisu: „rozjazd nr … stan rozjazdu w porządku”.

2. Pracownik dokonujący obchodów torów, również ma obowiązek dokonywania dodatkowych oględzin rozjazdów, a wynik oględzin należy wpisać do dziennika oględzin rozjazdów, a w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu należy niezwłocznie powiadomić odpowiedzialnego za WBK.

3. Prowadzenie dziennika oględzin rozjazdów.

1) Dziennik oględzin rozjazdów należy prowadzić chronologicznie, zapisy dokonywać w sposób czytelny, zrozumiały, jednoznaczny z potwierdzeniem zapisu podpisem.

2) W zgłoszeniach należy podawać istotne zauważone nieprawidłowości mogące mieć wpływ na obniżenie bezpieczeństwa ruchu, zwłaszcza o działaniu części ruchomych rozjazdów, kompletności części w rozjazdach i skrzyżowaniach torów.

3) W przypadku zagrożeń bezpieczeństwa ruchu należy w terenie odpowiednio osłonić sygnałami miejsca, w których usterka została stwierdzona. Fakt ten należy odpisać w dzienniku oględzin rozjazdów. Odpisać należy również godzinę powiadomienia odpowiedzialnego za WBK.

**Prace do wykonania:**

 − dokonywać regularnych przeglądów stanu sprawności technicznej, − odnotowywać fakt dokonania obchodu w książce WBK,

 − do każdego przeglądu obchodu sporządzić protokół obchodu ,

 − odnotowywać fakt pękniętych szyn lub łubek,

 − sprawdzić spoiny, zgrzewy czy nie posiadają widocznych uszkodzeń (rys, pęknięć), − sprawdzić czy nie ma uszkodzeń podkładów (mostownic), nie gwarantujących właściwego podparcia szyn i szerokości toru,

 − sprawdzić stan przytwierdzenia szyn do podkładów, stwierdzić czy jest on prawidłowy,

 − sprawdzić czy w torze nie występują oznaki pełzania szyn lub całego toru, str. 7/7 − odnotować fakt pękniętych, wykruszonych lub uszkodzonych rozjazdów kolejowych, − odnotować usterki lub odkształcenia grożące naruszeniem prawidłowego działania rozjazdów lub urządzeń nastawczych,

 − sprawdzić ogólny stan rozjazdu pod względem utrzymania go w porządku i czystości, a szczególnie, żłobków w krzyżownicy i kierownicach oraz wolnych przestrzeni pomiędzy iglicami a opornicami,

 − sprawdzić stan przylegania iglic do opornic,

 − sprawdzić stan i właściwe działanie zamknięć nastawczych,

− sprawdzić stan zamocowania prętów nastawczych ściągów iglicowych, sworzni, nitów i zawleczek,

 − sprawdzić stan dokręcenia śrub i wkrętów, − sprawdzić stan nasmarowania zwrotnic,

− sprawdzić stan oraz właściwe działanie zwrotnic,

− sprawdzić stan urządzeń SRK bezpośrednio współpracujących z rozjazdem, (czy nie są uszkodzone i czy są na właściwym miejscu),

− sprawdzić stan przymocowania czujników torowych,

 − sprawdzić stan zamocowania grzałek przewodów zasilających, puszek elektrycznego ogrzewania rozjazdów