Załącznik nr 4

**Zasady dokonywania obchodów i oględzin wojskowych bocznic kolejowych m. Mosty i Stargard w latach 2025 roku**

**Cel, zasady i sposób wykonywania obchodu i oględzin nawierzchni.**

1. Celem dokonywania obchodu torów jest regularne przeglądanie stanu sprawności technicznej nawierzchni kolejowej. W ramach obchodu należy zwracać uwagę na stan techniczny nawierzchni, budowli i urządzeń zainstalowanych w torze lub obok toru.
2. Obchody i oględziny nawierzchni powinny być wykonywane raz w miesiącu w terminach wskazanych w umowie, przy dobrej widoczności powietrza.
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 rozpoczynając pracę powinien zapoznać się z poprzednimi zapisami w dokumentacji wbk oraz informacjami osoby odpowiedzialnej za wbk.
5. Wszystkie 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.
6. Wykonujący obchód powinien zarejestrować fakt dokonania obchodu w dokumentacji bocznicy wg zasad określonych poniżej. Dokumentację wbk prowadzą: Sekcja Obsługi Infrastruktury Stargard  
   i Sekcja Obsługi Infrastruktury Mosty (zlokalizowana w m. Glewice) .
7. Do każdego przeglądu obchodu, w każdej lokalizacji oddzielnie, należy sporządzić protokół obchodu zgodnie ze wzorem przekazanym przez Zamawiającego.

**Zakres obchodu torów. Dokumentowanie obchodów.**

1. W czasie dokonywanych obchodów torów należy sprawdzić, czy:
2. Nie ma pękniętych szyn lub łubek.
3. Nie ma uszkodzeń podkładów, nie gwarantujących właściwego podparcia szyn i szerokości toru.
4. Stan przytwierdzenia szyn do podkładów jest prawidłowy.
5. W torze nie występują oznaki pełzania szyn lub całego toru.
6. Stan konserwacji nawierzchni.
7. Stan nawierzchni na przejazdach kolejowo – drogowych (nawierzchnia, żłobki, oznakowanie przejazdu). Czy zachowane są przepisy i warunki gwarantujące zachowanie bezpieczeństwa przejazdu pojazdów kołowych.

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.

1. Jeśli w wyniku oględzin nie stwierdzi się usterek i braków, wynik oględzin należy odnotować „Książce obchodu torów” zgodnie z układem rubryk. W rubryce 6 dziennika dokonujący wpisu składa własnoręczny podpis i podkreśla zapis przez całą szerokość wszystkich rubryk dla oddzielenia go od następnego zapisu.
2. Jeżeli stan nawierzchni może zagrażać bezpieczeństwu ruchu manewrów pociągów, to pracownik dokonujący oględzin zgłasza powyższe odpowiedzialnemu za wbk, informując o stanie nawierzchni, rodzaju zagrożeń oraz warunkach ewentualnego dopuszczenia ruchu pojazdów kolejowych przed jego naprawą.
3. Następnie, w uzgodnieniu, osłania miejsce niebezpieczne sygnałami zgodnie  
   z przepisami sygnalizacji kolejowej obowiązującymi na PKP. Znaki i tablice do osłony miejsc zapewnia Wykonawca. Po czym w „Książce obchodu torów” zapisuje zauważone braki lub usterki.

**Zakres oględzin rozjazdów. Dokumentowanie oględzin rozjazdów**

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).

**UWAGA: Czynności, wymienione w punktach 3, 4, 7, 8, należy wykonywać   
 po przełożeniu zwrotnic.**

* + 1. Wyniki oględzin rozjazdów należy wpisać do „Dziennika oględzin rozjazdów”. Dotyczy to rozjazdów znajdujących się na terenie całej bocznicy kolejowej.
    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.

1. Jeżeli stan rozjazdu może zagrażać bezpieczeństwu ruchu manewrów pociągów, to pracownik dokonujący oględzin zgłasza powyższe odpowiedzialnemu za wbk, informując o informując o rodzaju zagrożeń oraz warunkach ewentualnego dopuszczenia ruchu pojazdów kolejowych przed jego naprawą.
   * 1. Następnie, w uzgodnieniu, osłania miejsce niebezpieczne sygnałami, zgodnie   
        z przepisami sygnalizacji kolejowej obowiązującymi na PKP. Znaki i tablice do osłony miejsc zapewnia Wykonawca. Po czym w „Dzienniku oględzin rozjazdów” zapisuje zauważone braki lub usterki, zwłaszcza o działaniu części ruchomych rozjazdów i kompletności części w rozjazdach.  
        W Dzienniku należy również wpisać godzinę poinformowania odpowiedzialnego za wbk  
        o stwierdzonych nieprawidłowościach.
     2. Po usunięciu usterek, Pracownik Wykonawcy bierze udział w komisyjnym badaniu rozjazdu, dokonując odpowiedniego wpisu do „Dziennika oględzin rozjazdu”.

Sporządził

starszy specjalista STUN

(-) Ireneusz Mizeria