

PKM - 17

Instrukcja o zapewnieniu sprawności infrastruktury kolejowej w zimie

Zatwierdzono i przyjęto do stosowania od dnia 28.02.2019

Prezes Zarządu
Pomorskiej Kolei Metropolitalnej SA


Grzegorz Moczarski
podpis

SPIS TREŚCI

ROZDZIAŁ 1. POSTANOWIENIA OGÓLNE	1
§1 ZAKRES I PRZEZNACZENIE REGULACJI WEWNĘTRZNEJ	1
§2 OKRESY ZAPEWNIENIA SPRAWNOŚCI INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ PKM W ZIMIE	1
§3 ZADANIA KOMÓREK ORGANIZACYJNYCH W AKCJI ZIMOWEJ	2
§4 KIEROWANIE AKCJĄ ZIMOWĄ	3
ROZDZIAŁ 2. PRACE PRZYGOTOWAWCZE DO ZIMY	5
§5 DZIAŁANIA ORGANIZACYJNE	5
§6 ZATRUDNIENIE DO ROBÓT ZIMOWYCH	5
§7 PRZYGOTOWANIE SPRZĘTU I URZĄDZEŃ	5
§8 MATERIAŁY DO AKCJI ZIMOWEJ	6
§9 PRZYGOTOWANIE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ	6
§10 SZKOLENIE PRACOWNIKÓW	6
§11 WARUNKI SOCJALNE	7
§12 REGULAMIN PROWADZENIA AKCJI ZIMOWEJ	7
§13 KONTROLA PRZYGOTOWANIA DO ZIMY	8
ROZDZIAŁ 3. GOTOWOŚĆ ZIMOWA	9
§14 FAZY ALARMÓW ZIMOWYCH	9
§15 PRZEDSIĘWZIĘCIA TECHNICZNO-ORGANIZACYJNE W OKRESIE GOTOWOŚCI ZIMOWEJ	9
§16 ROBOTY ZIMOWE	9
§17 MONITOROWANIE SYTUACJI ZIMOWEJ	10
§18 INFORMACJE O WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH	10
ROZDZIAŁ 4. PRACE ODŚNIEŻNE	12
§19 ODŚNIEŻANIE TORÓW I ROZJAZDÓW	12
§20 ODMRAŻANIE ROZJAZDÓW KOLEJOWYCH	12
§21 ZABEZPIECZENIE ROZJAZDÓW PRZED PRZYMARZANIEM	13
§22 ODŚNIEŻANIE I LIKWIDACJA ŚLISKOŚCI NA PERONACH I CIĄGACH KOMUNIKACYJNYCH	13
ROZDZIAŁ 5. ZAPOBIEGANIE DZIAŁANIU WODY NA TOR	14
§23 ROBOTY ZAPOBIEGAWCZE PRZED NASTANIEM ZIMY	14
§24 ODPROWADZANIE WÓD W CZASIE ROZTOPÓW	14
§25 LIKWIDACJA WYSADZIN	14
ROZDZIAŁ 6. OCENA AKCJI ZIMOWEJ	15
§26 DOKUMENTOWANIE PRZEBIEGU ROBÓT ZIMOWYCH I UTRUDNIEŃ SPOWODOWANYCH WARUNKAMI ZIMOWYMI	15
§27 SPRAWOZDANIE Z PRZEBIEGU AKCJI ZIMOWEJ	15
ZAŁĄCZNIKI	
ZAŁĄCZNIK NR 1	16
ZAŁĄCZNIK NR 2	17
ZAŁĄCZNIK NR 3	21

Rozdział 1. Postanowienia ogólne

§1

Zakres i przeznaczenie regulacji wewnętrznej

1. Instrukcja ustala zasady organizacji i realizacji prac zimowego utrzymania linii kolejowych zarządzanych przez Pomorską Kolej Metropolitalną SA (PKM SA lub PKM).
2. Niniejsza regulacja obowiązuje pracowników PKM SA oraz osoby wykonujące opisane w niej czynności służbowe na potrzeby PKM SA na podstawie umów poprzez inne podmioty gospodarcze. Przewoźnicy i przedsiębiorcy kolejowi stosują się do postanowień tej instrukcji w zakresie wynikającym z zawartych umów.
3. Podstawowe pojęcia stosowane w instrukcji:
 - 1) akcja zimowa - całokształt prac związanych z przygotowaniem do zimy oraz prowadzeniem robót zimowych,
 - 2) Dyspozytor PKM – Osoba, do której zakresu działania należy nadzór nad prowadzeniem ruchu i operatywne podejmowanie działań w sytuacjach wystąpienia zakłóceń w procesie przewozowym, mających na celu minimalizowanie skutków obniżających poziom świadczonych usług przewozowych,
 - 3) CUiD PKM – Centrum Utrzymania i Diagnostyki Pomorskiej Kolei Metropolitalnej – komórka odpowiedzialna za nadzór i poprawność działania systemów na linii PKM,
 - 4) infrastruktura kolejowa - linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajęтыми pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do obsługi przewozu osób a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury, zarządzane przez PKM SA,
 - 5) kierownik akcji zimowej - osoba kierująca działaniami prowadzonymi w celu zapobieżenia skutkom zimy lub ich usunięcia,
 - 6) komórka organizacyjna - element struktury organizacyjnej określony regulaminem organizacyjnym,
 - 7) materiały do akcji zimowej - materiały, narzędzia, sprzęt, części zamienne, także środki ochrony indywidualnej i inne wyposażenie używane w akcji zimowej,
 - 8) przedsiębiorca kolejowy - podmiot gospodarczy realizujący na podstawie odrębnej umowy określone zadania na rzecz PKM SA,
 - 9) przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej,,
 - 10) roboty zimowe - prace prowadzone w okresie gotowości zimowej związane z usuwaniem skutków opadów śniegu, ujemnych temperatur i/lub silnych wiatrów,
 - 11) zarządca drogi - w przypadku drogi publicznej jest to zarządca drogi, o którym mowa w art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2068 z późn. zm.), a w przypadku drogi wewnętrznej - zarządca terenu, na którym jest zlokalizowana droga, a w przypadku jego braku - właściciel terenu,
 - 12) Zarządca Infrastruktury – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo, w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora, ,
 - 13) zimowe utrzymanie linii kolejowej - działania związane z zapewnieniem przejezdności linii kolejowych w warunkach zimowych.

§2

Okresy zapewnienia sprawności infrastruktury kolejowej PKM w zimie

1. Działania związane z zapewnieniem sprawności infrastruktury kolejowej w zimie obejmują następujące okresy:
 - 1) przygotowania do zimy - trwający od 1 września do 30 listopada,
 - 2) gotowość zimowej - trwający od 1 grudnia do 31 marca, z zastrzeżeniem ust. 2,

- 3) zakończenia gotowości zimowej - trwający od 1 do 30 kwietnia, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. W uzasadnionych przypadkach okres gotowości zimowej może być wprowadzony wcześniej lub też wydłużony, a okres zakończenia gotowości zimowej odpowiednio wydłużony. Zmiany terminów wprowadza Dyrektor Pionu Zarządzania Infrastrukturą na wniosek Kierownika Działu Utrzymania Infrastruktury.
3. W okresie przygotowania infrastruktury kolejowej do zimy wykonywane są w szczególności działania ukierunkowane na:
 - 1) zredukowanie lub wyeliminowanie prawdopodobieństwa wystąpienia utrudnień wywołanych warunkami atmosferycznymi,
 - 2) zapewnienie potrzebnych do prowadzenia robót zimowych materiałów, maszyn i urządzeń odśnieżnych, jak również odpowiedniego stanu zatrudnienia lub zaangażowania podmiotów zewnętrznych,
 - 3) zabezpieczenie infrastruktury kolejowej przed wpływem śniegu, niskich temperatur oraz silnych wiatrów,
4. W okresie gotowości zimowej należy w szczególności:
 - 1) na bieżąco monitorować warunki atmosferyczne,
 - 2) w okresach zagrożenia, utrzymywać w gotowości do podjęcia prac odśnieżnych sprzęty odśnieżne i zasoby ludzkie,
 - 3) prowadzić zimowe utrzymanie linii kolejowej w celu złagodzenia skutków warunków zimowych lub ich usunięcia,
 - 4) podejmować działania eliminujące zakłócenia w realizacji procesu eksploatacji infrastruktury kolejowej.
5. W okresie zakończenia gotowości zimowej należy:
 - 1) zabezpieczyć (zmagazynować i zakonserwować) materiały używane do akcji zimowej,
 - 2) usunąć elementy zabezpieczeń chroniących sprzęt i urządzenia przed wpływem warunków zimowych, jeśli jest to niezbędne dla ich prawidłowej eksploatacji poza okresem zimowym.

§3

Zadania komórek organizacyjnych w akcji zimowej

1. Zapewnienie sprawnego funkcjonowania infrastruktury kolejowej w trudnych warunkach atmosferycznych wymaga zaplanowania i wykonania prac przygotowawczych oraz podejmowania działań organizacyjno-technicznych, związanych z usuwaniem skutków opadów śniegu i spadków temperatury przez poszczególne komórki organizacyjne.
2. Realizacja zadań, o których mowa w ust. 1, odbywa się według następującego podziału ustalającego wiodące komórki organizacyjne:
 - 1) Dział Utrzymania Infrastruktury w zakresie:
 - a) koordynowania działań mających na celu wyposażenie komórek organizacyjnych w sprzęt i urządzenia techniczne do usuwania skutków zimy,
 - b) opracowania regulaminu akcji zimowej,
 - c) przygotowywania dokumentów niezbędnych do kierowania i nadzorowania robót zimowego utrzymania linii kolejowych,
 - d) koordynacji działań komórek organizacyjnych PKM SA związanych z przygotowaniem infrastruktury kolejowej do okresu zimowego,
 - e) wnioskowania o zawieranie umów z podmiotami zewnętrznymi w zakresie prowadzenia robót zimowych,
 - f) przygotowania infrastruktury kolejowej oraz sprzętów, urządzeń i narzędzi odśnieżnych do pracy w okresie zimowym,
 - g) ustalenia potrzeb zatrudnienia jak również potrzeb w zakresie pojazdów samochodowych i maszyn budowlanych niezbędnych do robót zimowych oraz

- zgłoszenia występujących braków w tym zakresie,
- h) prowadzenia robót zimowych oraz działań techniczno-organizacyjnych, w celu zapobieżenia skutkom zimy lub ich usunięcia,
 - i) przekazywania informacji do Dyrektora Pionu Zarządzania Infrastrukturą o realizacji przygotowań do okresu zimowego oraz występujących trudnościach eksploatacyjnych, wywołanych warunkami atmosferycznymi.
- 2) Dział Telematyki w zakresie:
- a) koordynowania działań mających na celu z przygotowanie infrastruktury kolejowej do okresu zimowego w zakresie branż telematycznych,
 - b) ustalenia zapotrzebowania niezbędnego do robót zimowych oraz zgłoszenia występujących braków w tym zakresie w zakresie branż telematycznych.
- 3) CUiD PKM w zakresie:
- a) monitorowanie sytuacji zimowej i wnioskowanie do Kierownika akcji zimowej o ogłoszenie właściwej fazy akcji w oparciu o prognozy pogody, komunikaty ostrzegawcze, warunki meteorologiczne,
 - b) po ogłoszeniu fazy alarmu zimowego przez Kierownika akcji zimowej, CUiD powiadamia odpowiednie służby, zgodnie z regulaminem akcji zima o konieczności podjęcia działań. Po zakończeniu działań CUiD odwołuje powiadomione służby.
- 4) Dyspozytor PKM (w zmianie) w zakresie:
- a) wprowadzania w uzgodnieniu z przewoźnikami kolejowymi zmian w organizacji ruchu pociągów, w tym kierowania pociągów inną trasą, odwoływanie kursowania pociągów itd.,
 - b) wyjaśniania przyczyn powstałych zakłóceń eksploatacyjnych, podejmowania koniecznych interwencji oraz wnioskowania działań zaradczych,
 - c) określania kolejności usuwania awarii i udrażniania szlaków kolejowych,
 - d) przekazywania do kierownictwa Pionu Inżynierii Ruchu I Telematyki informacji o sytuacji przewozowej oraz informacji o ewentualnych zagrożeniach wywołanych warunkami atmosferycznymi,
 - e) koordynowania i współdziałania w sytuacjach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, działań dyspozytur przewoźników kolejowych dokonujących przewozów na liniach PKM, dyspozytur sąsiednich zarządców kolejowych, oraz innych podmiotów w zakresach określonych w odrębnych umowach,
 - f) współdziałania z właściwymi jednostkami zarządzania kryzysowego,
 - g) monitorowania sytuacji w zakresie utrudnień eksploatacyjnych, pracy zespołów roboczych, sprzętów i urządzeń odśnieżnych,
 - h) przekazywania poleceń kierownika akcji zimowej.
- 5) Pracownik ds. zamówień publicznych w zakresie zabezpieczenia potrzeb zaopatrzenia w materiały do akcji zimowej, na wniosek właściwych komórek organizacyjnych, poprzez wszczęcie i przeprowadzenie właściwej procedury zakupowej.

§4

Kierowanie akcją zimową

1. Wszystkie działania prowadzone podczas akcji zimowej koordynuje kierownik akcji zimowej.
2. Kierownictwo akcji zimowej:
 - 1) Kierownik akcji zimowej - Dyrektor Pionu Zarządzania Infrastrukturą
 - 2) Zastępcy kierownika akcji zimowej:
 - a) Kierownik Działu Utrzymania Infrastruktury,
 - b) Z-ca Kierownika Działu Utrzymania Infrastruktury,
 - c) Kierownik Działu Telematyki,

d) Dyspozytor PKM (w zmianie).

3. Do obowiązków Kierownika akcji zimowej należy w szczególności:
 - 1) nadzorowanie przygotowań do pracy w warunkach zimowych,
 - 2) nadzorowanie pracami związanymi z usuwaniem skutków zimy.
4. W przypadku wystąpienia trudności eksploatacyjnych spowodowanych warunkami atmosferycznymi, Kierownik akcji zimowej może wystąpić do Dyspozytora PKM z wnioskiem o wprowadzenie niezbędnych zmian organizacji ruchu i ograniczeń w udostępnianiu infrastruktury kolejowej.
5. W sytuacjach kryzysowych spowodowanych warunkami atmosferycznymi Kierownik akcji zimowej oraz jego zastępcy podejmują działania niezbędne do zniwelowania powstałego zagrożenia.

Rozdział 2. Prace przygotowawcze do zimy

§5

Działania organizacyjne

1. Ustalenie zadań wymagających realizacji w okresie przygotowawczym do zimy odbywa się na naradzie zwołanej przez Dyrektora Pionu Zarządzania Infrastrukturą, w terminie do 31 maja każdego roku.
2. Naradzie przewodniczy kierownik akcji zimowej lub jego zastępca.
3. Zadaniem uczestników narady jest w szczególności:
 - 1) przeprowadzenie analizy przebiegu minionej zimy, z uwzględnieniem trudności, które wystąpiły w tym okresie,
 - 2) wyznaczenie prac niezbędnych do wykonania dla prawidłowego przygotowania się do zimy.
4. Wykaz zadań (czynności) przewidzianych do realizacji w okresie przygotowania do zimy sporządza się w formie harmonogramu:
 - 1) kalendarz realizacji zadań ujętych w harmonogramie powinien być zgodny z „Harmonogramem prac przygotowawczych do zimy” - zawartym w załączniku nr 1,
 - 2) harmonogram ramowy opracowuje Dział Utrzymania Infrastruktury do dnia 15 czerwca przekazuje do zainteresowanych komórek organizacyjnych PKM SA.
5. Harmonogram zatwierdza Dyrektor Pionu Zarządzania Infrastrukturą do dnia 10 czerwca.
6. Dział Utrzymania infrastruktury zgłasza postęp prac przygotowawczych do kierownika akcji zimowej.

§6

Zatrudnienie do robót zimowych

1. Zapotrzebowanie pracowników do prowadzenia robót zimowych ustala Dział Utrzymania Infrastruktury przy współpracy komórek organizacyjnych PKM SA biorących udział w akcji zimowej, na podstawie potrzeb wynikających z wielkości eksploatowanej infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem ewentualnych planowanych zmian w organizacji ruchu kolejowego w okresie występowania niekorzystnych warunków atmosferycznych.
2. Potrzeby zatrudnienia należy określić oddzielnie dla faz I, II i III alarmu zimowego.
3. W przypadku braku możliwości zapewnienia przez PKM SA poziomu zatrudnienia odpowiadającego potrzebom prowadzenia robót zimowych własnymi siłami, uzupełnia się deficyt przez zawarcie stosownych umów z podmiotami gospodarczymi lub osobami fizycznymi.
4. Przy zawieraniu umów należy kierować się możliwością skutecznej realizacją zadań związanych z utrzymaniem zimowym.

§7

Przygotowanie sprzętu i urządzeń

1. Przeglądy stanu technicznego oraz naprawy sprzętu odśnieżnego i urządzeń do ogrzewania rozjazdów kolejowych powinny być dokonane w terminach określonych w „Harmonogramie prac przygotowawczych do zimy” (Załącznik nr 1).
2. Urządzenia ogrzewania rozjazdów powinny być przygotowane zgodnie z postanowieniami Dokumentacji Techniczno Ruchowej (DTR) urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów (eor).

§8

Materiały do akcji zimowej

1. Do dnia 30 czerwca każdego roku Pion Utrzymania Infrastruktury przy współpracy komórek organizacyjnych PKM SA biorących udział w akcji zimowej sporządza zapotrzebowanie na materiały do akcji zimowej uwzględniając posiadany zapas, który przekazuje do właściwego pracownika ds. zieleni.
2. W czasie gotowości zimowej oraz w czasie trwania akcji zima zapasy materiałowe należy uzupełniać na bieżąco, do wielkości wystarczającej do prowadzenia robót zimowych.
3. Obrót materiałów należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi zasadami prowadzenia gospodarki materiałowej i magazynowej.

§9

Przygotowanie infrastruktury kolejowej

1. Przed okresem zimowym należy wykonać niezbędne naprawy oraz zabezpieczyć obiekty i urządzenia infrastruktury kolejowej przed wpływem warunków atmosferycznych, w szczególności:
 - 1) roboty przygotowania toru do zimy, o których mowa w „Instrukcji warunków technicznych budowy i utrzymania nawierzchni kolejowej” PKM - 08,
 - 2) pokrycia dachowe, rynny spustowe, stolarkę okienną i drzwiową,
 - 3) urządzenia grzewcze i wentylacyjne,
 - 4) wodociągi, hydranty, zewnętrzne punkty czerpania wody,
 - 5) odwodnienie podtorza,
 - 6) urządzenia kolejowe, kontenery srk itp.
2. Przed okresem gotowości zimowej należy usunąć ze stacji i szlaków zbędne przedmioty oraz materiały, które mogą powodować tworzenie się zasp śnieżnych na torach oraz utrudniać prowadzenie prac odśnieżnych.
3. Używane w okresie zimowym paliwa i inne materiały eksploatacyjne powinny być odporne na działanie niskich temperatur.

§10

Szkolenie pracowników

1. Pracownicy zatrudnieni przy robotach zimowych powinni zostać przeszkoleni, odpowiednio do wykonywanej pracy:
 - 1) w zakresie przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy - w formie pouczenia, przez kierującego robotami,
 - 2) w zakresie posługiwania się narzędziami, sprzętem i urządzeniami odśnieżnymi – w formie instruktażu stanowiskowego, przez wyznaczonego pracownika.
2. Pracownicy podmiotu zewnętrznego wykonujący roboty zimowe w ramach umowy, podlegają dodatkowo szkoleniu w zakresie przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy - w formie pouczenia, przez podmiot odpowiedzialny za BHP w PKM SA.
3. Instruktaż stanowiskowy, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, służy uzyskaniu, zaktualizowaniu lub uzupełnieniu wiedzy i umiejętności dotyczących wykonywania powierzonych prac.
4. Czas trwania instruktażu stanowiskowego uzależniony jest od przygotowania zawodowego pracownika oraz rodzaju pracy i występujących zagrożeń.
5. Pracownicy, o których mowa w ust. 3, podlegają instruktażowi stanowiskowemu tylko w przypadku powierzenia im narzędzi, sprzętu i urządzeń odśnieżnych należących do PKM SA.
6. Odbycie szkolenia musi być potwierdzone podpisem pracownika. Wykazy osób przeszkolonych przechowuje Pion Finansowo-Organizacyjny.

7. Osoby zatrudnione przy robotach zimowych winny przestrzegać postanowień zawartych w „Wytocznych bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót zimowych” - Załącznik nr 2 do Instrukcji.

§11 **Warunki socjalne**

1. Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 28 maja 1996 r. w sprawie profilaktycznych posiłków i napojów (Dz. U. Nr 60, poz. 279 z późn. zm.) należy: wszystkim pracownikom PKM SA (jako pracodawca) wykonującym prace związane z wysiłkiem fizycznym powodującym w ciągu zmiany roboczej efektywny wydatek energetyczny organizmu powyżej:
 - 1500 kcal (6280 kJ) u mężczyzn (praca ciężka - bez względu na długość jej trwania) - 1000 kcal (4187 kJ) u kobiet (praca ciężka - bez względu na długość jej trwania) wykonywane na otwartej przestrzeni w okresie zimowym (od dnia 1 listopada do dnia 31 marca), zapewnić nieodpłatnie posiłki profilaktyczne.
2. PKM SA (jako pracodawca) zapewnia posiłki pracownikom zatrudnionym przy usuwaniu skutków klęsk żywiołowych i innych zdarzeń losowych wykonującym pracę minimum 6 godzin.
3. PKM SA (jako pracodawca) zapewnia pracownikowi posiłek w formie jednego dania gorącego lub jeżeli ze względu na rodzaj wykonywanej przez pracownika pracy lub ze względów organizacyjnych nie ma możliwości wydawania posiłku w tej formie, zapewnia w czasie pracy możliwość skorzystania z takiego posiłku w punkcie gastronomicznym lub możliwość przyrządzenia posiłku przez pracownika we własnym zakresie z otrzymanych produktów.
4. Posiłki powinny zawierać około 50-55% węglowodanów, 30-35% tłuszczów, 15% białek oraz posiadać wartość kaloryczną około 1000 kcal.
5. PKM SA (jako pracodawca) zapewnia odpowiednie do warunków pracy napoje pracownikom zatrudnionym przy pracach:
 - a) na otwartej przestrzeni przy temperaturze otoczenia poniżej 10°C,
 - b) związanych z wysiłkiem fizycznym, powodującym w ciągu zmiany roboczej efektywny wydatek energetyczny organizmu powyżej 1500 kcal (6280 kJ) u mężczyzn i 1000 kcal (4187 kJ) u kobiet.
7. Posiłki i napoje wydawane są pracownikom w dniach wykonywania prac uzasadniających ich wydawanie.
8. Lista pracowników otrzymujących posiłki profilaktyczne podlega każdorazowo akceptacji Kierownika akcji zima.
9. Pracownikom nie przysługuje ekwiwalent pieniężny za posiłki i napoje.
10. Posiłki profilaktyczne nie przysługują pracownikom podmiotów zewnętrznych.
11. Kierujący robotami zimowymi w terenie zatrudniający pracowników przy robotach zimowych są zobowiązani do zabezpieczenia odpowiedniej ilości apteczek pierwszej pomocy z właściwym wyposażeniem.

§12 **Regulamin prowadzenia akcji zimowej**

1. Regulamin prowadzenia akcji zimowej powinien uwzględniać pracę w trzech fazach (I, II i III) alarmu zimowego i jest przygotowywany przez Dział Utrzymania Infrastruktury. Przykładowy wzór spisu treści regulaminu akcji zimowej (Załącznik nr 3) wskazuje na elementy, które winny znaleźć się w regulaminie akcji zimowej na dany rok, a w szczególności winien on zawierać:

- 1) plan zatrudnienia pracowników akcji zimowej,
 - 2) wykaz podmiotów gospodarczych przewidzianych do świadczenia usług w zakresie robót zimowych,
 - 3) wykaz materiałów do akcji zimowej,
 - 4) plan schematyczny linii PKM ze wskazaną kolejnością zimowego utrzymania linii,
- niezależnie od powyższego, regulaminy akcji zimowej sporządzane są według bieżących potrzeb i brak jednego lub więcej elementów spośród wymienionych powyżej lub wymienionych w Załączniku nr 3, jak również zawarcie w nim elementów, które nie zostały przewidziane powyżej lub w Załączniku nr 3 nie powoduje wadliwości danego regulaminu.
2. Regulamin akcji zimowej zatwierdza Zarząd PKM SA.
 3. Komórki organizacyjne PKM SA gromadzą dokumentację związaną z ich udziałem w akcji zimowej.
 4. Poszczególne komórki organizacyjne PKM SA przekazują zgłoszenia o gotowości do pracy w warunkach zimowych do Dyrektora Pionu Zarządzania Infrastrukturą w terminie do 15 listopada.

§13

Kontrola przygotowania do zimy

Kontroli podlega w szczególności:

- 1) plan zatrudnienia do robót zimowych,
- 2) sprawność techniczna sprzętów i urządzeń odśnieżnych,
- 3) przygotowanie urządzeń ogrzewania rozjazdu,
- 4) wykonanie robót przygotowania toru do zimy,
- 5) stan wyposażenia w materiały, sprzęt ręczny i części zamienne,
- 6) przygotowanie budynków, budowli i innych obiektów do zimy,
- 7) zabezpieczenie łączności dla potrzeb akcji zimowej,
- 8) terminowość realizacji prac przygotowawczych do zimy.

Rozdział 3. Gotowość zimowa

§14

Fazy alarmów zimowych

1. Podczas gotowości zimowej wyróżnia się następujące fazy:
 - 1) faza 0 alarmu zimowego - gdy warunki atmosferyczne nie wpływają negatywnie na proces eksploatacyjno-przewozowy,
 - 2) faza I alarmu zimowego - gdy śnieg, ujemne temperatury lub wiatry nie powodują zakłóceń procesu eksploatacyjno-przewozowego, ale zachodzi potrzeba podjęcia robót zimowych,
 - 3) faza II alarmu zimowego - gdy śnieg, ujemne temperatury lub wiatry powodują zakłócenia procesu eksploatacyjno-przewozowego,
 - 4) faza III alarmu zimowego - gdy ekstremalne warunki atmosferyczne hamują lub przerywają proces eksploatacyjno-przewozowy.
2. Fazy I, II i III wprowadza i odwołuje Kierownik akcji zimowej lub jego Zastępca drogą powiadomienia: pocztą elektroniczną lub telefonogramem.
3. O zarządzonych i odwołanych fazach akcji zimowej należy niezwłocznie poinformować właściwe komórki PKM SA i podmioty uczestniczące w robotach zimowych.
4. Niezależnie od sytuacji, o których mowa w ust. 1, podstawę do wprowadzenia fazy II i III, mogą stanowić prognozy pogody zapowiadające wystąpienie niekorzystnych zjawisk atmosferycznych.

§15

Przedsięwzięcia techniczno-organizacyjne w okresie gotowości zimowej

1. Uczestnicy procesu eksploatacyjno-przewozowego zobowiązani są do wdrażania działań zapobiegających lub ograniczających rozmiary zakłóceń wywołanych trudnymi warunkami atmosferycznymi.
2. Do zadań przewoźników kolejowych i innych podmiotów uczestniczących w procesie eksploatacyjno-przewozowym należy w szczególności:
 - 1) pełna i terminowa realizacja zadań wynikających z przewidzianego dla nich udziału w robotach zimowych oraz naprawach infrastruktury kolejowej,
 - 2) zapewnienie sprawnego funkcjonowania własnych lub zarządzanych pojazdów jak również instalacji, urządzeń, budynków i budowli, związanych z prowadzeniem ruchu pociągów oraz obsługą podróży.

§16

Roboty zimowe

1. W zależności od rodzaju i stopnia nasilenia się niekorzystnych warunków atmosferycznych roboty zimowe polegają na:
 - 1) odśnieżaniu torów i rozjazdów oraz innych elementów infrastruktury kolejowej,
 - 2) usuwaniu zaśnieżenia i oblodzenia rozjazdów kolejowych,
 - 3) uprzątnięciu śniegu i likwidacji śliskości na peronach, dojściach do peronów, kładkach, schodach, przejściach i innych ciągach komunikacyjnych dla pieszych w tym parkingu PKM (Matarnia) i terenu zewnętrznego LCS,
 - 4) usuwaniu zasp śnieżnych i innych przeszkód w torze np. powalonych drzew i gałęzi,
 - 5) usuwaniu nadmiaru śniegu z dachów budynków, zwłaszcza płaskich o dużej powierzchni, wiat peronowych i innych zadaszeń,
 - 6) usuwaniu sopli i nawisów śnieżnych oraz zapewnieniu drożności rynien i rur spustowych dachów budynków i wiat peronowych,
 - 7) likwidacji skutków intensywnego topnienia śniegu,

- 8) usuwaniu usterek i awarii w nawierzchni kolejowej oraz w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym.
2. Sprzęt odśnieżny, wraz z obsługą skierowany do określonego rejonu pracy podlega kierownikowi akcji na tym terenie, który odpowiada za jego właściwe wykorzystanie.
3. Nadzór nad przebiegiem robót sprawuje kierownictwo robót akcji zimowej.

§17

Monitorowanie sytuacji zimowej

1. Monitorowanie i ocenę bieżącą skuteczność robót zimowych sprawuje Dyspozytor PKM.
2. Monitorowanie panujących warunków atmosferycznych, prognoz i ostrzeżeń meteorologicznych sprawuje CUiD.
3. Zgłaszanie Kierownikowi akcji zimowej informacji o zaistniałych utrudnieniach w pracy przewozowej, ewentualnych zagrożeniach wywołanych warunkami atmosferycznymi oraz wniosków w sprawie kolejności prowadzenia prac odśnieżnych i przywracania przejezdności linii i stacji kolejowych oraz pozostałej zarządzanej infrastruktury należy do właściwości Dyspozytora PKM oraz dyżurującego pracownik CUiD.
4. Nadzór Działu Utrzymania Infrastruktury nad przebiegiem robót zimowych polega w szczególności na:
 - 1) monitorowaniu i analizowaniu sytuacji w zakresie:
 - a) występujących utrudnień eksploatacyjnych,
 - b) zaangażowanych sił i środków technicznych,
 - 2) przekazywaniu poleceń wydawanych przez kierownika akcji zimowej i informowaniu ich o realizacji wydanych decyzji, w tym w zakresie uruchamiania, przemieszczania maszyn odśnieżnych oraz pogotowia ratownictwa technicznego i zespołów szybkiego usuwania usterek i awarii.
5. W sytuacjach występowania zakłóceń eksploatacyjnych spowodowanych warunkami atmosferycznymi Dyspozytor PKM współpracuje z dyspozyturami przewoźników kolejowych dokonujących przewozów na liniach PKM, dyspozyturami sąsiednich zarządców kolejowych, oraz innych podmiotów w zakresach określonych w odrębnych umowach.

§18

Informacje o warunkach atmosferycznych

1. Dla prawidłowego prowadzenia robót zimowych niezbędna jest informacja o stanie pogody i przewidywanych zjawiskach atmosferycznych.
2. Warunki atmosferyczne i prognozy pogody będą monitorowane przez pracowników CUiD poprzez:
 - a) śledzenie co 4 godziny prognozy pogody zamieszczanej na stronie www.meteo.pl – model UM siatka 4 km długość prognozy 60/72h dla rejonu Gdańsk,
 - b) odczytywanie komunikatów nadanych przez Regionalny System Ostrzegania RSO (aplikacja zainstalowana na stanowisku CUiD).
3. Pracownicy CUiD informują kierownictwo akcji zimowej wyłącznie o otrzymanych komunikatach i ostrzeżeniach meteorologicznych lub o wystąpieniu warunków atmosferycznych w obrębie Infrastruktury kolejowej, dla których konieczne jest podjęcie natychmiastowych działań:
 - a) faza I - gdy śnieg, ujemne temperatury lub wiatry nie powodują zakłóceń procesu eksploatacyjno-przewozowego, ale zachodzi potrzeba podjęcia robót zimowych,
 - b) faza II - gdy śnieg, ujemne temperatury lub wiatry powodują zakłócenia procesu eksploatacyjno-przewozowego,
 - c) faza III - gdy ekstremalne warunki atmosferyczne hamują lub przerywają proces

eksploatacyjno-przewozowy.

4. Komórki organizacyjne biorące udział w akcji zimowej powinny informować się wzajemnie o występujących warunkach pogodowych i kierunku przemieszczania niekorzystnych zjawisk atmosferycznych.

Rozdział 4. Prace odśnieżne

§19

Odśnieżanie torów i rozjazdów

1. Do odśnieżania torów i rozjazdów, zależnie od grubości zalegania śniegu można w szczególnych przypadkach używać sprzętu odśnieżnego.
2. Dla bezpiecznej pracy sprzętu odśnieżnego należy usuwać na bieżąco z torów i międzytorzy materiały budowlane, nawierzchniowe, usypy i spady oraz inne przedmioty, które mogą stanowić przeszkody w pracy sprzętu odśnieżnego.
3. Do prac odśnieżnych może być używany sprzęt pomocniczy taki, jak: wózki motorowe, wagony platformy do wywozu śniegu, spycharki, ładowarki itp.
4. Ręczne oczyszczenie torów i rozjazdów wykonuje się przy użyciu:
 - 1) łopaty do usuwania śniegu i rozkruszonego lodu,
 - 2) drążków do kruszenia lodu,
 - 3) skrobaczek do odkuwania lodu,
 - 4) mioteł do usuwania śniegu,
 - 5) szczotek do zwrotnic (stosowane również do oczyszczania żłobków na przejazdach).
5. Przy ręcznym odśnieżaniu rozjazdów w pierwszej kolejności czyści się przestrzeń między iglicą a opornicą od osady do ostrza iglicy oraz żłobki w kierownicach i krzyżownicy. Przy większej warstwie (ponad 20 cm) śnieg należy usuwać jednocześnie na całej długości rozjazdu.
6. Dla przepuszczenia pociągu, można początkowo ograniczyć się do oczyszczenia toru i rozjazdu na szerokości niezbędnej do bezpiecznego przejazdu pojazdów kolejowych. Ściany boczne wykonanego przekopu śnieżnego powinny mieć takie nachylenie, aby nie dochodziło do obsuwania się śniegu.
7. Podczas prac odśnieżnych śnieg należy odrzucać tak, aby nie powstały zwały śniegu mogące spowodować tworzenie się zasp na torze i przeszkód w odpływie wód z topniejącego śniegu.
8. Jeżeli warunki miejscowe uniemożliwiają rozproszenie odrzucanego śniegu na dużej powierzchni terenu, należy śnieg zebrać w pryzmy i niezwłocznie wywieźć do wyznaczonych miejsc składowania.
9. W przypadku braku możliwości sukcesywnego wywożenia śniegu, można tymczasowo składować go w miejscach, gdzie nie będzie utrudniał ruchu pociągów.

§20

Odmrażanie rozjazdów kolejowych

1. Odmrażanie rozjazdów kolejowych polega na wytapianiu śniegu i lodu w rozjazdach kolejowych.
2. Do odmrażania rozjazdów stosowane są urządzenia ogrzewania rozjazdów kolejowych - elektryczne (eor).
3. Przed okresem gotowości zimowej należy wykonać przegląd urządzeń ogrzewania rozjazdów kolejowych, zrealizować zaplanowane i poawaryjne naprawy oraz prace konserwacyjno - utrzymaniowe.
4. Szczegółowe zasady eksploatacji i utrzymania urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów oraz warunki bezpieczeństwa pracy przy ich utrzymaniu określa DTR eor.
5. Stosowanie urządzeń ogrzewania rozjazdów nie zwalnia z obowiązku mechanicznego lub ręcznego oczyszczania ze śniegu i lodu nieogrzewanych części rozjazdu oraz usuwania nadmiaru śniegu zalegającego w torze przed rozjazdem.

§21

Zabezpieczenie rozjazdów przed przymarzaniem

1. Zabezpieczenie rozjazdu przed przymarzaniem polega na smarowaniu ruchomych części rozjazdu środkami nisko krzepnącymi.
2. Do smarowania rozjazdów mogą być używane tylko preparaty, które uzyskały świadectwo dopuszczenia do stosowania.
3. Miejsca podlegające smarowaniu powinny być uprzednio oczyszczone z zanieczyszczeń.
4. Preparaty do smarowania rozjazdów należy używać zgodnie z wymaganiami określonymi przez producenta, szczególnie w zakresie warunków, częstotliwości i sposobu nakładania oraz zapewnienia ochrony zdrowia i bezpieczeństwa.
5. Opakowania do przechowywania oraz dozowania preparatów do smarowania rozjazdów winny być oznakowane w sposób umożliwiający identyfikację produktu.

§22

Odśnieżanie i likwidacja śliskości na peronach i ciągach komunikacyjnych

1. Odśnieżanie peronów i ciągów komunikacyjnych (w tym kładek dla pieszych oraz przejść pod torami jeżeli są zarządzane przez PKM SA) może być realizowane przez podmiot zewnętrzny na podstawie zawartej umowy.
2. Do prac odśnieżnych należy stosować przede wszystkim sprzęt specjalistyczny przeznaczony do tego celu, jak: pług, szczotki rotacyjne i odśnieżarki prowadzone ręcznie.
3. Rodzaj sprzętu odśnieżnego powinien być dostosowany do wielkości odśnieżanej powierzchni oraz rodzaju i ilości śniegu.
4. Ciężar oraz gabaryty sprzętu odśnieżnego powinny być dostosowane do nośności odśnieżanej konstrukcji, zapewniać łatwość manewrowania oraz możliwość ich dogodnego przemieszczania.
5. Czynności mające na celu likwidację śliskości oraz usuwanie śniegu, lodu, błota pośniegowego mają być wykonywane w wielokrotności wymuszonej przez warunki atmosferyczne. Drogi komunikacyjne mają być stale utrzymane w stanie zapewniającym bezpieczne korzystanie z nich.
6. Świeży opad śniegu należy usuwać sprzętem specjalistycznym lub ręcznym, bez stosowania środków chemicznych.
7. Za pomocą środków chemicznych można usuwać cienkie warstwy zlodowaciałego lub ubitego śniegu (do 4 mm) z zastrzeżeniem ust. 8.
8. Utrzymywanie ciągów komunikacyjnych w okresie zimy poprzez posypywanie piaskiem i środkami chemicznymi, zgodnymi z Instrukcją oraz obowiązującymi przepisami prawa. Posypywanie piaskiem i środkami chemicznymi należy realizować po ustaniu opadów śniegu.
9. Pozostawienie śniegu w przyzmach na peronach dopuszcza się tylko wówczas, gdy nie stwarza on utrudnień dla poruszania się podróżnych oraz zagrożeń ich bezpieczeństwa. Należy odśnieżyć przyzmaczając śnieg z dala od wejść na perony, słupów oświetleniowych, telekomunikacyjnych, ławek i śmietników.
10. Niedopuszczalne jest zrzucanie śniegu, lodu i piasku z peronów oraz kładek dla pieszych na tory.

Rozdział 5. Zapobieganie działaniu wody na tor

§23

Roboty zapobiegawcze przed nastaniem zimy

1. Do zebrania i odprowadzenia wody spływającej z toru, skarp nasypu itp. służą urządzenia odwadniające naziemne lub podziemne.
2. Przed sezonem zimowym należy wykonać następujące prace:
 - 1) oznaczenie osi przepustów,
 - 2) oczyszczenie z gałęzi, liści i innych zanieczyszczeń przepustów, rowów oraz pozostałych urządzeń odwadniających (sprawdzić drożność studni i ciągów drenarskich),
 - 3) odwodnienie i oczyszczenie kanałów napędów zwrotnicowych,
 - 4) ocieplenie końcówek drenaży i studni drenarskich oraz innych elementów sieci odwodnieniowej,
 - 5) uzupełnienie pokryw i zamknięć w studniach,
 - 6) oczyszczenie otwartych wylotów drenarskich oraz usunięcie wszelkich przeszkód na drogach spływu wód.

§24

Odprowadzanie wód w czasie roztopów

1. Urządzenia odwadniające powinny być przygotowane do odprowadzenia wód podczas roztopów, m.in. poprzez usuwanie przeszkód znajdujących się na drogach spływu wody, przekopywanie kanałów w rowach zasypanych śniegiem, rozkuwanie i likwidowanie oblodzenia oraz zaśnieżenia przepustów i wylotów drenarskich.
2. Podczas roztopów wodę należy odprowadzać do:
 - 1) urządzeń odwadniających,
 - 2) miejsc, z których można ją odpompować.

§25

Likwidacja wysadzin

1. Wysadziny są to miejsca wzniesienia toru (ew. torowiska) powstałe na skutek przemarzania podsypki (ew. gruntu podtorza) oraz osiadania toru związane z odmarzaniem tych materiałów.
2. Miejsca tworzenia się wysadzin, okresy pojawiania się i zanikania oraz wielkości wysadzin powinny być szczegółowo rejestrowane.
3. Zabezpieczenie miejsc z wysadzinami polega na łagodzeniu przejść od normalnego poziomu toków do miejsc wysadzonych oraz na doprowadzeniu obu toków szyn do właściwego położenia jednego toku względem drugiego i wprowadzeniu w razie potrzeby ograniczenia prędkości pociągów.

Rozdział 6. Ocena akcji zimowej

§26

Dokumentowanie przebiegu robót zimowych i utrudnień spowodowanych warunkami zimowymi

W okresie gotowości zimowej należy rejestrować przebieg robót zimowych oraz wpływ warunków atmosferycznych na eksploatację, a w szczególności Dyspozytor PKM prowadzi "Meldunek dobowy przebiegu robót zimowych", w którym rejestruje przebieg robót zimowych oraz wpływ warunków atmosferycznych na eksploatację. Ww. Meldunek powstaje przy udziale Zastępców Kierownika akcji zimowej. Meldunek winien zawierać w szczególności:

- 1) warunki atmosferyczne (temperatura, opad, siła wiatru),
- 2) liczbę osób zatrudnionych przy usuwaniu skutków zimy,
- 3) użycie sprzętu odśnieżnego,
- 4) informacje o wprowadzeniu poszczególnych faz akcji zimowej,
- 5) awarie urządzeń ogrzewania rozjazdów,
- 6) uszkodzenia lub unieruchomienia zewnętrznych urządzeń sterowania ruchem,
- 7) przerwy w działaniu blokady liniowej (dłuższe niż 1 godzina),
- 8) uszkodzenia i awarie innych elementów infrastruktury kolejowej,
- 9) przerwy w łączności GSM-R, zapowiadawczej,
- 10) przerwy i ograniczenia w ruchu na linii,
- 11) wypadki, incydenty i sytuacje potencjalnie niebezpieczne spowodowane warunkami zimowymi.

§27

Sprawozdanie z przebiegu akcji zimowej

1. Po zakończeniu sezonu zimowego na podstawie dokumentacji, o której mowa w § 26, sporządzane jest sprawozdanie z przebiegu akcji zimowej, które sporządza Dział Inżynierii Ruchu przy udziale zastępcy Kierownika akcji zimowej i pod nadzorem Kierownika akcji zimowej.
2. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, powinno zawierać między innymi informacje dotyczące:
 - 1) przebiegu przygotowań,
 - 2) okresów niekorzystnych warunków atmosferycznych i występujących w nich trudności,
 - 3) zatrudnienia personelu przy robotach zimowych oraz pracy sprzętu odśnieżnego,
 - 4) kosztów akcji zimowej,
 - 5) oceny przebiegu akcji zimowej oraz planowanych działań zaradczych i usprawniających funkcjonowanie kolei w warunkach zimowych.
3. Sprawozdania z przebiegu akcji zimowej są przekazywane przez:
 - 1) komórki organizacyjne biorące udział w akcji zimowej do Dyrektora Pionu Zarządzania Infrastrukturą do dnia 10 maja,
 - 2) Dyrektora Pionu Zarządzania infrastrukturą do Zarządu PKM SA do dnia 20 maja (sprawozdanie zbiorcze).

Harmonogram prac przygotowawczych do zimy

Lp.	Wyszczególnienie zadania	Termin wykonania do dnia
1	Uchwalenie Regulaminu Akcji Zimowej.	15 listopada
2	Realizacja dostaw materiałów do akcji zimowej.	15 listopada i na bieżąco dostawy
3	Zawarcie umów z podmiotami gospodarczymi na świadczenie usług w akcji zimowej.	1 grudnia
4	Szkolenia pracowników przewidzianych do udziału w akcji zimowej.	9 listopada
5	Przygotowanie linii do pracy sprzętu odśnieżnego.	W okresie 1 - 30 listopada
6	Przygotowanie i przegląd urządzeń ogrzewania rozjazdów do sezonu grzewczego.	9 listopada
7	Przygotowanie maszyn i sprzętu odśnieżnego będących na stanie PKM (zakończenie napraw i przeglądów, zabezpieczenie obsługi oraz dokonanie prób sprawności).	1 listopada
8.	Opracowanie i zatwierdzenie planu prowadzenia akcji zimowej.	9 listopada
9	Zabezpieczenie przed skutkami zimy obiektów, pojazdów i urządzeń oraz wykonanie innych czynności, od których zależy sprawność kolei w zimie.	W okresie 1 – 30 listopada

Wytyczne bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót zimowych

I. Postanowienia ogólne

1. Przy robotach zimowych można zatrudniać tylko pracowników, którzy posiadają wymagane przeszkolenie w zakresie bhp.
2. Roboty zimowe należy wykonywać pod bezpośrednim nadzorem pracownika odpowiednio przygotowanego i przeegzaminowanego do kierowania i nadzorowania określonych prac, w dalszej treści zwanego „kierujący robotami”.
3. Kierujący robotami powinien znać przepisy i wytyczne dotyczące wykonawstwa robót zimowych oraz postanowienia instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów i instrukcji sygnalizacji, w zakresie niezbędnym dla sprawnej realizacji powierzonego mu zakresu robót.
4. Kierujący robotami powinien posiadać aktualne szkolenie okresowe w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy dla osób kierujących pracownikami oraz stan zdrowia wymagany dla stanowiska toromistrza.
5. Do obowiązków kierującego robotami należy w szczególności:
 - 1) organizowanie i prowadzenie robót zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno - eksploatacyjnymi oraz przepisami bhp,
 - 2) zapewnienie właściwego osygnalizowania i zabezpieczenia miejsca robót,
 - 3) sprawowanie nadzoru nad przestrzeganiem przez podległych mu pracowników przepisów bhp,
 - 4) sprawowanie nadzoru nad stanem pomieszczeń i wyposażenia ich w urządzenia higieniczno-sanitarne, w tym apteczki pierwszej pomocy,
 - 5) zgłoszenie pracowników przewidzianych do robót pracownikowi posterunku nastawczego.
6. Kierujący robotami obowiązany jest każdorazowo przed rozpoczęciem pracy pouczyć pracowników o warunkach bhp w zakresie robót przewidywanych do wykonania w danym dniu. Dotyczy to również przypadków, gdy w ciągu pracy zmieniony został rodzaj lub miejsce wykonywania robót.
7. W celu zachowania ciągłości nadzoru nad bezpieczeństwem pracy, kierujący robotami oddalając się nawet chwilowo z miejsca pracy, jest obowiązany wyznaczyć zastępcę na czas swojej nieobecności, odpowiadającego warunkom określonym w ust. 2 i 3. Pracownik wyznaczony na zastępcę powinien być podany imiennie do wiadomości wszystkim zatrudnionym pracownikom.
8. Pod bezpośredni nadzór pracowników obsługi posterunku nastawczego może być przydzielonych maksymalnie dwóch pracowników wykonujących roboty zimowe.
9. Dyżurny ruchu LCS PKM powiadamia maszynistów pociągów o konieczności podania sygnału Baczność oraz ewentualnego ograniczenia prędkości pociągów w rejonie wykonywanych prac oraz przekazuje do grup roboczych informacje urządzeniami radiolączności radiowej lub w inny uzgodniony sposób.
10. Pracownicy zatrudnieni przy robotach zimowych winni spełniać wymagania zdrowotne określone w odrębnych przepisach i posiadać aktualne orzeczenia lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania powierzonej pracy.
11. Nie wolno zatrudniać osób młodocianych przy robotach zimowych prowadzonych na czynnych torach kolejowych.
12. Każdorazowo przed rozpoczęciem pracy i po jej zakończeniu kierujący robotami obowiązany jest sprawdzić stan osobowy pracowników.

II. Maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia pracy

1. Maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia pracy wykorzystywane do robót zimowych, pod względem technicznym i eksploatacyjnym powinny zapewnić obsługującym je pracownikom bezpieczne i higieniczne warunki pracy.
2. Maszyny, urządzenia, sprzęt oraz narzędzia przed rozpoczęciem pracy powinny być sprawdzone pod względem sprawności technicznej i bezpiecznego ich użytkowania. W przypadku uszkodzenia lub wadliwego działania należy o tym niezwłocznie powiadomić kierującego robotami.
3. Obsługę maszyn, urządzeń i sprzętu mechanicznego można powierzyć wyłącznie pracownikom, którzy mają odpowiednie przeszkolenie w zakresie obsługi tych urządzeń i znajomości przepisów bhp. Ponadto posiadanie uprawnień dla maszyn, co dla których wymagane są uprawnienia..
4. Uruchamianie i zatrzymywanie maszyn odśnieżnych musi być poprzedzone sygnałem "Baczność".

III. Organizacja pracy i zabezpieczenie miejsca wykonywania robót

1. Drogi dojścia do i z pracy wyznacza kierujący robotami, uwzględniając możliwość omińnięcia międzytorzy niebezpiecznych i skrajni torów.
2. Z miejsca zbiórki do miejsca pracy i z powrotem pracownicy powinni być doprowadzani i ubezpieczani przez kierującego robotami lub wyznaczonego imiennie pracownika.
3. Każde oddalenie się pracownika z miejsca pracy wymaga zgody kierującego robotami bądź pracownika posterunku, do którego pracownik został przydzielony. Uwzględniając miejscowe warunki terenowe i ruchowe kierujący robotami obowiązany jest wskazać drogę opuszczenia miejsca pracy, a ponadto pouczyć pracownika o obowiązku przestrzegania zasad bezpiecznego poruszania się po terenach kolejowych.
4. Podczas przechodzenia przez tory należy zachować szczególną ostrożność. Przed wejściem na tory należy zatrzymać się oraz upewnić czy nie zbliża się pociąg, przetaczany wagon lub inny pojazd kolejowy.
5. W przypadku stwierdzenia zerwania przewodów linii elektroenergetycznych (średniego, wysokiego napięcia), miejsce takie należy osłonić sygnałami D1 „Stój” wg instrukcji sygnalizacji kolejowej PKM-03 i niezwłocznie powiadomić LCS PKM. W celu uniknięcia porażenia prądem pracownicy powinni oddalać się z zagrożonego miejsca przesuwając zwarte stopy po podłożu po kilka centymetrów i nie odrywając przy tym stóp od podłoża.
6. Podczas pracy na rozjazdach i skrzyżowaniach należy zachować szczególną ostrożność. Wkładanie rąk i nóg w zwrotnice, krzyżownice i kierownice oraz manipulowanie w częściach składowych tych urządzeń bez odpowiedniego uzgodnienia (zgłoszenia) do LCS PKM i zabezpieczenia jest zabronione.
7. Przy załadunku, wyładunku i transporcie śniegu zespołami odśnieżnymi, pociągami roboczymi, wózkami motorowymi itp. należy przestrzegać zasad i warunków bezpieczeństwa pracy ustalonych dla tych urządzeń.
8. Miejsce wykonywania robót należy osygnalizować zgodnie z instrukcją o sygnalizacji kolejowej PKM-03.
9. Niezależnie od osygnalizowania miejsca robót, kierujący robotami obowiązany jest wystawić sygnalistów, gdy na czynnych torach pracuje więcej niż dwóch pracowników.
10. Kierujący robotami obowiązany jest wyznaczyć jednego lub więcej sygnalistów do obserwacji szlaku i sygnalizowania zbliżających się pojazdów kolejowych w sytuacjach, gdy:
 - 1) grupa robocza idąca po torze liczy 5 i więcej osób,
 - 2) prace wykonywane są w niesprzyjających warunkach widzialności i słyszalności, na łukach, w głębokich przekopach i miejscach położonych w lesie,
 - 3) roboty wykonywane są z użyciem maszyn i sprzętu zmechanizowanego,
 - 4) jest duże nasilenie ruchu na torach stacyjnych.

11. Pracownicy zatrudnieni w zespołach dwuosobowych ubezpieczają się wzajemnie.
12. W okresie niekorzystnych warunków atmosferycznych (zamieć i opady śnieżne, mgła, noc), gdy widoczność pojazdu kolejowego ograniczona jest do 300 m, należy zachować szczególne środki ostrożności tj.:
 - 1) grupę roboczą idącą po torze powinni ochraniać dwaj sygnaliści idący po jednym przed i za grupą w odległości nie większej niż 300 m, którzy obowiązani są podawać sygnał „Baczność” przy zbliżaniu się pojazdów kolejowych,
 - 2) z obu stron miejsca robót należy wystawić co najmniej po jednym sygnaliście dla informowania o zbliżających się pojazdach kolejowych,
 - 3) pracownicy w miejscu robót powinni być tak rozstawieni, aby możliwa była ciągła ich obserwacja przez kierującego robotami i sygnalistów,
 - 4) stosownie do potrzeb miejsce robót należy oświetlić światłem sztucznym.
13. Kierujący robotami obowiązany jest tak zorganizować pracę, aby usunięcie sprzętu i narzędzi pracy oraz oddalenie się pracowników w bezpieczne miejsce mogło nastąpić najpóźniej wtedy, gdy pociąg lub pojazd znajduje się od miejsca robót w odległości co najmniej 1500-1700 m
14. Pracownicy w miejscu robót powinni być tak rozstawieni, aby możliwa była ciągła ich obserwacja przez kierującego robotami i przez sygnalistów.
15. O zbliżaniu się pociągu lub pojazdu kolejowego do miejsca robót, kierujący robotami lub wyznaczony sygnalista, obowiązany jest powiadomić sygnałem „Baczność”. Sygnał „Baczność” powinien być podany z takim wyprzedzeniem, aby pracownicy mieli czas na zabezpieczenie miejsca robót, usunięcia z toru sprzętu i narzędzi oraz oddalenie się od toru na bezpieczną odległość. Na dowód usłyszenia sygnału „Baczność” pracownicy obowiązani są potwierdzić ten fakt przerwaniem pracy, zwróceniem twarzy w kierunku podającego sygnał i podniesieniem ręki, a pracownicy pracujący grupowo - dodatkowo - wypowiedzeniem donośnym głosem kierowanym do współpracowników "Uwaga pociąg, zejść z toru".
16. Przy dużych zaspach, zwałach śniegu i lodu należy w odległości co najmniej 1,5 m od zewnętrznego toku szyny urządzić wnęki (tzw. nisze) przeznaczone na miejsca schronienia się pracowników w czasie przejazdu pociągów i pojazdów kolejowych.
17. Wnęki urządzone w odstępach 10-20 m powinny mieć długość (równolegle do toru) 2m, a głębokość 1 m. Z wnęk tych nie wolno korzystać w czasie pracy (przejazdu) maszyn odśnieżnych. W czasie przejazdu maszyn należy odsunąć się poza strefę niebezpieczeństwa, którą w zależności od rodzaju sprzętu ustala każdorazowo kierujący robotami.
18. W czasie przejeżdżania pociągu lub pojazdu kolejowego nie wolno stać na materiałach nawierzchniowych, narzędziach i innych przedmiotach oraz na zwałach śniegu i lodu znajdujących się na poboczach lub międzytorzach.
19. Roboty zimowe na odcinku zpr LCS PKM tj. zakres, miejsce robót, sposób wzajemnego porozumiewania się i informowania o nadjeżdżających pojazdach należy każdorazowo uzgadniać z dyżurnym ruchu LCS PKM, odnotować w D-831 na posterunku LCS PKM za podpisem dyżurnego ruchu LCS PKM oraz sprawdzić poprawność działania środków łączności. Pracownicy skierowani do robót zimowych na posterunki ruchu powinni być pouczeni na miejscu pracy. Pouczenie obejmuje zagadnienia dotyczące:
 - 1) zakresu wykonywanych robót,
 - 2) wskazania dróg dojścia do miejsca pracy i z powrotem,
 - 3) sposobów wzajemnego porozumiewania się i ostrzegania o nadjeżdżających pojazdach kolejowych.
20. rejestr Wszystkie czynności związane z oczyszczaniem torów, rozjazdów, urządzeń itp. pracownicy, o których mowa w ust. 19, mogą wykonywać wyłącznie po poinformowaniu i uzyskaniu zgody dyżurnego ruchu LCS PKM.
21. Każde przesunięcie (skierowanie) pracownika na inny posterunek wymaga ponownego

- pouczenia i zapoznania się z warunkami pracy na danym posterunku, w zakresie podanym w ust. 19.
22. Kierujący robotami, jak również osoby pracujące indywidualnie, obowiązani są potwierdzić umownym znakiem (sygnałem) zrozumienie podanego ostrzeżenia.
 23. Fakt wykonania zadania i zakończenia robót należy niezwłocznie zgłosić do dyżurnego ruchu LCS PKM.
 24. Sieć radiołączności pociągowej może być wykorzystywana przez obsługę posterunku ruchu do informowania drużyn pociągowych o prowadzonych pracach odśnieżnych. Do łączności kierujących robotami z obsługą posterunku ruchu należy wykorzystywać wyłącznie radiotelefony pracujące w sieci radiołączności drogowej i utrzymania.
 25. Pracownicy zatrudnieni na czynnych torach obowiązani są mieć na sobie kamizelki ostrzegawcze koloru pomarańczowego lub ubrania ostrzegawcze z elementami odbłaskowymi.
 26. Zatrudnieni przy robotach zimowych pracownicy powinni być zaopatrzeni w ciepłą odzież ochronną oraz inne środki ochrony indywidualnej.
 27. Pracownikom PKM należy wydawać gorące napoje i posiłki profilaktyczne zgodnie z obowiązującymi przepisami. Dla pracowników podmiotów współpracujących – wg odrębnych umów.
 28. Miejscem dla schronienia i ogrzania się dla pracowników jest budynek PKM. Dla pracowników podmiotów współpracujących – wg odrębnych umów.
 29. W sprawach nieuregulowanych niniejszymi wytycznymi mają zastosowanie odpowiednie przepisy bezpieczeństwa i higieny pracy zawarte w „Instrukcji o warunkach technicznych budowy i utrzymania nawierzchni kolejowych PKM -08”, instrukcjach obsługi i użytkowania maszyn, sprzętu i urządzeń stosowanych do prac odśnieżnych oraz w dokumentacjach techniczno-ruchowych.

WZÓR

Regulamin akcji zimowej **w sezonie/.....**

1. Mapa schematyczna linii kolejowej z terenem Spółki.
2. Granice obszaru działania.
3. Kolejność odśnieżania infrastruktury będącej w zarządzie PKM SA.
4. Kierownictwo akcji zimowej.
5. Kierownictwo robót akcji zimowej.
6. Odśnieżanie infrastruktury będącej w zarządzie PKM SA.
7. Odśnieżanie infrastruktury niebędącej w zarządzie PKM SA.
8. Utrzymanie urządzeń elektrycznych będących w zarządzie PKM SA.
9. Urządzenia grzewcze EOR.
10. Utrzymanie urządzeń hydraulicznych będących w zarządzie PKM SA.
11. Pogotowie awaryjne – tory i rozjazdy.
12. Wywóz śniegu z infrastruktury kolejowej będącej w zarządzie PKM SA.
13. Wykaz sprzętu transportowego przewidzianego do akcji zimowej wraz z obsługą
14. Wykaz pracowników przewidzianych do akcji zimowej.
15. Organizacja ruchu pociągów.
16. Osłona meteorologiczna.
17. Sprawy socjalne.
18. Opieka zdrowotna – nadzór sanitarny.