**Załącznik nr 6**

do instrukcji w sprawie informowania pracowników podmiotów zewnętrznych

o zagrożeniach i warunkach wykonywania prac na terenie PKM S.A.

oraz koordynacji tych prac.

PROGRAM SZKOLENIA

W DZIEDZINIE BEZPIECZEŃSTWA I HIGIENY PRACY DLA PRACOWNIKÓW PODMIOTÓW ZEWNĘTRZNYCH WYKONUJĄCYCH PRACE NA TERENIE PKM S.A.

**Gdańsk 2015 rok**

**PODSTAWA PRAWNA:**

* Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks Pracy Art. 208 i Art. 2071 § 1,2;

**TEMAT SZKOLENIA:**

Zagrożenia i warunki wykonywania pracy na terenie PKM S.A.

**CEL SZKOLENIA:**

Szkolenie ma za zadanie zapoznanie pracowników podmiotów zewnętrznych o zagrożeniach i warunkach wykonywania pracy na terenie Pomorskiej Kolei Metropolitarnej, a w szczególności zapobieganiu zagrożeniom, czynności zabronionych w czasie wykonywania prac oraz prawidłowego postępowania podczas prac wykonywanych w obrębie czynnych torów kolejowych, zgodnie z obowiązującymi przepisami na terenie kolejowym.

**WIADOMOŚCI OGÓLNE:**

**Obszar kolejowy** – jest to wydzielona powierzchnia gruntu przeznaczona do eksploatacji linii kolejowej wraz ze znajdującymi się na tym gruncie budynkami, budowlami i urządzeniami służącymi temu celowi, a w szczególności linie kolejowe, przystanki kolejowe, place oraz obiekty służące ich utrzymaniu.

**OMÓWIENIE WARUNKÓW PRACY**

1. **Przestrzeń pracy - miejsca, gdzie pracownik porusza się i wykonuje powierzone prace na otwartej przestrzeni w obrębie czynnych torów kolejowych, mających wpływ na warunki pracy pracownika takie jak:**

* drogi komunikacyjne, przejścia, wejścia, dojścia, przestrzenie w miejscu wykonywanych prac;
* ruch pociągów i manewrów w obrębie miejsca robót;
* warunki infrastruktury podziemnej ( między innymi takie jak: studzienki, kanały kablowe, itp.);
* systemy ochronne (ostrzegawcze i sygnalizacyjne – znaki lub sygnały bezpieczeństwa);
* warunki środowiska (zmienne warunki atmosferyczne – zima, lato, wysoka temperatura podczas upałów);
* prace wykonywane na wysokości tj.: dachy przystanków, budynków infrastruktury oraz obiektów mostowych;

1. **Organizacja stanowiska roboczego mającego wpływ na bezpieczeństwo i higienę pracy w tym:**

* prawidłowe i dokładne wykonywanie zadań – czynności, na każdym etapie procesu;
* rygorystyczne zastosowanie się do obowiązujących norm i warunków bezpieczeństwa na terenie kolejowym, dotyczących między innymi:
* właściwej organizacji pracy;
* przemieszczania się pracowników po torach kolejowych;
* wyznaczenia dróg dojścia i zejścia z miejsca wykonywania pracy;
* zasady bezpieczeństwa pracy w obrębie czynnych torów kolejowych;
* zachowania bezpieczeństwa podczas przejazdu – przewozu materiałów niebezpiecznych;
* znajomości i prawidłowego podawania sygnałów obowiązujących na kolei.

1. **Omówienie zagrożeń (źródła – skutki) mogące wystąpić podczas prac na terenie kolejowym:**

* **źródła:** przemieszczanie się pracowników – różnice w poziomie terenu – drogi komunikacyjne i warunki terenowe przechodzenia przez tory, poruszanie się w międzytorzu, po peronach, zejście z peronu;

**skutki:** poślizgnięcie, potknięcie, upadek na tym samym poziomie oraz na niższy poziom (potłuczenia, uderzenia, zranienia, złamania kończyn);

* **źródła:** ruch pociągów i manewrów – praca w obrębie czynnych torów – przemieszczanie;

**skutki:** pochwycenie, potrącenie, przejechanie, uderzenie przez przedmioty wystające i wyrzucenie z przejeżdżającego taboru – wagonów (złamania, stłuczenia, rany cięte, wstrząs mózgu, uszkodzenie organów wewnętrznych, obcięcie kończyn, śmierć);

* **źródła:** elementy ruchome – zmiana położenia rozjazdu – przemieszczanie, pochwycenie kończyn przez ruchome części rozjazdowe;

**skutki:** urazy kończyn, zgniecenie, przyciśnięcie, złamanie, kontuzje, obcięcie palców ręki, amputacja;

* **źródła:** praca pod napięciem;

**skutki:** porażenie prądem, dolegliwości krążeniowe, poparzenia, śmierć;

* **źródła:** kontakt z substancjami chemicznymi przewożonymi drogą kolejową;

**skutki:** poparzenia, zatrucia, podrażnienia, pożar, wybuch, itp.;

* **źródła:** praca na wysokości;

**skutki:** upadek z wysokości, złamania, stłuczenia, urazy narządów wewnętrznych, śmierć;

Wyniki oceny ryzyka zawodowego określone przez podmioty zewnętrzne przed rozpoczęciem pracy przedstawione w informacji dotyczącej szczegółowego zakresu prac oraz występowania zagrożeń.

1. **Omówienie sposobów ochrony przed w/w zagrożeniami występującymi podczas prac na terenie kolejowym**

* przestrzeganie zasad organizacji prac prowadzonych przez kilku pracodawców w tym samym miejscu;
* podstawowe zasady poruszanie się po terenie kolejowym;
* prawidłowego zachowania się w trakcie przejazdu pociągu w obrębie miejsca wykonywania pracy;
* zasady bezpiecznego wykonywania prac pod napięciem;
* stosowanie znaków lub sygnałów bezpieczeństwa takich jak np.: baczność, czoło i koniec pociągu, stój, sygnały alarmowe i inne w zależności od zakresu prac;
* zasad postępowania w razie wypadku lub awarii;
* stosowania urządzeń asekuracyjnych przy pracach na wysokości wraz z prawidłowym zachowaniem się przy tych pracach;
* czynności zabronione podczas prac na terenie kolejowym w zakresie poruszania się po torach, prac w obrębie maszyn, urządzenia stanowisk pracy i magazynowania materiałów, wpływu warunków atmosferycznych, spożywania alkoholu.

**BEZPIECZEŃSTWO I ORGANIZACJA PRACY**

**(poruszanie się po torach).**

1. W czasie wykonywania pracy, wszyscy pracownicy powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.
2. Pracownicy wykonujący pracę w rejonie torów czynnych powinni mieć na sobie kamizelki ostrzegawcze koloru pomarańczowego lub żółtego.
3. Pracownicy udający się „do” i „z” wyznaczonych rejonów pracy nie powinni chodzić po torach, lecz po drogach lub ławach torowiska, a na torach stacyjnych korzystać ze specjalnych przejść, kładek oraz tuneli.
4. Pracownicy udający się na wyznaczony rejon pracy powinni być pouczeni przez osobę kierującą pracownikiem o bezpiecznych drogach dojścia do miejsca pracy.
5. Pracownicy poruszający się po torach powinni poruszać się poboczem w kierunku przeciwnym biegowi pociągu, muszą też pamiętać, że w wyjątkowych przypadkach pociąg może nadjechać także z tyłu.
6. Podczas zbliżania się pociągu – bez względu na to, po którym torze – należy osunąć się od toru i ustawić twarzą do przejeżdżającego pociągu w odległości nie mniejszej niż 2 metry od zewnętrznego toku szyn. Należy też jednocześnie obserwować czy nie zagraża coś bezpieczeństwu ruchu, bezpieczeństwu własnemu oraz czy pociągi są przepisowo sygnalizowane. W przypadku braku sygnału końca pociągu, należy niezwłocznie o tym powiadomić Dyżurnego Ruchu.
7. Podczas przechodzenia przez tory należy zachować szczególną ostrożność, zwłaszcza:

* przed wejściem na tory należy **zatrzymać się** w bezpiecznej odległości, a następnie **rozejrzeć się** w obie strony sprawdzając czy nie zbliża się pociąg, tabor, inny pojazd oraz czy nie ma przeszkód do przejścia przez tory;
* przez tory należy przechodzić prostopadle do osi toru, obserwując uważnie czy nie grozi niebezpieczeństwo ze strony nadjeżdżającego pociągu lub toczącego się taboru;
* podczas przechodzenia przez tory, nie wolno stawiać stóp na urządzeniach zamontowanych w torze – podkładach, główkach szyn, na zwrotnicach, kierownicach, krzyżownicach rozjazdów i skrzyżowań, ponadto zabrania się chodzić po podkładach pomiędzy tokami szyn;
* przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem, należy korzystać z budek i pomostów hamulcowych lub przerw (luk) między stojącymi wagonami, jeżeli odległość między nimi wynosi co najmniej 20 metrów. Stojący tabor należy omijać w odległości co najmniej 10 metrów od ostatniego pojazdu (czoła lub końca wagonu). Nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgłach wagonowych. Zabrania się również przechodzić przed nadjeżdżającym taborem, pociągiem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym.

1. W czasie przejeżdżania pociągu lub taboru, po zejściu na pobocze należy stać na podłożu stabilnym jednorodnym.
2. Jazda na stopniach wagonu, wskakiwanie na toczący się tabor lub zeskakiwanie z niego jest zabronione.
3. Nie wolno przebywać na międzytorzu w czasie przejazdu pociągu po obu torach, jeżeli odległość między osiami tych torów jest mniejsza niż 5,6 m.
4. Niedozwolone jest chodzenie po urządzeniach torowych będących częścią automatycznego sterowania rozrządem pociągów.
5. **Zabrania** się wchodzenia w zasięg pracy maszyn budowlanych i torowych bez wcześniejszego zasygnalizowania operatorowi potrzeby dojścia - dojście w zasięg pracy maszyny może nastąpić dopiero po jej zatrzymaniu.
6. **Zabrania** się wchodzenia w miejsca zagrożone – wykopy, prace na rusztowaniach i inne miejsca oznakowane i wygrodzone np. taśmą ostrzegawczą itp.
7. W razie przeniesienia materiałów lub przedmiotów, ciężar przypadający na jedną osobę nie może przekraczać norm określonych odrębnymi przepisami bhp.
8. W czasie ulewnych deszczów, silnej mgły, zamieci śnieżnej itp., gdy nie widać zbliżających się pociągów, należy ograniczyć wykonywanie pracy w rejonie czynnych torów kolejowych.
9. W przypadku potrzeby wejścia na nasyp kolejowy należy korzystać z miejsc do tego wyznaczonych. W razie konieczności wejścia lub zejścia z niego w innym miejscu, należy zachować szczególną ostrożność w celu uniknięcia poślizgnięcia, upadku. W sytuacji takiej, należy wybrać miejsce w którym nasyp ma najniższe (najłagodniejsze) nachylenie.
10. W czasie odpoczynku i przerw w pracy nie wolno przebywać na torach lub pod stojącymi wagonami. Nie wolno również przebywać pod wagonami w czasie deszczu, śnieżycy, wichury i innych zjawisk atmosferycznych.
11. Samowolne chodzenie pracowników po torach lub oddalanie się z miejsca robót jest zabronione. Każde oddalenie się pracownika z miejsca robót wymaga zgody kierownika robót.
12. Bez względu na zakres robót, miejsce robót należy osłonić wskaźnikiem „**W7**”. Drużyny nadjeżdżających pociągów powinni być uprzedzone rozkazem pisemnym o obowiązku podawania sygnału „**Baczność**” przy zbliżaniu się do miejsca robót.
13. Miejsce robót powinno być tak zorganizowane, aby usunięcie z toru sprzętu i narzędzi oraz oddalenie się pracowników w wyznaczone miejsce, określone strzałką zejścia, nastąpiło w czasie pozwalającym na swobodny przejazd pociągu.
14. Należy wyznaczyć jednego lub więcej sygnalistów do obserwowania szlaku i sygnalizowania zbliżających się pojazdów kolejowych w warunkach kiedy:

* prace na torze wymagają 5 i więcej pracowników;
* prace wykonywane są w niesprzyjających warunkach widoczności i słyszalności, na łukach o ograniczonej widoczności, w głębokich wykopach i miejscach położonych w lesie;
* przy wykonywaniu robót z użyciem maszyn i sprzętu zmechanizowanego;
* przy dużym ruchu na torach stacyjnych.

1. Podczas obserwacji szlaku sygnalizacji powinni stać w takim miejscu, aby widzieli zbliżające się pojazdy z najdalszej odległości (co najmniej 700 m w każdym kierunku) byli widzialni i słyszani przez pracowników.
2. O zbliżaniu się pojazdu sygnalista obowiązany jest powiadomić sygnałem „**Baczność**” podawanym głosem, trąbką, syreną, gwizdawką lub w inny podany do wiadomości pracownikom sposób.
3. Przed rozpoczęciem pracy na mostach, wiaduktach lub tunelach pracownicy powinni być zapoznani z miejscem do której niszy lub wykuszy, mają udać się w razie usłyszenia sygnału „**Baczność**”.

**UWAGI KOŃCOWE**

1. Pamiętać, że przebywanie na torach i poruszanie się po nich odbywa się wtedy, gdy jest to niezbędne i konieczne do wykonywania podstawowych czynności.
2. Trzeba być świadomym, że przebywanie w obrębie czynnych torów jest bardzo niebezpieczne i zawsze powoduje duże zagrożenie bezpieczeństwa życia.
3. Zawsze należy pamiętać, że przed wejściem na tory należy się zatrzymać i rozglądnąć w obie strony sprawdzając czy droga jest wolna.
4. Nie przechodzić pod stojącym taborem, po sprzęgłach i zderzakach.
5. Przechodzimy tylko wtedy, gdy odstęp pomiędzy stojącym taborem wynosi 20 metrów lub 10 metrów od czoła lub końca taboru.
6. Zawsze mieć założoną kamizelkę ostrzegawczą, aby być widocznym.
7. Nie stawać na urządzenia zamontowane na torze, (szyny, elementy rozjazdów, podkłady, itp.).
8. Nie poruszamy się pomiędzy tokami szyn.
9. Poruszamy się tylko poboczem torowiska w przeciwnym kierunku jazdy pociągu.
10. W razie usłyszenia sygnału „**Baczność**”, należy oddalić się na bezpieczną odległość.
11. Miejsce pracy właściwie oznakować i wyznaczyć sygnalistów.
12. W miejscu pracy zawsze powinna znajdować się przenośna apteczka pierwszej pomocy przedlekarskiej.1