INSTRUKCJA
PKM – BHP – 01/2023
ZASADY BEZPIECZNEJ PRACY
DLA PRACOWNIKÓW PODMIOTÓW
ZEWNĘTRZNYCH
NA TERENIE PKM S.A.

OPRACOWAŁ	ZARZĄDZIŁ
mgr inż. MAREK KRAUSE Główny specjalista BEZPIECZEŃSTWA I HIGIENY PRACY Inspektor OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ Tel. 600-177-007 ..... data, podpis	Prezes Zarządu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej SA Grzegorz Mocarski ..... data, podpis

Przedmiotowy dokument jest własnością **Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.** i nie może być przedrukowywany ani kopiowany bez jego zgody. Dokument ten jest aktualny i podlega nadzorowi.

INSTRUKCJA PKM-BHP-01/2023 ZASADY BEZPIECZNEJ PRACY DLA PRACOWNIKÓW PODMIOTÓW ZEWNĘTRZNYCH NA TERENIE PKM S.A.

Spis treści

1. Postanowienia ogólne. ... 4
   1.1. Podstawa prawna. ... 4
   1.2. Dokumenty powiązane ... 4
   1.3. Cel instrukcji. ... 5
   1.4. Zakres obowiązywania ... 5
   1.5. Odpowiedzialność ... 5
   1.6. Definicje i skróty ... 5
2. Definicje i skróty. ... 6
3. Ogólne zasady bezpieczeństwa. ... 7
   3.1. Wymagania BHP przed rozpoczęciem Robót. ... 7
   3.2. Szkolenie BHP. ... 7
   3.3. Koordynacja BHP. ... 8
4. Zagrożenia. ... 9
5. Sygnalizacja i znaki stosowane na kolei dla zapewnienia bezpieczeństwa pracy. ... 10
6. Odzież i obuwie robocze oraz środki ochrony indywidualnej. ... 13
7. Dopuszczenie do Robót. ... 13
8. Roboty, na wykonywanie których konieczna jest pisemna zgoda. ... **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**
9. Czynności przed rozpoczęciem Robót. ... 14
10. Obowiązki Kierownika Robót. ... 14
11. Obowiązki Pracowników Wykonawcy. ... 15
12. Maszyny i inne urządzenia techniczne. ... 16
    12.1. Wymagania ogólne. ... 16
    12.2. Maszyny i inne urządzenia techniczne do pracy w torze. ... 16
13. Bezpieczeństwo pracy i organizacja zabezpieczenia miejsca Robót w torze. ... 18
14. Transport materiałów oraz pojazdy transportowe. ... 22
15. Roboty pod napięciem. ... 23
16. Roboty na wysokości. ... 23
17. Roboty ziemne – wykopy. ... 26
18. Wypadki przy pracy. ... 26
19. Kary za nieprzestrzeganie przepisów BHP i PPOŻ. ... 26
20. Załączniki. ... 28

Załącznik nr 1 - Oświadczenie Kierownika Robót ... 28

Załącznik nr 2 – Informacje dotyczące zakresu Robót mogących powodować zagrożenie oraz sposobu zabezpieczenia przed nimi ... 29

Załącznik nr 3 – Wyposażenie Pracowników Wykonawcy w niezbędne/wymagane środki ochrony indywidualnej, odzież i obuwie robocze, jakie będą stosować na Obszarze kolejowym lub niekolejowym PKM S.A. ... 30

Załącznik nr 4 – Oświadczenie Wykonawcy ... 31

Załącznik nr 5 – Program szkolenia w dziedzinie BHP dla Pracowników Wykonawcy 32
Załącznik nr 6 – Lista obecności 37
Załącznik nr 7 – Wniosek o podjęcie działań dyscyplinujących lub ukaranie Wykonawcy 38
Załącznik nr 8 – Taryfikator kar i środków dyscyplinujących 39

INSTRUKCJA PKM-BHP-01/2023 ZASADY BEZPIECZNEJ PRACY DLA PRACOWNIKÓW PODMIOTÓW ZEWNĘTRZNYCH NA TERENIE PKM S.A.

1. Postanowienia ogólne.

1.1. Podstawa prawna.

1) Kodeks Pracy;
2) Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 27 lipca 2004 r. w sprawie szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz.U. z 2014 r., nr 180, poz. 1860 ze zm., w szczególności § 2 ust. 2.);
3) Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (t.j., Dz.U. z 2003 r., nr 169, poz.1650 ze zm.);
4) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz.U. z 2003 r., nr 47, poz. 401 ze zm.);
5) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz.U. z 2003 r., nr 120, poz. 1126 ze zm.);
6) Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 11 maja 2018 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy ręcznych pracach transportowych oraz innych pracach związanych z wysiłkiem fizycznym (t.j., Dz.U. z 2018 r., poz. 1139 ze zm.);
7) Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 28 marca 2013 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy urządzeniach energetycznych (Dz.U. z 2013 r., poz. 492 ze zm.);
8) Rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie szczegółowych zasad stwierdzania posiadania kwalifikacji przez osoby zajmujące się eksploatacją urządzeń, instalacji i sieci (Dz.U. z 2003 r., nr 89, poz. 828 ze zm.);
9) Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 30 października 2002 r. w sprawie minimalnych wymagań dotyczących bhp w zakresie użytkowania maszyn przez pracowników podczas pracy (Dz.U. z 2002 r., nr 191, poz. 1596 ze zm.);
10) Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 października 2008 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla maszyn (Dz.U. z 2008 r., nr 199, poz. 1228 ze zm.);
11) Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 20 września 2001 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych do robót ziemnych, budowlanych i drogowych (t.j., Dz.U. z 2018 r., poz. 583 ze zm.);
12) Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 14 marca 2000 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy ręcznych pracach transportowych (t.j., Dz.U. z 2018 r., poz. 1139 ze zm.).

1.2. Dokumenty powiązane.

1) Instrukcja o sygnalizacji kolejowej **PKM – 03**;
2) Instrukcja pracy manewrowej **PKM – 02**;
3) Instrukcja „Warunki techniczne utrzymywania nawierzchni na liniach kolejowych **PKP PLK S.A. - Id-1**";
4) Instrukcja w sprawie informowania pracowników podmiotów zewnętrznych o zagrożeniach i warunkach wykonywania prac na terenie PKM S.A. oraz koordynacji tych prac **PKM/BHP – 01**;
5) Instrukcja Systemu Asekuracji **PKM/BHP-04.**

1.3. Cel instrukcji.

Niniejsza instrukcja określa:

1. Główne zagrożenia mogące wystąpić podczas pracy, sposoby zapobiegania tym zagrożeniom;
2. Sposób przekazywania pracownikom podmiotów zewnętrznych informacji o zagrożeniach występujących podczas wykonywania pracy na terenie PKM S.A.;
3. Sposoby prawidłowego postępowania podczas prac wykonywanych w obrębie czynnych torów kolejowych oraz czynności zabronione w czasie wykonywania prac zgodnie z obowiązującymi przepisami na terenie kolejowym;
4. Sposób koordynacji w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania prac na terenie PKM S.A.;
5. Informacje, jakie powinny przedłożyć podmioty zewnętrzne zamierzające wykonywać prace na terenie PKM S.A.;
6. Wzory dokumentów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy obowiązujące podmioty zewnętrzne na terenie PKM S.A.

1.4. Zakres obowiązywania.

Niniejsza instrukcja dotyczy poruszania się i wykonywania pracy na terenie PKM S.A., a w szczególności:

1. terenu wzdłuż linii kolejowej PKM S.A. wraz z infrastrukturą przynależną,
2. obiektów przystanków PKM i terenów przyległych,
3. budynku LCS wraz z terenem przyległym,
4. obiektów łączności GSM-R.

1.5. Odpowiedzialność.

1. Wykonawca ponosi wszelką odpowiedzialność za realizację zasad BHP, PPOŻ oraz niniejszej instrukcji przez swoich Pracowników oraz pracowników swoich podwykonawców.
2. Wykonawca ponosi wszelką odpowiedzialność za sposób wykonywania Robót przez swoich Pracowników oraz pracowników swoich podwykonawców, i zobowiązany jest do umieszczenia w zawieranych z nimi umowach wymogów określonych w niniejszej instrukcji, w tym w szczególności obowiązku przestrzegania zasad BHP, PPOŻ oraz niniejszej instrukcji.
3. Za realizację obowiązków PKM S.A. określonych w niniejszej instrukcji odpowiada służba BHP PKM S.A.

1.6. Definicje i skróty.

O ile w niniejszej instrukcji pojawią się wyrażenia pisane z dużej litery i nie zdefiniowane inaczej, mają znaczenie nadane im w Regulaminie wstępu i realizacji robót na obszarze kolejowym i niekolejowym Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. Na potrzeby interpretacji niniejszej Instrukcji, poniższe wyrażenia pisane z dużej litery, o ile z kontekstu nie wynika inaczej, będą miały następujące znaczenia:

1) **Instrukcja** – niniejsza instrukcja;
2) **BHP** – bezpieczne i higieniczne warunki pracy;
3) **PPOŻ** – przeciwpożarowe;
4) **Służba BHP PKM S.A.** – wyspecjalizowany podmiot, odpowiedzialny za przestrzeganie zasad BHP, PPOŻ oraz niniejszej Instrukcji w strukturach PKM S.A.

2. Definicje i skróty.

Por. komentarz powyżej.

3. Ogólne zasady bezpieczeństwa.

1. Roboty związane z utrzymaniem nawierzchni kolejowej, ze względu na specyficzny charakter (praca na torze lub bezpośrednio w jego sąsiedztwie, po których prowadzony jest ruch pociągów lub innych pojazdów kolejowych, a także częste zmiany miejsca wykonywania i w różnych warunkach terenowych), wymagają zachowania szczególnych środków ostrożności i bezwzględnego przestrzegania przepisów BHP.
2. Organizacja i prowadzenie Robót odbywa się na podstawie Instrukcji Bezpiecznego Wykonywania Robót (IBWR).
3. Każdy pracownik kolejowy, jak również Pracownicy Wykonawcy, wykonujący prace na Obszarze kolejowym PKM S.A. powinni, w przypadku wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, życia ludzkiego lub mienia, znać i umieć podawać sygnały:
   a. **„STÓJ”,**
   b. **„ALARM”,**
   c. **„POŻAR”.**

3.1. Wymagania BHP przed rozpoczęciem Robót.

1. Wykonawca, bądź działający w jego imieniu Kierownik Robót, przed rozpoczęciem Robót, zobowiązany jest do złożenia pisemnego oświadczenia, zgodnego ze wzorem z **Załącznika nr 1** do niniejszej Instrukcji, w zakresie wymagań, znajomości i przestrzegania przepisów BHP obowiązujących na Obszarze kolejowym i niekolejowym PKM S.A.
2. Wykonawca przed przystąpieniem do Robót na Obszarze kolejowym lub niekolejowym PKM S.A. zobowiązany jest do złożenia:
   a. informacji dotyczącej zakresu Robót mogących powodować zagrożenie oraz sposobu zabezpieczenia przed nimi, zgodnej ze wzorem z **Załącznika nr 2** do niniejszej Instrukcji,
   b. informacji dotyczącej wyposażenia Pracowników Wykonawcy w niezbędne – wymagane środki ochrony indywidualnej, odzież i obuwie robocze, jakie będą stosować na Obszarze kolejowym lub niekolejowym PKM S.A., zgodnej ze wzorem z **Załącznika nr 3** do niniejszej Instrukcji,
   c. oświadczeń Pracowników Wykonawcy o zapoznaniu się z wymaganiami BHP, obowiązujących na Obszarze kolejowym lub niekolejowym PKM S.A., zgodnych ze wzorem z **Załącznika nr 4** do niniejszej Instrukcji.

3.2. Szkolenie BHP.

1. Wszyscy Pracownicy Wykonawcy, przed rozpoczęciem Robót na Obszarze kolejowym PKM S.A., zobowiązani są do odbycia szkolenia wprowadzającego w dziedzinie BHP (dalej jako „**Szkolenie BHP**”).
2. Warunkiem dopuszczenia Pracownika Wykonawcy do Szkolenia BHP jest przedłożenie i zaakceptowanie dokumentów określonych w **Załącznikach nr 1, 2, 3 i 4** do niniejszej Instrukcji.
3. Szkolenie BHP przeprowadza się na podstawie programu szkolenia, który stanowi **Załącznik nr 5** do niniejszej Instrukcji, w terminie uzgodnionym ze służbami BHP PKM S.A.
4. Koszty Szkolenia BHP pokrywa Wykonawca, o ile PKM S.A. i Wykonawca nie postanowią inaczej.
5. Szkolenie BHP przeprowadza pracownik służby BHP PKM S.A. lub osoba posiadająca odpowiedni zakres wiedzy i umiejętności do prawidłowego przeprowadzenia Szkolenia BHP, wcześniej zaakceptowana przez służby BHP PKM S.A.

6. Potwierdzeniem odbycia Szkolenia BHP jest lista, której wzór stanowi **Załącznik nr 6** do niniejszej Instrukcji, potwierdzona przez prowadzącego Szkolenie BHP, która jest warunkiem niezbędnym do otrzymania Przepustki.

3.3. Koordynacja BHP.

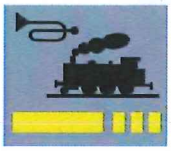
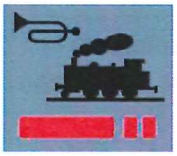
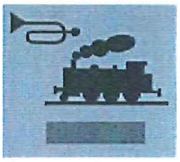
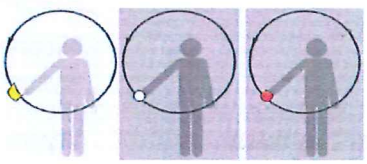
1. Wszystkie Roboty wykonywane na Obszarze kolejowym lub niekolejowym PKM S.A. będą koordynowane w zakresie BHP przez Służbę BHP PKM S.A.
2. Wyznaczenie koordynatora ds. BHP nie zwalnia poszczególnych Wykonawców z obowiązku zapewnienia BHP podległym im pracownikom.

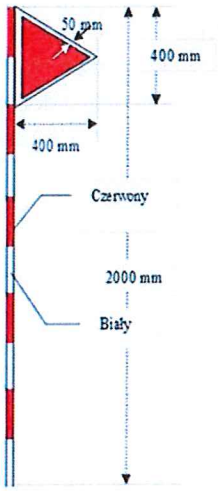
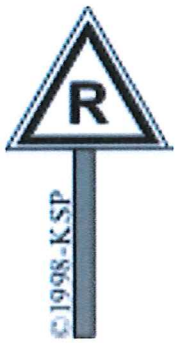
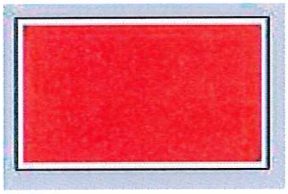
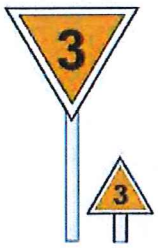
4. Zagrożenia.

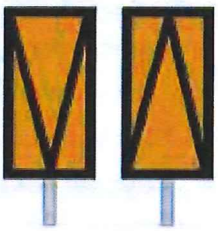
Podstawowe zagrożenia mogące wystąpić podczas Robót na Obszarze kolejowym lub niekolejowym PKM S.A.:

Zagrożenia.	Źródła zagrożeń.	Skutki.
Przemieszczanie się.	Poślizgnięcie, potknięcie, upadek na tym samym poziomie /na poziom niżej.	Potłuczenia; Uderzenia; Zranienia; Złamania kończyn; Uraz głowy.
Ruch pociągów.	Przedmioty wystające i wyrzucone z przejeżdżającego taboru; Pochwycenie / potrącenie / przejechanie / uderzenie przez przejeżdżający pociąg.	Złamania; Wstrząs mózgu; Stłuczenia; Obcięcie kończyn; Rany cięte; Śmierć; Uszkodzenia organów wewnętrznych.
Elementy ruchome.	Przecięcie, zmiażdżenie przez stosowane maszyny; Przeciśnięcie lub zmiażdżenie kończyn przez ruchome części urządzeń kolejowych.	Urazy kończyn; Amputacja; Zmiażdżenie; Złamania; Kontuzje – obcięcie palców.
Praca pod napięciem lub pod siecią trakcyjną.	Awaria urządzeń energetycznych; Dotknięcie lub zbliżenie urządzeń energetycznych będących pod napięciem; Zerwanie, dotknięcie lub zbliżenie się do linii trakcji.	Skutki porażenia prądem; Dolegliwości krążeniowe; Poparzenia; Śmierć.
Kontakt z mieszaninami chemicznymi.	Rozszczelnienie cysterny kolejowej; Rozszczelnienie zbiornika paliwa składu pociągu; Wybuch mieszaniny / pożar; Kontakt z innymi mieszaninami chemicznymi stosowanymi podczas pracy.	Bóle głowy; Dolegliwości układu oddechowego; Dolegliwości układu pokarmowego; Poparzenia; Śmierć.
Upadek z wysokości.	Brak stosowania wymaganych środków ochrony indywidualnej podczas pracy na wysokości.	Urazy kończyn; Urazy kręgosłupa; Śmierć.
Zasypanie w wykopie.	Brak zabezpieczeń ścian wykopów szalunkami; Nieprawidłowe skarpowanie ścian wykopów.	Śmierć.
Pożar / wybuch.	Wykonywanie prac pożarowo niebezpiecznych.	Poparzenia; Śmierć.

5. Sygnalizacja i znaki stosowane na kolei dla zapewnienia bezpieczeństwa pracy.

Rodzaj sygnału.	Podawany w sytuacji:	Sposób podawania.
Sygnał **„ALARM”**	**1)** Zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego; **2)** Katastrofy kolejowej; **3)** Wypadku z wagonami załadowanymi materiałami niebezpiecznymi, oznakowanymi tablicami pomarańczowymi na wagonach, a na cysternach dodatkowo oznaczonymi pomarańczowym pasem wokół zbiornika; **4)** Stwierdzenia przez maszynistę braku możliwości zatrzymania pociągu lub zmniejszenia jego prędkości z powodu nie działania hamulca zespolonego.	**Dwa białe światła migające na czole lokomotywy i jednocześnie sygnał dźwiękowy:** jeden (1) długi i trzy (3) krótkie sygnały, kilkukrotnie powtarzane podawane przez maszynistę lub kierowcę pojazdu kolejowego. 
Sygnał **„POŻAR”**	**1)** Pożaru pociągu; **2)** Pożaru obok toru kolejowego.	**Sygnał dźwiękowy:** jeden (1) długi i dwa (2) krótkie sygnały, kilkukrotnie powtarzane podawane przez maszynistę lub kierowcę pojazdu kolejowego. 
Sygnał **„BACZNOŚĆ”**	**1)** Zauważenia na torach ludzi, zwierząt, samochodów; **2)** Gdy nakazują to wskaźniki kolejowe, gdy pociąg wjeżdża na tory ładunkowe, rampy; **3)** Każdorazowo przed ruszeniem składu z nieplanowanego postoju; **4)** Zmiany kierunku jazdy; **5)** W celu ostrzeżenia pracujących na torach pracowników.	**Sygnał dźwiękowy:** jeden (1) długi, podawany przez maszynistę lub kierowcę pojazdu kolejowego. 
Sygnał **„STÓJ”**	Sygnał ręczny, podawany przez pracownika, w sytuacji zaistnienia nagłej potrzeby zatrzymania pociągu lub innego pojazdu spowodowanego dostrzeżeniem: **1)** Uszkodzenia pociągu, które w dalszej jeździe może zagrozić bezpieczeństwu ruchu lub spowodować straty materialne; **2)** Innych przeszkód np. na torze znajdują się ludzie, większe zwierzęta, maszyny lub materiały do budowy nawierzchni kolejowej, wyłupanie główki szyny, podmycie toru, zajęcie skrajni toru, powalone drzewo lub inna przeszkoda na torze.	**Sygnał dźwiękowy:** trzy (3) krótkie, szybko po sobie następujące tony, kilkukrotnie powtarzane. **Sygnał ręczny** podawany przez pracownika. 

	Pracownik stojąc na międzytorzu lub ławie torowiska, twarzą zwróconą w kierunku pociągu, kręci ręką koło przyborami sygnałowymi: ***A. w dzień – chorągiewką koloru żółtego;*** ***B. w nocy – białym światłem latarki.*** ***Sygnał podaje się do czasu potwierdzenia przez pociąg sygnałem dźwiękowym „STÓJ”.***	
Wskaźnik oznaczenia miejsca zejścia.	Oznacza kierunek zejścia ludzi z toru w czasie przejazdu pociągu.	
Wskaźnik ostrzegania W-7	Wskaźnik W-7 stosuje się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał „Baczność”, ze względu na bezpieczeństwo ludzi pracujących na torze i ustawia się go z obu stron w odległości 300 – 500 m przed miejscem prowadzenia Robót.	
Sygnał D1 „STÓJ”.	Przenośną tarczę zatrzymania ustawia się w stosunku do torów, do których się odnosi. Sygnał D-1 „Stój”, dawany tarczą zatrzymania, stosuje się do oznaczenia miejsca, w którym z jakichkolwiek powodów konieczne jest zatrzymanie pociągu lub manewrującego składu.	
Sygnał D-6.	Informuje o konieczności zwolnienia biegu pociągu, ustawia się go w odległości drogi hamowania przed odcinkiem, po którym pociąg ma przejechać ze zmniejszoną prędkością.	

Wskaźnik ograniczenia prędkości W-14.	Określający początek i koniec miejsca, gdzie powinien przejechać pociąg ze zmniejszoną prędkością.	
Wskaźnik We4a to znak kolejowy na liniach zelektryfikowanych	Wskaźnik We4a służy do oznaczenia miejsca, poza które przejazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony (uszkodzenie sieci, praca przy sieci, koniec sieci).	

6. Odzież i obuwie robocze oraz środki ochrony indywidualnej.

Każda osoba wykonująca Roboty na Obszarze kolejowym lub niekolejowym PKM S.A. musi posiadać i stosować:

1. odpowiednią do rodzaju wykonywanej pracy odzież ochronną,
2. odpowiednie obuwie robocze,
3. kamizelki żółte z pasami odblaskowymi,
4. oraz inne środki ochrony indywidualnej - odpowiednie do rodzaju wykonywanej pracy.

7. Dopuszczenie do Robót.

Do Robót na Obszarze kolejowym lub niekolejowym PKM S.A. może zostać dopuszczona osoba posiadająca:

1. Ukończone 18 lat;
2. Ważne zaświadczenie lekarskie o braku przeciwskazań do pracy;
3. Ważne zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w dziedzinie BHP i PPOŻ;
4. Ważną Przepustkę do poruszania się po Obszarze kolejowym lub niekolejowym PKM S.A.;
5. Odpowiednie uprawnienia do obsługi maszyn i urządzeń (w przypadku ich obsługi).

8. Czynności przed rozpoczęciem Robót.

Przed rozpoczęciem wszystkich Robót należy sprawdzić wyposażenie Pracowników Wykonawcy w wymagany sprzęt, a w szczególności w:

a. sprzęt do komunikacji z dyżurnym ruchu LCS PKM oraz jednostkami służb ratowniczych,

b. mobilną apteczkę wyposażoną w sprzęt i materiały do udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej,

c. sprzęt gaśniczy, w przypadku wykonywania Robót pożarowo niebezpiecznych,

d. latarki lub sprzęt oświetleniowy, w przypadku wykonywania Robót po zmroku,

e. inne, w zależności od rodzaju wykonywanych Robót,

f. wskaźniki do osygnalizowania miejsca Robót w torze, na których wykonywane są Roboty.

9. Obowiązki Kierownika Robót.

1. Roboty prowadzone na Obszarze kolejowym lub niekolejowym PKM S.A. muszą być wykonywane pod bezpośrednim nadzorem Kierownika Robót, który jest odpowiedzialny za zapewnienie Pracownikom Wykonawcy warunków odpowiadających BHP.

2. Kierownik Robót jest obowiązany znać postanowienia niniejszej Instrukcji oraz innych przepisów związanych z zakresem wykonywanych Robót.

3. Kierownik Robót jest obowiązany każdorazowo przed rozpoczęciem Robót pouczyć Pracowników Wykonawcy o warunkach BHP w zakresie Robót przewidzianych do wykonania. Fakt pouczenia powinien być odnotowany pisemnie.

4. W celu zachowania ciągłości nadzoru nad bezpieczeństwem pracy, Kierownik Robót oddalający się nawet chwilowo z miejsca pracy, jest obowiązany wyznaczyć zastępcę na czas swojej nieobecności, odpowiadającego warunkom określonym w ust. 2 powyżej.

5. O fakcie wyznaczenia zastępcy, Kierownik Robót musi powiadomić wszystkich Pracowników Wykonawcy, wykonujących dane Roboty.

6. Do zadań Kierownika Robót należy:

a. organizowanie i prowadzenie Robót zgodnie z obowiązującymi przepisami technicznymi oraz przepisami BHP,

b. sprawowanie nadzoru nad przestrzeganiem przez podległych mu Pracowników Wykonawcy zasad BHP,

c. zapobieganie kolizji prac torowych z przytorowymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym oraz kablami,

d. sprawowanie nadzoru nad stanem technicznym sprzętu i narzędziami pracy,

e. właściwe zabezpieczenie, oznakowanie i sygnalizowanie miejsca Robót,

f. dopilnowanie stosowania przez Pracowników Wykonawcy właściwej odzieży ochronnej, roboczej i środków ochrony indywidualnej oraz użytkowanie jej zgodnie z przeznaczeniem,

g. sprawowanie nadzoru nad stanem pomieszczeń i wyposażenia urządzeń higieniczno-sanitarnych – jeśli takie będą występować,

h. nadzór nad stanem technicznym i wyposażeniem punktów pierwszej pomocy i sprzętu PPOŻ,

i. w przypadku prowadzenia Robót w torach kolejowych lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie, nadzór nad sygnałami i przyborami sygnalizacyjnymi będącymi w jego dyspozycji i w dyspozycji podległych mu Pracowników Wykonawcy (sygnalistów, obchodowych itp.).

10. Obowiązki Pracowników Wykonawcy.

1. Wszyscy Pracownicy Wykonawcy, wykonujący Roboty na Obszarze kolejowym lub niekolejowym PKM S.A., obowiązani są znać oraz przestrzegać zasady i przepisy BHP.
2. Do obowiązków Pracowników Wykonawcy należy:
   a. wykonywanie pracy zgodnie z zasadami i przepisami BHP oraz przestrzeganie wydawanych w tym zakresie poleceń i wskazówek Kierownika Robót,
   b. dbanie o należyty stan maszyn, sprzętu i narzędzi pracy oraz utrzymywanie ładu i porządku w miejscu wykonywania Robót,
   c. używanie przydzielonych im środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego zgodnie z ich przeznaczeniem,
   d. powiadamianie Kierownika Robót o wypadkach przy pracy i zauważonych zagrożeniach dla zdrowia i życia ludzkiego.

11. Maszyny i inne urządzenia techniczne.

11.1. Wymagania ogólne.

1. Maszyny i urządzenia stosowane oraz wykorzystywane na Obszarze kolejowym lub niekolejowym PKM S.A., pod względem technicznym i eksploatacyjnym, powinny odpowiadać warunkom zapewniającym obsługującym warunki spełniające BHP, określone odpowiednio w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 30 października 2002 r. w sprawie minimalnych wymagań dotyczących bhp w zakresie użytkowania maszyn przez pracowników podczas pracy (Dz.U. z 2002 r., nr 191, poz. 1596 ze zm.) oraz rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 października 2008 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla maszyn (Dz.U. z 2008 r., nr 199, poz. 1228 ze zm.).
2. Maszyny i urządzenia powinny być wyposażone odpowiednio w: Instrukcję obsługi maszyny (dokumentację techniczno-ruchową) zgodnie z obowiązującym prawem.
3. Maszyny, urządzenia i sprzęt, które podlegają dozorowi technicznemu, powinny mieć aktualne dokumenty uprawniające do ich eksploatacji.
4. Bezpośrednią obsługę maszyn, urządzeń oraz sprzętu można powierzać wyłącznie Pracownikom Wykonawcy, którzy mają odpowiednie uprawnienia w zakresie obsługi tych urządzeń i znajomości przepisów BHP.
5. Maszyny i urządzenia powinny być poddawane okresowym przeglądom technicznym zgodnie z wymaganiami określonymi w instrukcji obsługi, dostarczonej przez producenta maszyny.
6. Maszyny i urządzenia, każdorazowo przed rozpoczęciem pracy, powinny być sprawdzone pod względem ich sprawności techniczno-eksploatacyjnej oraz bezpiecznego użytkowania. W przypadku stwierdzenia uszkodzenia lub wadliwego działania, należy o tym niezwłocznie zawiadomić Kierownika Robót i przerwać prace.
7. **Wykonywanie napraw, smarowanie oraz czyszczenie maszyn i urządzeń będących w ruchu jest zabronione.**
8. Operatorowi nie wolno opuszczać stanowiska pracy w czasie ruchu maszyny, którą kieruje. W przypadku oddalenia się (choćby chwilowego) od maszyny będącej w ruchu, operator obowiązany jest zatrzymać silnik, zahamować i zabezpieczyć maszynę przed włączeniem jej przez osoby niepowołane.
9. W przypadku wystąpienia awarii maszyny lub urządzenia, należy je natychmiast zatrzymać i wyłączyć dopływ energii ze źródła zasilania. **Wznawianie pracy maszyn bez wcześniejszego usunięcia uszkodzenia jest zabronione.**

11.2. Maszyny i inne urządzenia techniczne do pracy w torze.

1. Uruchamianie, eksploatowanie oraz zatrzymywanie maszyn i urządzeń przy pracy zespołowej powinno być poprzedzone umownym sygnałem. Do podawania sygnału upoważniony jest Pracownik Wykonawcy, nadzorujący zespół pracowników, albo Pracownik Wykonawcy, obsługujący maszynę lub urządzenie. Pracownika Wykonawcy, upoważnionego do podawania sygnałów, wyznacza Kierownik Robót. Maszyny torowe i urządzenia przystosowane do wykonywania Robót w torze, mogą przystąpić do prac wyłącznie po uzyskaniu pisemnej zgody na Roboty.
2. Maszyny, urządzenia oraz sprzęt pomocniczy w czasie zbliżania się pociągów lub innych pojazdów kolejowych, powinny być zdjęte z torowiska i usunięte poza skrajnię toru.

3. W przypadku pozostawiania po pracy maszyn, urządzeń, zmechanizowanych narzędzi, środków transportu itd. w obrębie miejsca pracy, tam gdzie odbywa się ruch pociągów, należy je usunąć poza skrajnię toru i zabezpieczyć przed uruchomieniem.
4. Pojazdy kolejowe z napędem powinny być wyposażone w odpowiednie dokumenty zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Właściwego ds. Transportu, a Pracownicy Wykonawcy, prowadzący pojazdy kolejowe z napędem na czynnych torach kolejowych, obowiązani są przestrzegać zasad określonych w obowiązujących przepisach.
5. Pracownicy Wykonawcy, kierujący maszynami do robót torowych, powinni spełniać warunki określone w Rozporządzeniu Ministra Właściwego ds. Transportu.
6. Przed rozpoczęciem jazdy, Pracownik Wykonawcy, kierujący maszyną, powinien sprawdzić, czy:
   a. maszyna znajduje się w stanie zapewniającym bezpieczną jazdę,
   b. hamulce działają sprawnie,
   c. osygnalizowanie i wyposażenie maszyny jest zgodne z przepisami.
7. Pracownik Wykonawcy, kierujący jazdą maszyny, powinien posiadać:
   a. przybory sygnałowe (trąbka, chorągiewka i latarka),
   b. sprawnie działający zegarek,
   c. wyciąg z rozkładu jazdy (ważny dla szlaku, na którym ma się poruszać),
   d. terminal GSM-R,
   e. w razie potrzeby – latarnie do osygnalizowania pojazdu.
8. Pracownik Wykonawcy, kierujący jazdą maszyny, obowiązany jest:
   a. stosować się ściśle do poleceń dyżurnego ruchu LCS PKM, dotyczących jazdy, postoju i manewrów;
   b. obserwować sygnały i ustawione przy torze wskaźniki oraz tor i przejazdy kolejowe;
   c. kierować pojazdem zgodnie z przepisami i instrukcjami wewnętrznymi;
   d. dbać o bezpieczeństwo ruchu oraz ludzi znajdujących się w maszynie lub na torze;
   e. przestrzegać zakazu przewożenia ludzi na maszynie z wyłączeniem osób należących do zespołu obsługującego maszynę.
9. Przewożenie Pracowników Wykonawcy na maszynie może odbywać się, gdy zezwala na to instrukcja maszyny i znajdują się na niej wyznaczone miejsca do tego celu. Nie wolno przewozić osób na stopniach, podestach, sprzęgach i innych zewnętrznych częściach i elementach konstrukcyjnych maszyny.
10. Postój maszyn i urządzeń po zakończeniu pracy na szlaku może się odbywać tylko za zgodą dyżurnego ruchu LCS PKM.
11. Miejsce postoju maszyn należy zabezpieczyć w sposób gwarantujący bezpieczeństwo ludzi i sprzętu.
12. Maszyny odstawione na postój muszą być bezwzględnie zahamowane hamulcem ręcznym oraz zabezpieczone płozami hamulcowymi.
13. Jeżeli do maszyny mogą mieć dostęp osoby postronne – to na czas jej postoju należy zapewnić dozorowanie tej maszyny.
14. Szczegółowe zasady zabezpieczenia maszyn i urządzeń po zakończonej pracy określają dokumentacje, instrukcje obsługi (techniczno-ruchowe) oraz regulaminy.

12. Bezpieczeństwo pracy i organizacja zabezpieczenia miejsca Robót w torze.

1. Pracownicy Wykonawcy, udający się do pracy i z pracy, nie powinni chodzić po torach, lecz po drogach lub ławach torowiska.
2. Pracownicy Wykonawcy, udający się z miejsca zbiórki do miejsca Robót, powinni być pouczeni przez Kierownika Robót o zasadach bezpiecznego dojścia do miejsca Robót.
3. Podczas przechodzenia przez tory należy zachować szczególną ostrożność, a zwłaszcza:
   a. przed wejściem na tory należy się zatrzymać, rozejrzeć w obydwie strony dla upewnienia się, czy nie zbliża się pociąg, przetaczany tabor, czy inny pojazd kolejowy,
   b. przez tory należy przechodzić prostopadle do ich osi, obserwując, czy nie zagraża niebezpieczeństwo ze strony przejeżdżającego pojazdu kolejowego lub toczącego się taboru,
   c. podczas przechodzenia przez tory nie wolno stawiać stóp na główkach szyn, na zwrotnicach, kierownicach, krzyżownicach rozjazdów i podkładach,
   d. przy przechodzeniu przez tory, zastawione przez pojazdy kolejowe, należy korzystać z pomostów hamulcowych, lub przerw między stojącymi wagonami, jeżeli odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m, lub obejść stojące pojazdy przechodząc tor w odległości 10 m. Nie wolno przechodzić pod pojazdami, po zderzakach i sprzęgach wagonowych.
4. W czasie przejazdu pojazdu kolejowego lub podczas wykonywania jazd manewrowych, nie wolno stać na materiałach nawierzchniowych i innych przedmiotach znajdujących się na poboczach lub międzytorzu.
5. **Wskakiwanie lub zeskakiwanie z będących w ruchu pojazdów kolejowych jest zabronione.**
6. W czasie wykonywania Robót na torach i rozjazdach, miejsce Robót należy zabezpieczyć zgodnie z zasadami podanymi w Instrukcji o sygnalizacji kolejowej PKM – 03.
7. Niezależnie od osłonięcia miejsca Robót, Kierownik Robót obowiązany jest tak zorganizować pracę, aby usunięcie z toru sprzętu i narzędzi oraz oddalenie się Pracowników Wykonawcy od toru na wyznaczone międzytorze lub pobocze nastąpiło najpóźniej wtedy, gdy pojazd kolejowy znajduje się od miejsca Robót w odległości ca. 1000 metrów.
8. Przed rozpoczęciem pracy, Kierownik Robót jest obowiązany pouczyć Pracowników Wykonawcy o warunkach bezpieczeństwa pracy w trakcie wykonywania Robót oraz wskazać, na którą stronę toru mają się oddalić w chwili usłyszenia sygnału ostrzegawczego. Kierunek schodzenia Pracowników Wykonawcy z toru należy oznaczyć na początku i końcu Robót, **wskaźnikiem zejścia z toru**.
9. O zbliżaniu się pojazdu kolejowego do miejsca Robót, Kierownik Robót lub wyznaczony przez niego Sygnalista, obowiązany jest powiadomić sygnałem „***Baczność***", podawanym głosem, trąbką, syreną, gwizdawką lub w inny podany do wiadomości Pracownikom Wykonawcy sposób. Sygnał „***Baczność***" powinien być podany z takim wyprzedzeniem, aby Pracownicy Wykonawcy mieli czas na zabezpieczenie miejsca Robót, usunięcie z toru sprzętu i narzędzi oraz oddalenie się od toru. Na dowód usłyszenia sygnału „***Baczność***" wszyscy Pracownicy Wykonawcy obowiązani są natychmiast potwierdzić ten fakt przerwaniem pracy, zwróceniem twarzy w kierunku podającego sygnał i podniesieniem ręki, a Pracownicy Wykonawcy pracujący grupowo – dodatkowo wypowiadaniem donośnym głosem kierowanym do współpracowników: „***Uwaga! Pociąg, zejść z toru!***".
10. W czasie zbliżania się i przejeżdżania pociągów, pojedynczych lokomotyw i innych pojazdów kolejowych, należy stać twarzą do toru, obserwując, czy nie ma zagrożenia bezpieczeństwu dla Pracowników Wykonawcy i ruchu kolejowego.

11. Przy Robotach prowadzonych na torze czynnym na szlaku dwutorowym, bez względu na to, po którym torze zbliża się pojazd, Pracownicy Wykonawcy powinni zejść z toru i ustawić się na ławie torowiska, kładce dla pieszych, na obiektach mostowych, skarpie nasypu lub przekopu w odległości większej niż 2,0 m od zewnętrznego toru szyn.
12. 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.
13. **Samowolne chodzenie Pracowników Wykonawcy po torach lub oddalanie się z miejsca Robót jest zabronione**. Każde oddalenie się Pracownika Wykonawcy z miejsca Robót wymaga zgody Kierownika Robót, który uwzględniając warunki terenowe i ruchowe, obowiązany jest po wyrażeniu zgody pouczyć go o przestrzeganiu zasad bezpieczeństwa na torach.
14. W okresie niekorzystnych warunków atmosferycznych (ulewnych deszczy, silnej mgły, zamieci śnieżnej), gdy nie widać pojazdu kolejowego z minimalnej odległości 300 m, nie należy wykonywać na czynnych torach żadnych Robót utrzymania, a zakres Robót koniecznych dla zachowania ciągłości i bezpieczeństwa ruchu pociągów, ograniczyć do minimum z zachowaniem szczególnych środków ostrożności:
    a. 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 sygnały „***Baczność***" przy zbliżaniu się pojazdów kolejowych,
    b. bez względu na zakres Robót, miejsce Robót osłonić **wskaźnikiem W-7**,
    c. w celu zabezpieczenia Pracowników Wykonawcy przed nadjeżdżającymi pojazdami kolejowymi, należy z obu stron miejsca Robót wystawić co najmniej po jednym Sygnaliście, dla informowania o zbliżającym się pojeździe,
    d. Pracownicy Wykonawcy, w miejscu Robót, powinni być tak rozstawieni, aby możliwa była ciągła ich obserwacja przez Kierownika Robót i Sygnalistów,
    e. gdy światło dzienne jest niewystarczające, a także o zmroku i w nocy, należy miejsce Robót oświetlić światłem sztucznym. Oświetlenie sztuczne powinno być tak ustawione, aby nie oślepiać nim pociągów lub pojazdów poruszających się po torze.
15. W przypadku, gdy na torze pracuje grupa złożona z więcej niż dwóch Pracowników Wykonawcy, należy w odległości 300-500 metrów od miejsca Robót ustawić z obydwu stron **wskaźnik W-7**. Odległość ustawienia **wskaźnika W-7** od miejsca Robót ustala Kierownik Robót, uwzględniając miejscowe warunki terenowe, atmosferyczne, prędkość pociągów itp. Przy nie sprzyjających warunkach widzialności i słyszalności, **wskaźnik W-7** należy również ustawić, gdy na torze pracuje jeden lub dwóch Pracowników Wykonawcy.
16. Kierownik Robót obowiązany jest wyznaczyć jednego lub więcej Sygnalistów do obserwowania szlaku i sygnalizowania zbliżających się pojazdów kolejowych, w przypadku wykonywania Robót w strefie I lub II.
17. W przypadku wykonywania Robót przy użyciu maszyn i sprzętu, wywołujących duży hałas, powinny być stosowane specjalne urządzenia sygnalizacyjno-alarmowe zdalnie sterowane, do podawania sygnałów ostrzegawczych. W przypadku braku tych urządzeń, Kierownik Robót obowiązany jest wystawić dodatkowych Sygnalistów bezpośrednio przy grupie Pracowników Wykonawcy, zatrudnionych przy pracy tego sprzętu. Dodatkowy Sygnalista musi mieć zapewnioną stałą łączność wzrokową i słuchową z Sygnalistami sygnalizującymi zbliżające się pojazdy kolejowe.

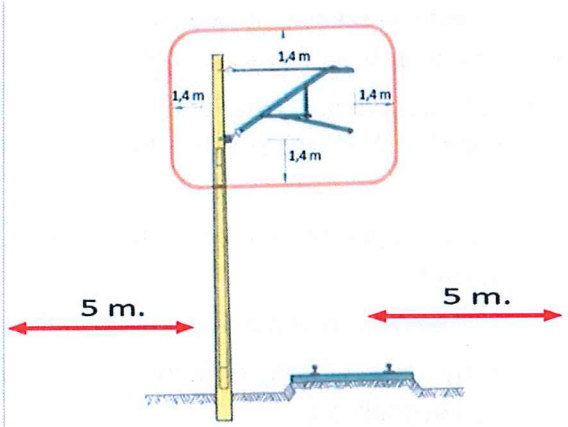
18. Pracownicy Wykonawcy, wyznaczeni na Sygnalistów, powinni mieć ukończone 18 lat życia, I kategorię wzroku i słuchu, być przeegzaminowani przez PKM S.A. z postanowień ***Instrukcji o sygnalizacji kolejowej PKM - 03***, obowiązującej na Obszarze kolejowym PKM S.A. oraz mieć na sobie odblaskowe kamizelki ostrzegawcze. Sygnalistom nie wolno wyznaczać żadnych dodatkowych obowiązków i czynności.
19. Sygnaliści muszą mieć przy sobie:
    a. wyciąg z rozkładu jazdy dotyczący danego odcinka linii,
    b. chorągiewkę koloru żółtego,
    c. trąbkę sygnałową lub inne urządzenie sygnalizacyjne do podawania sygnałów akustycznych,
    d. sprawny zegarek,
    e. latarkę z czerwonym i białym światłem,
    f. terminal GSM-R. i radio 150MHz w razie wykonywania robót na obszarze nastawczym st. Gdańsk Wrzeszcz i /lub stacji Gdańsk Osowa.
20. Podczas obserwacji Sygnaliści powinni stać w takim miejscu, aby widzieli zbliżające się pojazdy kolejowe z najdalszej odległości (co najmniej 700 m w każdym kierunku) i byli widziani oraz słyszani przez Pracowników Wykonawcy zatrudnionych na torze.
21. Pracownicy Wykonawcy, zatrudnieni do pracy w czynnych torach, obowiązani są mieć na sobie kamizelki ostrzegawcze z elementami odblaskowymi. Dotyczy to również Pracowników Wykonawcy oraz Pracowników PKM S.A. wykonujących obchody, oględziny techniczne rozjazdów, budowli inżynieryjnych, urządzeń technicznych oraz inne czynności wykonywane na torach.
22. Przed przystąpieniem w danym dniu do wykonywania Robót, Kierownik Robót obowiązany jest osygnalizować miejsce Robót, wyznaczyć stanowiska Sygnalistom i sprawdzić słyszalność sygnałów na poszczególnych stanowiskach roboczych. Słyszalność sygnałów powinna być sprawdzana po uruchomieniu wszystkich maszyn, urządzeń i sprzętu używanych tego dnia do wykonywania Robót.
23. Roboty w torze wykonywane w miejscach niebezpiecznych: w wykopach, na przystankach, na mostach, wiaduktach, itp., wymagają zachowania szczególnej ostrożności, a przede wszystkim:
    a. przed rozpoczęciem pracy, Kierownik Robót jest obowiązany pouczyć Pracowników Wykonawcy o warunkach BHP i wyznaczyć poszczególnym Pracownikom Wykonawcy miejsca, gdzie mają się schronić w czasie przejazdu pojazdów kolejowych,
    b. przed rozpoczęciem pracy, Kierownik Robót ustala czas potrzebny na usunięcie sprzętu i narzędzi pracy oraz przejście Pracowników Wykonawcy w bezpieczne miejsce; czas ten musi być uwzględniany przy podawaniu przez sygnalistów sygnału „***Baczność***" w czasie zbliżania się pojazdu kolejowego do miejsca Robót,
    c. podczas Robót na wiaduktach kolejowych, przy zbliżaniu się pojazdów kolejowych, Pracownicy Wykonawcy obowiązani są zejść na chodnik roboczy i ustawić się w jednym rzędzie, jak najbliżej bariery, zwracając twarze w kierunku nadjeżdżającego pojazdu kolejowego,
    d. podczas Robót utrudniających zejście Pracowników Wykonawcy z toru (np. na wysokich peronach, robotach ziemnych prowadzonych w pobliżu toru), należy urządzić specjalne miejsca do schodzenia lub schronienia się Pracowników Wykonawcy; miejsca te powinny być rozmieszczone we wzajemnej odległości nie przekraczającej 60 m i oznaczone **wskaźnikiem zejścia z toru**.
24. **Rozpoczynanie pracy na torze bezpośrednio po przejeździe pojazdu kolejowego jest zabronione.** Rozpoczęcie Robót może nastąpić po umówionym sygnale podanym przez Kierownika Robót lub

upoważnionego przez niego Pracownika Wykonawcy, po uprzednim upewnieniu się, że w ślad za tym pojazdem nie nadjeżdża inny, albo nie zbliża się pojazd po sąsiednim torze.

25. **Wykonywanie jakichkolwiek robót w miejscach, gdzie przebiegają lub mogą przebiegać kablowe linie elektroenergetyczne, jest zabronione bez powiadomienia właściwej jednostki oraz przydzielenia przez nią osoby nadzorującej, posiadającej ważne świadectwo kwalifikacyjne na stanowisku dozoru lub eksploatacji z odpowiednimi do zakresu wykonywanych prac uprawnieniami.**

26. **Zabronione jest urządzanie stanowisk pracy, składowisk materiałów, maszyn i urządzeń oraz pracy żurawi i dźwignic bezpośrednio pod napowietrznymi liniami energetycznymi lub w odległości od skrajnych przewodów w poziomie (pomiar przy gruncie) mniejszej, niż:**
    a. **3 m dla linii niskiego napięcia;**
    b. **5 m dla linii o napięciu powyżej 1 kV do 30 kV,**
    c. **10 m dla linii o napięciu powyżej 30 kV do 110 kV,**
    d. **20 m dla linii o napięciu powyżej 110 kV do 400 kV.**

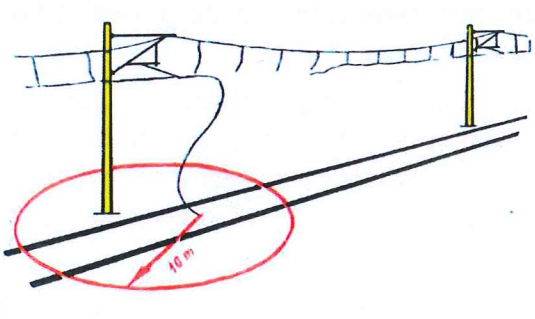
27. **Zabronione jest urządzanie stanowisk pracy, składowisk materiałów, maszyn i urządzeń oraz pracy żurawi i dźwignic w obrębie linii trakcji kolejowej w odległości od skrajnych przewodów w poziomie (pomiar przy gruncie) mniejszej, niż 5 metrów**

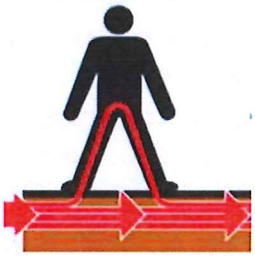
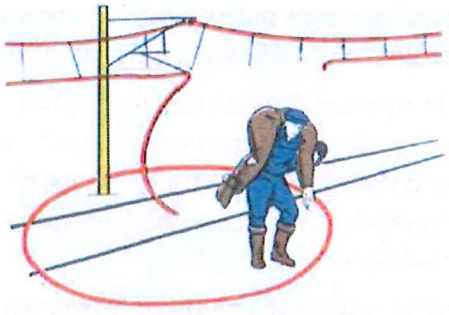


Strefa niebezpieczna w pobliżu sieci trakcyjnej

28. Instalacje elektryczne do zasilania maszyn i urządzeń powinny być wykonane w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami, zapewniający bezpieczeństwo pracy osób obsługujących te urządzenia oraz zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi i dostępem osób nieuprawnionych.

29. W przypadku zerwania przewodów linii wysokiego napięcia, lub linii trakcji kolejowej należy niezwłocznie powiadomić Dyżurnego Ruchu PKM S.A. oraz Operatora CUiD, a także miejsce takie osłonić **sygnałami D1 „Stój”**, według ***Instrukcji o sygnalizacji kolejowej PKM – 03***. Miejsce należy osłonić lub dozorować do czasu przyjazdu pogotowia energetycznego. Ze względu na niebezpieczeństwo porażenia prądem, nie wolno dotykać szyn i zerwanych przewodów oraz zbliżać się na odległość mniejszą niż 20 m od zerwanych przewodów. W celu uniknięcia porażenia prądem, Pracownicy znajdujący się w strefie zerwanych przewodów powinni oddalać się z zagrożonego terenu krótkimi krokami **nie odrywając stóp od podłoża** na odległość bezpieczną, co najmniej 10 metrów.



13. Transport materiałów oraz pojazdy transportowe.

1. Przy pracach transportowych należy stosować się do postanowień rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 14 marca 2000 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy ręcznych pracach transportowych (t.j., Dz.U. z 2018 r., poz. 1139 ze zm.).
2. Prace transportowe materiałów kolejowych: szyny, części rozjazdów, podkłady itp., należy wykonywać przy użyciu sprzętu i urządzeń mechanicznych tj.: żurawi, wciągarek, podnośników itp. W przypadkach szczególnych w/w czynności mogą być wykonywane ręcznie, jednak przy zastosowaniu narzędzi i sprzętu pomocniczego tj.: legarów, lin, wielokrążków, kleszczy itp. **Przenoszenie przez Pracowników Wykonawcy szyn i dźwigarów stalowych na ramionach jest całkowicie zabronione**.
3. Materiały kolejowe nie mogą być zrzucane i układane na ziemi. Należy je podnosić, opuszczać z wysokości za pomocą urządzeń mechanicznych. Materiały należy układać na specjalnie przygotowanych podkładach.
4. Przy ręcznym wyładunku podsypki z wagonów w czasie ruchu pociągu należy zachować szczególne środki ostrożności, a przede wszystkim:
   a. prędkość jazdy pociągu roboczego nie może przekraczać 5 km/h,
   b. Kierownik Robót jest obowiązany omówić i ustalić wspólnie z maszynistą i Pracownikami Wykonawcy warunki bezpieczeństwa pracy i sygnalizacji,
   c. w czasie wyładunku Kierownik Robót powinien iść obok pociągu w takiej odległości, aby był dobrze widziany przez maszynistę i miał możność podania w razie potrzeby sygnału „***STÓJ***",
   d. w chwili zatrzymania pociągu i podania przez maszynistę lub Sygnalistę sygnału „***BACZNOŚĆ***", Pracownicy Wykonawcy są obowiązani niezwłocznie przerwać pracę i zająć najbardziej bezpieczne miejsce w wagonie,
   e. w czasie wyładunku podsypki z wagonów platform, Pracownicy Wykonawcy znajdujący się na wagonach, nie powinni znajdować się bliżej niż 1 m od czoła wagonu, a także siadać na ścianach wagonu podczas ruchu i postoju pociągu.
5. Podczas wyładunku podsypki z wagonów samowyładowczych, należy przestrzegać zasad podanych w instrukcji obsługi dostarczonej przez producenta wagonu samowyładowczego.
6. Przy przewożeniu materiałów, sprzętu i narzędzi pojazdami pomocniczymi należy przestrzegać, aby przewożone materiały lub sprzęt nie wystawały i przekraczały skrajni taboru.
7. Uruchamianie oraz jazdę ręcznych wózków roboczych należy wykonywać zgodnie z instrukcją obsługi producenta danego wózka. Pojazdy pomocnicze używane do transportu materiałów nawierzchni muszą

być wyposażone w urządzenia hamulcowe. Wózki robocze bez napędu silnikowego, muszą być wyposażone w klin służący do zabezpieczenia wózka przed stoczeniem.

8. W razie uszkodzenia pojazdu pomocniczego na szlaku i niemożności dalszej jazdy, należy go usunąć z toru poza skrajnię torów.
9. Usunięcie pojazdu pomocniczego z toru należy zgłosić dyżurnemu ruchu LCS PKM.
10. Podstawianie i przemieszczanie wagonów do czynności transportowych powinno odbywać się przy użyciu lokomotyw lub innych pojazdów zgodnie z ***Instrukcją pracy manewrowej PKM – 02***.
11. **Przewożenie Pracowników Wykonawcy na maszynach, urządzeniach oraz środkach transportu nie przystosowanych do tego celu lub w przekroczonej liczbie jest zabronione.**
12. **Zabronione jest wsiadanie i wysiadanie pracowników Wykonawcy na międzytorze; nie wolno również otwierać drzwi wagonów, pojazdów pomocniczych od strony sąsiedniego toru.**
13. Jeżeli pociąg lub pojazd rozpoczyna jazdę, wszyscy Pracownicy Wykonawcy, znajdujący się na nim, na sygnał „***BACZNOŚĆ***" podany z lokomotywy lub kabiny prowadzącego pojazd, powinni obowiązkowo usiąść, zajmując bezpieczne miejsce.

14. Roboty pod napięciem.

1. Roboty pod napięciem prowadzone na Obszarze kolejowym lub niekolejowym PKM S.A. należy wykonywać zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 28 marca 2013 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy urządzeniach energetycznych (Dz.U. z 2013 r., poz. 492 ze zm.).
2. Osoby wykonujące Roboty pod napięciem powinny posiadać ważne świadectwo kwalifikacji energetycznych, określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie szczegółowych zasad stwierdzania posiadania kwalifikacji przez osoby zajmujące się eksploatacją urządzeń, instalacji i sieci (Dz.U. z 2003 r., nr 89, poz. 828 ze zm.).
3. Roboty pod napięciem, jako prace szczególnie niebezpieczne na Obszarze kolejowym i niekolejowym PKM S.A., należy wykonywać wyłącznie po uzyskaniu pisemnej zgody na Roboty.

15. Prace w obrębie sieci trakcyjnej

1. Jeżeli Wykonawca planuje wykonywanie pracy w obrębie sieci trakcyjnej na liniach kolejowych, którego elementy podczas pracy zbliżają się do sieci trakcyjnej (napięcie w sieci trakcyjnej 3 kV) na odległość:
   - mniejszą niż 5 metrów, przy wykorzystaniu ciężkiego sprzętu budowlanego,
   - mniejszą niż 1,4 metra przy wykonywaniu innych prac

   ma obowiązek zgłosić do PKM w celu podjęcia niezbędnych działań związanych z wyłączeniem napięcia.



2. W regulaminie wyłączenia napięcia (organizacji robót) powinny być określone zagadnienia mające istotne znaczenie dla bezpieczeństwa pracy osób wykonujących prace w pobliżu sieci trakcyjnej, w szczególności należy określić:

- miejsce pracy z wyznaczeniem ich granic na linii kolejowej,
- oświadczenia pracodawców, że zostali zapoznani z przepisami i zasadami bezpiecznego wykonywania pracy przy urządzeniach elektroenergetyki kolejowej oraz w pobliżu sieci trakcyjnej,
- przewidywalny czas trwania prac,
- wskazanie odłączników, które należy otworzyć, aby w miejscu prac wyłączyć napięcie w sieci trakcyjnej,
- określenie w jaki sposób powinno być zabezpieczone miejsce pracy tj.: gdzie powinny być ustawione wskaźniki We 4a (zakaz wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych), gdzie powinny być złożone uszynienia ochronne sieci trakcyjnej,
- miejsca niebezpieczne i występujące zagrożenia tj. wskazanie, które urządzenia będą pod napięciem i praca tam jest zabroniona,
- komórkę organizacyjną uprawnioną do wystawienia polecenia, zezwolenia na wykonywanie pracy, kto dopuszcza pracodawcę

Do pracy można przystąpić po otrzymaniu pisemnego zezwolenia na wykonanie robót, wystawionego przez prowadzącego eksploatację sieci trakcyjnej.

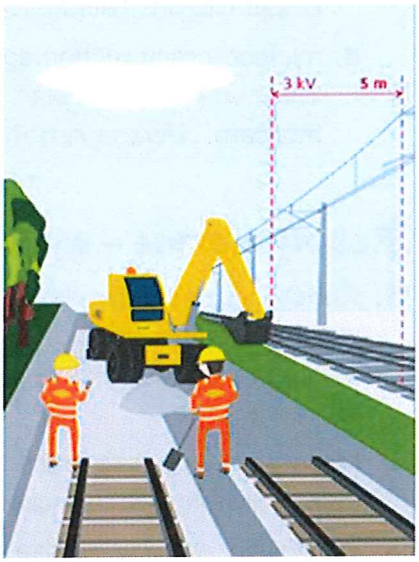


3. Ze względu na niebezpieczeństwo porażenia prądem, nie wolno dotykać słupów trakcyjnych, wieszać na nich odzieży, stawiać przy nich maszyn, sprzętu i narzędzi pracy. Nie wolno również dotykać przewodów uszyniających (uziemiających) konstrukcje wsporcze sieci jezdnej i budowli pod którymi sieć przebiega.

4. Do czasu wyłączenia napięcia i uzyskania zgody od PKM S.A. na prowadzenie robót na torze zelektryfikowanym **należy przestrzegać następujących zasad bezpieczeństwa:**
   - **zabrania się** dotykać bez potrzeby konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej (słupów) i przewodów, za pomocą, których te konstrukcje są uczynione. Przy wykonywaniu czynności związanych z obsługą pojazdów trakcyjnych, ciężkich pojazdów pomocniczych, wagonów, maszyn do utrzymania nawierzchni kolejowej, dźwigów kolejowych oraz przy załadunku i wyładunku wagonów odkrytych, podczas konwojowania wagonów, pociągów należy przestrzegać zasad bezpieczeństwa, mających na celu zapobieżenie zbytniemu zbliżaniu się do sieci trakcyjnej,
   - **zabrania się** wchodzić na dach pojazdu kolejowego, przedział silnikowy oraz na inne części pojazdu lub maszyny znajdującej się powyżej **2 m**, licząc od powierzchni tocznej szyn jezdnych, z wyjątkiem miejsc osłoniętych, specjalnie wyznaczonych do przebywania ludzi - np. kabina maszynisty lub operatora,
   - **zabrania się** posługiwanie długimi narzędziami w sposób umożliwiający dotknięcie przewodów trakcyjnej sieci jezdnej i wysięgników lub zbliżanie do nich narzędzi na odległość mniejszą niż **1,4 m**,
   - **zabrania się** wchodzić na dachy wagonów towarowych i osobowych, cysterny, pojemniki przewożone na odkrytych wagonach, ładunki o wysokości całkowitej przekraczającej **1 m**, licząc od podłogi wagonu, oraz wchodzić i przebywać na pomoście budki hamulcowej, jeśli jest on wyniesiony na wysokość większą niż l m ponad poziom podłogi wagonu,
   - **zabrania się** ustawiania lub demontażu bezpośredniego przy zelektryfikowanym torze wszelkiego rodzaju słupów, gdy całkowita ich wysokość, zwiększona o **1,4 m** przekracza wysokość, na jakiej jest zawieszona sieć trakcyjna. **Ma to na celu zabezpieczenie pracownika od porażenia prądem w przypadku, gdy słup w**

czasie ustawiania lub demontażu, pochylił się w kierunku sieci trakcyjnej,

- **zabrania się** montażu lub demontażu, nad siecią trakcyjną, mostów, bramek (np. semaforów), konstrukcji kładek i wiaduktów, jeśli pomiędzy tymi częściami, a siecią nie zostały wcześniej zbudowane specjalne szczelne i uszynione osłony,
- **zabrania się** naprawiania i konserwacji - np. malowanie dolnych części wiaduktów i kładek, pod którymi przebiega sieć trakcyjna,
- **zabrania się** budowy lub demontażu, nad siecią trakcyjną, elektroenergetycznych i telekomunikacyjnych linii napowietrznych,
- **zabrania się** pracy żurawia ustawionego na zelektryfikowanym torze lub w obrębie toru, w odległości mniejszej niż 5 metrów od przewodów trakcyjnych,
- **zabrania się** gaszenie pożarów pod siecią trakcyjną i w jej pobliżu, jeżeli do tłumienia pożaru stosuje się wodę lub inne środki nie przeznaczone do gaszenia urządzeń elektrycznych. Należy także zwracać uwagę na to, aby strumień wody lub innego czynnika gaszącego nie był skierowany na sieć trakcyjną torów sąsiednich, która jest pod napięciem.



16. Roboty na wysokości.

1. Roboty na wysokości prowadzone na Obszarze kolejowym lub niekolejowym PKM S.A. należy wykonywać zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (t.j., Dz.U. z 2003 r., nr 169, poz.1650 ze zm.) oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz.U. z 2003 r., nr 47, poz. 401 ze zm.).
2. Prace wykonywane ma dachach przystanków, budynku LCS oraz obiektach radiokomunikacyjnych GSM-R PKM S.A. należy wykonywać wykorzystując zamontowany tam system asekuracji. Przed rozpoczęciem pracy należy zapoznać się z **Instrukcją Systemu Asekuracji PKM/BHP-04.**
3. Prace wykonywane z wykorzystaniem rusztowań:
   a. należy wykonywać zgodnie z instrukcją obsługi rusztowania. Montaż rusztowania może wykonywać jedynie osoba posiadająca uprawnienia montażysty rusztowań budowlanych metalowych wydane przez Instytut Mechanizacji Budownictwa i Górnictwa Skalnego w Warszawie;
   b. odbioru rusztowania dokonuje Kierownik Robót sporządzając protokół odbioru;
   c. miejsce ustawienia rusztowania musi być wygrodzone płotem o wysokości co najmniej 1,5 metra, zapewniając wygrodzenie strefy niebezpiecznej w odległości co najmniej 1/10 wysokości rusztowania, jednakże nie mniej niż 6 metrów od podstawy rusztowania. W przypadku niemożności wygrodzenia strefy niebezpiecznej należy zastosować daszki ochronne lub inne rozwiązania techniczne. Miejsce wygrodzenia należy oznakować tablicami „***Uwaga roboty na wysokości***".
4. Prace wykonywane za pomocą ruchomych podestów roboczych:

a. należy wykonywać zgodnie z instrukcją obsługi ruchomego podestu roboczego. Instrukcja musi znajdować się w miejscu wykonywania pracy;

b. urządzenie musi posiadać ważną decyzję Urzędu Dozoru Technicznego oraz ważny przegląd konserwacji;

c. osoba obsługująca ruchomy podest roboczy musi posiadać uprawnienia do obsługi **IP** wydane przez Urząd Dozoru Technicznego;

d. miejsce pracy ruchomego podestu roboczego musi być wygrodzone płotem o wysokości co najmniej 1,5 metra, zapewniając wygrodzenie strefy niebezpiecznej. Miejsce wygrodzenia należy oznakować tablicami „***Uwaga roboty na wysokości***".

17. Roboty ziemne – wykopy.

1. Roboty ziemne prowadzone na Obszarze kolejowym i niekolejowym PKM S.A. należy wykonywać zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz.U. z 2003 r., nr 47, poz. 401 ze zm.).
2. Roboty ziemne, jako prace szczególnie niebezpieczne na Obszarze kolejowym i niekolejowym PKM S.A., należy wykonywać wyłącznie po uzyskaniu pisemnej zgody na prace.
3. Wszystkie wykopy muszą być wygrodzone płotem o wysokości co najmniej 1,5 metra, zapewniając wygrodzenie strefy niebezpiecznej. Miejsce wygrodzenia należy oznakować tablicami „***Uwaga głębokie wykopy***".

18. Wypadki przy pracy.

1. Przy ustalaniu okoliczności i przyczyn wypadków Pracowników Wykonawcy stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące ustalania okoliczności i przyczyn wypadków przy pracy określone w Kodeks Pracy.
2. Przy ustaleniu okoliczności i przyczyn wypadku na Obszarze kolejowym lub niekolejowym PKM S.A. bierze udział służba BHP PKM S.A.
3. Wszystkie zdarzenia wypadkowe powstałe w strefie I lub II należy niezwłocznie zgłaszać do dyżurnego ruchu oraz do Operatora CUiD. Natomiast zdarzenia wypadkowe powstałe w strefie III oraz na Obszarze niekolejowym PKM S.A. należy niezwłocznie zgłaszać do Operatora CUiD.

19. Kary za nieprzestrzeganie przepisów BHP i PPOŻ.

1. PKM S.A. jest uprawniona do przeprowadzenia audytu lub kontroli w zakresie przestrzegania zasad BHP, PPOŻ bądź niniejszej Instrukcji przez Wykonawcę lub jego pracowników. Ponadto PKM S.A. jest uprawniona do nakładania na Wykonawcę kar za ich nieprzestrzeganie, zgodnie z niniejszą Instrukcją. Audyt jest prowadzony zgodnie z .... i sporządzany jest z niego protokół, którego jeden egzemplarz otrzymuje Wykonawca.
2. Za nieprzestrzeganie przepisów BHP lub PPOŻ bądź postanowień niniejszej Instrukcji przez Pracowników Wykonawcy, wykonujących prace na Obszarze kolejowym lub niekolejowym PKM S.A. będą wysuwane następujące konsekwencje:

   a. czasowe wstrzymanie Robót;

b. skierowanie Pracowników Wykonawcy na ponowne, odpłatne szkolenie BHP;

c. zastosowanie kary upomnienia;

d. zastosowanie kary pieniężnej;

e. relegowanie Pracowników Wykonawcy z Obszaru kolejowego lub niekolejowego PKM S.A.

3. Wniosek o podjęcie działań, o których mowa w ust. 1 powyżej, może wszcząć Pracownik PKM S.A. nadzorujący prace wykonywane przez Wykonawcę, który stwierdzi nieprawidłowości względem BHP, PPOŻ bądź niniejszej Instrukcji. Wzór wniosku, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym, określa **Załącznik nr 7** do niniejszej Instrukcji.
4. Wykonawcy, która została ukarana, przysługuje prawo odwołania się od wniosku o ukaranie, w terminie 7 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku. Odwołanie należy złożyć w formie pisemnej wraz z uzasadnieniem w siedzibie PKM S.A. Odwołanie wnosi się do Zarządu PKM S.A.
5. Po zakończeniu postępowania reklamacyjnego, zatwierdzony wniosek o ukaranie Wykonawcy trafia do PKM S.A. w celu pomniejszenia kwoty wypłaty za usługę należną Wykonawcy.
6. Wykonawca, wykonujący Roboty na rzecz Inwestora nie będącym PKM S.A., zobowiązuje się do zapłaty kary pieniężnej ustalonej zgodnie z ww. zasadami, wyszczególnionej w nocie księgowej (obciążeniowej), na wskazany w niej numer konta bankowego, w terminie 14 dni od dnia jej otrzymania.
7. Wpływy z kar pieniężnych za nieprzestrzeganie przepisów BHP, PPOŻ bądź niniejszej Instrukcji, przeznacza się na poprawę warunków bezpieczeństwa i higieny pracy w PKM S.A.
8. Taryfikator działań dyscyplinujących i kar, obowiązujący na Obszarach kolejowych i niekolejowych PKM S.A., został przedstawiony w **Załączniku nr 8** do niniejszej Instrukcji.

20. Załączniki.

Załącznik nr 1 - Oświadczenie Kierownika Robót

Nazwa podmiotu (Wykonawca)

.....

adres:

.....

Imię i nazwisko kierującego pracami

.....

tel. ..... **e-mail.** .....

OŚWIADCZENIE KIEROWNIKA ROBÓT

ZESTAWIENIE PRACOWNIKÓW			
Lp.	**Imię i nazwisko pracownika**	**Rodzaj wykonywanej pracy / stanowisko**	**Rodzaj / Typ – wymaganych uprawnień do pracy** (jeśli są wymagane)

Niniejszym oświadczam, że przed rozpoczęciem Robót na Obszarze kolejowym lub niekolejowym PKM S.A., jako nadzorujący pracę, zostałem zapoznany(a) z wymaganiami i przepisami dotyczącymi BHP, obowiązującymi na terenie linii kolejowej.

Niniejszym oświadczam, że przed rozpoczęciem prac na Obszarze kolejowym lub niekolejowym PKM S.A. zapoznałem(am) w/w pracowników z wymaganiami i przepisami dotyczącymi BHP, obowiązującymi na terenie linii kolejowej.

Niniejszym oświadczam, że przed rozpoczęciem prac na Obszarze kolejowym lub niekolejowym PKM S.A., jako nadzorujący pracę pracowników, zadbałem(am), aby wszyscy nadzorowani przeze mnie pracownicy przedstawieni w w/w zestawieniu pracowników, posiadali aktualne badania lekarskie z brakiem przeciwwskazań do pracy na danym stanowisku, aktualne szkolenia BHP i PPOŻ, uprawnienia na obsługę maszyn i urządzeń oraz inne uprawnienia w danej dziedzinie, które mogę w każdej chwili okazać osobom nadzorującym pracę.

Niniejszym zobowiązuję się do przestrzegania przepisów BHP i PPOŻ na nadzorowanym przeze mnie odcinku Robót.

Data i podpis.....

Załącznik nr 2 – Informacje dotyczące zakresu Robót mogących powodować zagrożenie oraz sposobu zabezpieczenia przed nimi

INFORMACJE DOTYCZĄCE ZAKRESU ROBÓT MOGĄCYCH POWODOWAĆ ZAGROŻENIE ORAZ SPOSOBU ZABEZPIECZENIA PRZED NIMI

Rodzaj wykonywanych prac	Występują TAK / NIE	Sposób zabezpieczenia pracowników	Sposób zabezpieczenia miejsca prowadzenia prac
Prace pod ruchem samochodów			
Prace pod ruchem pociągów			
Prace na wysokości			
Prace na dachach przystanków			
Prace na wieżach GSMR			
Prace na obiektach mostowych			
Prace w wykopach			
Prace w studniach / komorach			
Prace pod napięciem			
Prace z użyciem chemii			
Prace z użyciem izotopów promieniotwórczych			
Prace pożarowo niebezpieczne			
Inne mogące powodować szczególne zagrożenie:			

Oświadczenie Kierownika Robót za rzetelność i prawdziwość złożonych danych w tabeli:

Data i podpis.....

INSTRUKCJA PKM-BHP-01/2023
ZASADY BEZPIECZNEJ PRACY DLA PRACOWNIKÓW PODMIOTÓW ZEWNĘTRZNYCH NA TERENIE PKM S.A.

Załącznik nr 3 – Wyposażenie Pracowników Wykonawcy w niezbędne/wymagane środki ochrony indywidualnej, odzież i obuwie robocze, jakie będą stosować na Obszarze kolejowym lub niekolejowym PKM S.A.

WYPOSAŻENIE PRACOWNIKÓW WYKONAWCY W NIEZBĘDNE / WYMAGANE ŚRODKI OCHRONYINDYWIDUALNEJ, ODZIEŻ I OBUWIE ROBOCZE, JAKIE BĘDĄ STOSOWAĆ NA OBSZARZE KOLEJOWYM I NIEKOLEJOWYM PKM S.A.

Lp.	Środki ochrony indywidualnej	Szczegółowe wymagania / typ	Zakres zastosowania
1.	Kamizelka odblaskowa	zgodnie z PN-EN 471:2005	Na szlaku kolejowym
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			
Lp.	**Odzież i obuwie robocze**	**Szczegółowe wymagania / typ**	**Zakres zastosowania**
1.	Obuwie ochronne	Podeszwa antyprzebiciowa / nosek ochronny	
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			

Oświadczenie Kierownika Robót za prawdziwość złożonych danych w tabeli:

Data i podpis……

Gdańsk, dnia.....

.....
(imię i nazwisko)

.....
(nazwa wykonawcy)

OŚWIADCZENIE WYKONAWCY

1. Niniejszym oświadczam, że zostałem(am) zapoznany(a) w zakresie podstawowej znajomości przepisów bhp obowiązujących na terenie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., zostałem(am) zapoznany(a) z treścią Instrukcji wykonywania pracy i przebywania na obszarze linii kolejowej PKM S.A.
2. Niniejszym oświadczam, że zostałem(am) zapoznany(a) z wykazem występujących zagrożeń występujących na terenie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
3. Niniejszym oświadczam, że przed rozpoczęciem pracy (lub czynności) na terenie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. zostałem(am) zapoznany(a) z zasadami systemu pierwszej pomocy obowiązującymi na terenie PKM S.A.
4. Niniejszym oświadczam, że przed rozpoczęciem pracy (lub czynności) na terenie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. zostałem(am) zapoznany(a) z przepisami ppoż. i zasadami postępowania na wypadek powstania pożaru, klęski żywiołowej, katastrofy w ruchu kolejowym lub innego zagrożenia na terenie PKM S.A.
5. Niniejszym oświadczam, że zostałem(am) zapoznany(a) o obowiązku stosowania na terenie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. wymaganych środków ochrony indywidualnej, odzieży i obuwia roboczego.
6. Niniejszym przyjmuję do wiadomości i stosowania wszystkie procedury w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy obowiązujące na terenie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

.....
(podpis składającego oświadczenie)

PROGRAM SZKOLENIA
W DZIEDZINIE BEZPIECZEŃSTWA I HIGIENY PRACY DLA PRACOWNIKÓW WYKONAWCY

TEMAT SZKOLENIA:

Zagrożenia i warunki wykonywania pracy na Obszarze kolejowym i niekolejowym PKM S.A.

CEL SZKOLENIA:

Szkolenie ma za zadanie zapoznanie Pracowników Wykonawcy o zagrożeniach i warunkach wykonywania Robót na Obszarze kolejowym i niekolejowym PKM S.A., a w szczególności zapobieganiu zagrożeniom, czynności zabronionych w czasie wykonywania Robót oraz prawidłowego postępowania podczas Robót wykonywanych w obrębie czynnych torów kolejowych, zgodnie z obowiązującymi przepisami na terenie kolejowym.

WIADOMOŚCI OGÓLNE:

Zgodnie z art. 4 pkt 8 ustawy o transporcie kolejowym, obszar kolejowy jest to powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy.

OMÓWIENIE WARUNKÓW ROBÓT.

1. **Przestrzeń Robót - miejsca, gdzie Pracownik Wykonawcy porusza się i wykonuje powierzone prace, na otwartej przestrzeni, w obrębie czynnych torów kolejowych, mających wpływ na warunki pracy Pracownika Wykonawcy, takie jak:**
   a. drogi komunikacyjne, przejścia, wejścia, dojścia, przestrzenie w miejscu wykonywanych Robót;
   b. ruch pociągów i manewrów w obrębie miejsca Robót;
   c. warunki infrastruktury podziemnej (między innymi takie jak: studzienki, kanały kablowe, itp.);
   d. systemy ochronne (ostrzegawcze i sygnalizacyjne – znaki lub sygnały bezpieczeństwa);
   e. warunki środowiska (zmienne warunki atmosferyczne – zima, lato, wysoka temperatura podczas upałów);
   f. prace wykonywane na wysokości tj.: dachy przystanków, budynków infrastruktury oraz obiektów mostowych.
2. **Organizacja stanowiska roboczego mającego wpływ na BHP, w tym:**
   a. prawidłowe i dokładne wykonywanie zadań – czynności, na każdym etapie procesu;
   b. rygorystyczne zastosowanie się do obowiązujących norm i warunków bezpieczeństwa na terenie kolejowym, dotyczących między innymi:
      i. właściwej organizacji pracy;
      ii. przemieszczania się Pracowników Wykonawcy po torach kolejowych;
      iii. wyznaczenia dróg dojścia i zejścia z miejsca wykonywania Robót;

iv. zasady bezpieczeństwa Robót w obrębie czynnych torów kolejowych;

v. zachowania bezpieczeństwa podczas przejazdu – przewozu materiałów niebezpiecznych;

vi. znajomości i prawidłowego podawania sygnałów obowiązujących na kolei.

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

   a. **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);

   b. **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);

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

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

   d. **źródła:** praca pod napięciem;

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

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

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

   f. **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.

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

   a. przestrzeganie zasad organizacji prac prowadzonych przez kilku pracodawców w tym samym miejscu;

   b. podstawowe zasady poruszanie się po terenie kolejowym;

   c. prawidłowego zachowania się w trakcie przejazdu pociągu w obrębie miejsca wykonywania pracy;

   d. zasady bezpiecznego wykonywania prac pod napięciem;

   e. stosowanie znaków lub sygnałów bezpieczeństwa takich jak np.: baczność, czoło i koniec pociągu, stój, sygnały alarmowe i inne w zależności od zakresu prac;

   f. zasad postępowania w razie wypadku lub awarii;

g. stosowania urządzeń asekuracyjnych przy pracach na wysokości wraz z prawidłowym zachowaniem się przy tych pracach;

h. 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.

8. W czasie przejeżdżania pociągu lub taboru, po zejściu na pobocze należy stać na podłożu stabilnym jednorodnym.
9. Jazda na stopniach wagonu, wskakiwanie na toczący się tabor lub zeskakiwanie z niego jest zabronione.
10. Nie wolno przebywać na międzytorzu w czasie przejazdu pociągu po obu torach, jeżeli odległość między osiami tych torów jest mniejsza niż 5,6 m.
11. Niedozwolone jest chodzenie po urządzeniach torowych będących częścią automatycznego sterowania rozrządem pociągów.
12. **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.
13. **Zabrania** się wchodzenia w miejsca zagrożone – wykopy, prace na rusztowaniach i inne miejsca oznakowane i wygrodzone np. taśmą ostrzegawczą itp.
14. W razie przeniesienia materiałów lub przedmiotów, ciężar przypadający na jedną osobę nie może przekraczać norm określonych odrębnymi przepisami bhp.
15. W czasie ulewnych deszczów, silnej mgły, zamieci śnieżnej itp., gdy nie widać zbliżających się pociągów, należy ograniczyć wykonywanie pracy w rejonie czynnych torów kolejowych.
16. 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.
17. 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.
18. Samowolne chodzenie pracowników po torach lub oddalanie się z miejsca robót jest zabronione. Każde oddalenie się pracownika z miejsca robót wymaga zgody kierownika robót.
19. 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.
20. 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.
21. 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.

22. 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.
23. O zbliżaniu się pojazdu sygnalista obowiązany jest powiadomić sygnałem „**Baczność**" podawanym głosem, trąbką, syreną, gwizdawką lub w inny podany do wiadomości pracownikom sposób.
24. 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.

Załącznik nr 6 – Lista obecności

LISTA OBECNOŚCI

SZKOLENIE – WPROWADZAJĄCE W DZIEDZINIE BEZPIECZEŃSTWA I HIGIENY PRACY DLA PRACOWNIKÓW WYKONUJĄCYCH ROBOTY NA OBSZARZE KOLEJOWYM I NIEKOLEJOWYM PKM S.A.

Data szkolenia:	
Osoby prowadzące szkolenie:	1.
	2.
Podstawa szkolenia:	Program szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy dla pracowników wykonujących Roboty na Obszarze kolejowym i niekolejowym PKM.S.A

LP.	IMIĘ I NAZWISKO	NAZWA WYKONAWCY	PODPIS

Załącznik nr 7 – Wniosek o podjęcie działań dyscyplinujących lub ukaranie Wykonawcy

WNIOSEK
o podjęcie działań dyscyplinujących lub ukaranie Wykonawcy

Data wystawienia wniosku:	
Imię, nazwisko i stanowisko osoby wnioskującej:	

Podjęto działania:

dyscyplinujące:	

(podać formę środka dyscyplinującego)

o ukaranie:	

(podać wartość kary pieniężnej)

Nazwa podmiotu, której dotyczy wniosek:	
Imię i nazwisko Kierownika Robót:	
Miejsce w którym doszło do nieprzestrzegania przepisów BHP, PPOŻ lub Instrukcji:	
Opis zdarzenia, którego dotyczy wniosek:	
Podstawa prawna:	

....

(podpis osoby wystawiającej wniosek) (data i podpis Kierownika Robót przyjmującego wniosek)

TARYFIKATOR KAR I ŚRODKÓW DYSCYPLINUJĄCYCH OBOWIĄZUJĄCY NA OBSZARZE KOLEJOWYM I NIEKOLEJOWYM PKM S.A.

Lp.	Przewinienie (każdorazowe stwierdzenie)	Środki dyscyplinujące	Kary finansowe [zł]
1.	Dopuszczenie do pracy Pracowników Wykonawcy lub rozpoczęcie pracy przez Wykonawcę bez spełnienia wymagań określonych w **Instrukcji.**	Wstrzymanie prac.	5 000
2.	Poświadczenie nieprawdy w oświadczeniu z **Załącznika nr 1 do Instrukcji.**	---	5 000
3.	Prowadzenie Robót bez wymaganej pisemnej zgody na Roboty - jeśli jest wymagana.	Wstrzymanie prac.	10 000
4.	Brak nadzoru podczas wykonywania Robót.	Wstrzymanie prac.	5 000
5.	Brak wymaganych znaków i sygnałów określonych w **Instrukcji** podczas Robót w torze.	**1.** Wstrzymanie prac; **2.** Skierowanie pracowników na ponowne szkolenie bhp	10 000
6.	Niestosowanie przez Pracownika Wykonawcy wymaganych środków ochrony indywidualnej.	Wstrzymanie prac.	1 000
7.	Niestosowanie przez Pracownika Wykonawcy wymaganej odzieży i obuwia roboczego.	Upomnienie Pracownika Wykonawcy.	---
8.	Obsługa maszyn przez Pracownika Wykonawcy bez wymaganych uprawnień – jeśli są wymagane.	Wstrzymanie prac.	5 000
9.	Brak lub niewłaściwe wykonanie ochron zbiorowych lub wygrodzenia miejsca wykonywania Robót.	Wstrzymanie prac.	10 000
10.	Używanie niesprawnych lub uszkodzonych maszyn i innych urządzeń technicznych niespełniających wymagań BHP, PPOŻ bądź Instrukcji.	Wstrzymanie prac.	5 000
11.	Wykonywanie pracy przez Pracownika Wykonawcy w stanie nietrzeźwości lub spożywanie alkoholu w czasie Robót.	Relegowanie Pracownika Wykonawcy z Obszaru PKM S.A.	10 000
12.	Nieprzestrzeganie przepisów BHP, PPOŻ bądź Instrukcji, mogących spowodować niebezpieczeństwo dla 1 osoby.	Wstrzymanie prac.	5 000
13.	Nieprzestrzeganie przepisów BHP, PPOŻ bądź Instrukcji, mogących spowodować niebezpieczeństwo dla wielu osób lub mogących spowodować niebezpieczeństwo w ruchu kolejowym.	**1.**Wstrzymanie prac; **2.**Relegowanie Pracownika Wykonawcy z Obszaru PKM S.A.	10 000
14.	Roboty na wysokości bez urządzeń asekuracyjnych, Roboty z niesprawnymi urządzeniami asekuracyjnymi oraz Roboty z urządzeniami asekuracyjnymi bez aktualnych badań/ dopuszczeń.	Wstrzymanie prac.	5 000