Załącznik do uchwały Nr 896/2026
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 13 października 2026 r.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Instrukcja o zapewnieniu sprawności kolei w zimie Ir-17

Warszawa, 2026

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2025 r., poz.1234 z późn. zm.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Właściciel: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wydawca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
tel. 22 47 320 10
www.plk-sa.pl, e-mail: ies@plk-sa.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone.
Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja
w celach komercyjnych, całości lub części instrukcji,
bez uprzedniej zgody PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - są zabronione

Spis treści

Instrukcja o zapewnieniu sprawności kolei w zimie Ir-17 1
Rozdział 1 Postanowienia ogólne 4
§1. Zakres i przeznaczenie Instrukcji 4
§2. Okresy Akcji Zima 6
§3. Zadania jednostek/komórek organizacyjnych PLK SA w okresach przygotowania i realizacji Akcji Zima 7
§4. Kierowanie Akcją Zima 12
Rozdział 2. Działania w okresie Przygotowania do Akcji Zima 17
§5. Działania Zakładu Linii Kolejowych 17
§6. Przygotowanie infrastruktury kolejowej 23
§7. Osłona linii kolejowej przed zaspami śnieżnymi 24
§8. Szkolenie pracowników 32
§9. Warunki socjalne 33
§10. Plan Akcji Zima 33
§11. Kolejność zimowego utrzymania linii kolejowych 36
Rozdział 3. Działania podejmowane w okresie Akcji Zima 37
§12. Przedsięwzięcia techniczno-organizacyjne w okresie Akcji Zima 37
§13. Mobilizowanie zasobów 39
§14. Roboty zimowe 40
§15. Monitorowanie sytuacji zimowej 41
§16. Meldunek Akcji Zima 42
§17. Informacje o warunkach atmosferycznych 42
§18. Odśnieżanie torów i rozjazdów 43
§19. Odmrażanie rozjazdów kolejowych 45
§20. Zabezpieczenie rozjazdów przed przymarzaniem 46
§21. Odśnieżanie i likwidacja śliskości z powierzchni infrastruktury pasażerskiej 46
§22. Odśnieżanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść 49
§23. Likwidacja wysadzin 50
Rozdział 4. Wytyczne bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót zimowych 50
§24. Postanowienia ogólne 50
§25. Organizacja robót zimowych 52
§26. Rozpoczęcie i zakończenie robót zimowych 55
§27. Zasady wykonywania robót zimowych w przypadku niewyznaczenia kierującego robotami 57

Rozdział 1
Postanowienia ogólne

§1.
Zakres i przeznaczenie Instrukcji

1. Instrukcja ustala zasady przygotowania i realizacji prac związanych z Akcją Zima na infrastrukturze kolejowej PLK SA.

2. Niniejsza instrukcja obowiązuje pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., przewoźników kolejowych, oraz inne podmioty Instrukcja obowiązuje stosownie do jej zapisów.

3. Podstawowe pojęcia stosowane w instrukcji:

   1) Akcja Zima - całokształt prac związanych z przygotowaniem do zimy oraz realizacją prac zapobiegawczych i usuwanie skutków trudnych warunków zimowych;

   2) Koordynator Akcji Zima – Członek Zarządu PLK SA ds. eksploatacji realizujący działania związane z ogólnym nadzorem nad sprawnością PLK SA w Akcji Zima;

   3) Kierujący Akcją Zima – określony niniejszą Instrukcją przedstawiciel jednostki lub komórki organizacyjnej PLK SA koordynujący działania na podległym sobie obszarze;

   4) Plan Akcji Zima Zakładu Linii Kolejowych – dokumentacja opracowana dla potrzeb działania danego Zakładu Linii Kolejowych w okresie Akcji Zima;

   5) Plan Akcji Zima PLK SA – dokumentacja opracowana dla potrzeb działania zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe w okresie Akcji Zima;

   6) Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej - komórka organizacyjna Centrali Spółki właściwa ds. eksploatacji i infrastruktury pasażerskiej;

   7) dziennik D831 - „Dziennik oględzin i badań technicznych rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie oraz wyrzutni płóz hamulcowych na górkach rozrządowych”;

   8) infrastruktura kolejowa - linie kolejowe, a także przeznaczone do zarządzania nimi oraz do obsługi przewozu osób i towarów: budowle, budynki, urządzenia i inne elementy wraz z zajętymi pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym;

   9) infrastruktura pasażerska - perony, drogi dojścia do peronów (w tym przejścia pod torami, przejścia nad torami i inne ciągi komunikacyjne) wraz ze znajdującym się na

nich wyposażeniem - na stacjach i przystankach osobowych oraz stacje pasażerskie;

10) jednostka organizacyjna - element struktury organizacyjnej określony w regulaminie organizacyjnym Spółki;

11) karta zapisu - dokument przeznaczony do rejestrowania godzin pracy, którego zasady wypełniania zostały określone w instrukcji lf-5;

12) kierujący robotami - toromistrz albo inny pracownik Spółki bądź firmy zewnętrznej, spełniający wymagania określone w niniejszej instrukcji, sprawujący bezpośredni nadzór nad pracownikami wykonującymi roboty zimowe;

13) komórka organizacyjna - element struktury organizacyjnej określony regulaminem organizacyjnym jednostki organizacyjnej;

14) przewoźnik kolejowy - przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną;

15) podmiot zewnętrzny (współpracujący) – podmiot gospodarczy, w tym spółki zależne PLK SA, z którym nawiązano współpracę w zakresie wsparcia funkcjonowania PLK SA w okresie Akcji Zima;

16) roboty zimowe – prace odśnieżne i zabezpieczające prowadzone w okresie Akcji Zima związane z usuwaniem skutków opadów śniegu, ujemnych temperatur, silnego wiatru lub prace mające na celu przeciwdziałanie skutkom występowania ww. zjawisk pogodowych na infrastrukturze kolejowej, w tym prace w torach czynnych oraz infrastrukturze pasażerskiej;

17) Sekcja Eksploatacji - komórka wykonawcza Zakładu Linii Kolejowych;

18) SEPE2 - System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej;

19) Spółka - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;

20) wysadziny - miejsca wzniesienia toru lub torowiska powstałe na skutek przemarzania podsypki lub gruntu podtorza oraz miejsca osiadania toru związane z ich odmarzaniem;

21) Zakład Linii Kolejowych - jednostka organizacyjna PLK SA;

22) zarządca drogi - w przypadku drogi publicznej jest to zarządca drogi, zdefiniowany w art. 19 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, w przypadku drogi wewnętrznej - zarządca terenu, na którym jest zlokalizowana droga, a w przypadku jego braku - właściciel terenu;

23) zimowe utrzymanie linii kolejowych - działania związane z zapewnieniem przejezdności linii kolejowych w warunkach zimowych.

§2.
Okresy Akcji Zima

1. Działania związane z przygotowaniem i realizacją działań Akcji Zima obejmują okresy:
   1) Przygotowanie do Akcji Zima - trwający od 1 kwietnia do 14 listopada;
   2) Akcji Zima - trwający od 15 listopada do 31 marca;
2. W uzasadnionych przypadkach okres Akcji Zima może zostać wprowadzony w okresie Przygotowania do Akcji Zima. Decyzję w tym zakresie podejmuje Koordynator Akcji Zima.
3. W okresie Przygotowania do Akcji Zima należy podjąć działania, w szczególności:
   1) dokonać analizy ostatniego okresu Akcji Zima;
   2) sformułować wnioski z przeprowadzonej analizy oraz wdrożyć je celem przygotowania do kolejnego okresu Akcji Zima;
   3) dokonać weryfikacji sprawności infrastruktury, urządzeń, sprzętu, pojazdów, narzędzi i innych mających znaczenie w zakresie prawidłowego funkcjonowania PLK SA w okresie Akcji Zima;
   4) opracować plan Akcji Zima na najbliższy okres Akcji Zima;
   5) zredukować lub wyeliminować prawdopodobieństwo wystąpienia utrudnień wywołanych warunkami atmosferycznymi;
   6) zabezpieczyć pracowników, materiały, maszyny, pojazdy i urządzenia odśnieżne do prowadzenia robót zimowych;
   7) we właściwy sposób zabezpieczyć przed wpływem śniegu, oblodzenia, niskich temperatur oraz silnego wiatru infrastrukturę kolejową oraz tabor kolejowy.

§3.

Zadania jednostek/komórek organizacyjnych PLK SA w okresach przygotowania i realizacji Akcji Zima

1. W okresie Przygotowania do Akcji Zima:

   1) Zakłady Linii Kolejowych na obszarze swojego działania:

      a. przeprowadzają analizę ostatniego okresu Akcji Zima;

      b. formułują wnioski z przeprowadzonej analizy;

      c. organizują naradę podsumowującą ubiegłą Akcję Zima;

      d. wdrażają wnioski w organizację pracy Zakładu Linii Kolejowych oraz podległych Sekcji Eksploatacji celem właściwego przygotowania do kolejnego okresu Akcji Zima;

      e. dokonują weryfikacji sprawności infrastruktury, urządzeń, sprzętu, pojazdów, narzędzi i innych mających znaczenie w zakresie prawidłowego funkcjonowania PLK SA w okresie Akcji Zima;

      f. opracowują Plan dla Akcji Zima dla Zakładu Linii Kolejowych

      g. przeprowadzają potrzebne konserwację oraz naprawy infrastruktury, urządzeń, sprzętu, pojazdów, narzędzi i innych mających znaczenie w zakresie prawidłowego funkcjonowania PLK SA w okresie Akcji Zima;

      h. inwentaryzują, przechowują, wyposażają zespoły oraz dokonują zakupów, napraw i uzupełnień sprzętu (w tym sprzętu podręcznego) niezbędnego do prowadzenia robót zimowych oraz innych zadań wynikających z Akcji Zima;

      i. opracowują zasady współdziałania pomiędzy podległymi Sekcjami Eksploatacji;

      j. opracowują zasady współpracy z podmiotami zewnętrznymi;

      k. opracowują plan awaryjny wykonawstwa zastępczego;

      l. przekazują do Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej zatwierdzony przez Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych Plan Akcji Zima;

      m. podejmują działania mające na celu zredukowanie lub wyeliminowanie prawdopodobieństwa wystąpienia utrudnień wywołanych warunkami atmosferycznymi;

      n. zabezpieczają potrzebnych do Akcji Zima pracowników oraz materiały, maszyny

i urządzenia odśnieżne, w tym zawierając stosowne umowy i porozumienia z podmiotami zewnętrznymi (współpracującymi);

o. zabezpieczają przed wpływem śniegu, niskich temperatur oraz silnego wiatru infrastrukturę kolejową oraz tabor kolejowy, w tym ustawiają zasłony przeciwśnieżne;

p. Sekcje Eksploatacji dostarczają na posterunki zapowiadacze informacje z Planu Akcji Zima stosownie do zadań i obszaru działania realizowanego przez dany posterunek;

q. weryfikują gotowość podmiotów zewnętrznych (współpracujących) świadczących usługę utrzymania zimowego infrastruktury pasażerskiej.

2) Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym:

analizuje Plan Akcji Zima Zakładu Linii Kolejowych w zakresie przejezdności linii kolejowych z szczególnym uwzględnieniem wyłączanych z eksploatacji części infrastruktury kolejowej.

3) Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej:

a. przeprowadza analizę ostatniego okresu Akcji Zima uwzględniając przeprowadzone kontrole i audyty;

b. formułuje wnioski z przeprowadzonej analizy;

c. opracowuje strategie, koordynuje przygotowania;

d. przekazuje jednostkom i komórkom wnioski z przeprowadzonej analizy celem ich wdrożenia przed kolejnym okresem Akcji Zima;

e. nadzoruje przygotowanie do Akcji Zima w PLK SA;

f. akceptuje Plan Akcji Zima Zakładów Linii Kolejowych;

g. opracowuje Plan Akcji Zima PLK SA;

h. przekazuje do zatwierdzenia Plan Akcji Zima PLK SA Koordynatorowi Akcji Zima;

i. opracowuje wzory dokumentacji, zasady i terminy jej sporządzania oraz udostępnia jednostkom organizacyjnym PLK SA opracowane wzory dokumentacji w wersji elektronicznej na dedykowanym zasobie sieciowym;

j. prowadzi analizę i wdraża nowe rozwiązania, w tym techniczne, w zakresie

efektywnego działania PLK SA w okresie Akcji Zima;

k. przeprowadza kontrole przygotowania do Akcji Zima w PLK SA;

l. identyfikuje i adresuje do realizacji inne zadania mające na celu zapewnienie sprawności PLK SA w okresie Akcji Zima;

m. ogłasza próbny alarm zimowy mający na celu zweryfikowanie rzeczywistej gotowości Zakładów Linii Kolejowych w szczególności.;

- sprawność infrastruktury, urządzeń, sprzętu, pojazdów, narzędzi i innych mających znaczenie w zakresie prawidłowego funkcjonowania PLK SA w okresie Akcji Zima;
- sprawności funkcjonowania elektrycznego ogrzewania rozjazdów pod pełnym obciążeniem (tryb pracy przyjęty dla występowania intensywnych opadów śniegu);
- monitorowania prognozy pogody, komunikatów i ostrzeżeń wydawanych przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej (IMGW);
- mobilizowania zasobów własnych oraz podmiotów zewnętrznych (współpracujących).

4) Komórki organizacyjne Centrali Spółki właściwe ds. automatyki, telekomunikacji, energetyki oraz dróg kolejowych:

a. sprawują nadzór nad przygotowaniem do okresu Akcji Zima infrastruktury kolejowej, maszyn i urządzeń oraz ich poprawnego funkcjonowania w warunkach zimowych, odpowiednio do merytorycznych zakresów działania tych komórek organizacyjnych;

b. uzgadniają odpowiednio do merytorycznych zakresów działania Plan Akcji Zima Zakładu Linii Kolejowych.

2. W okresie Akcji Zima:

1) Zakłady Linii Kolejowych na obszarze swojego działania:

a. na bieżąco całodobowo monitorują prognozę pogody, komunikaty i ostrzeżenia wydawane przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej (IMGW);

b. na bieżąco całodobowo monitorują występowanie rzeczywistych warunków atmosferycznych;

c. w następstwie wydanych ostrzeżeń atmosferycznych przez IMGW niezwłocznie mobilizują:

   - zasoby własne (pracowników oraz sprzęt);
   - zasoby podmiotów zewnętrznych (współpracujących) do odśnieżania torów i rozjazdów oraz odśnieżania infrastruktury pasażerskiej, do prowadzenia robót zimowych oraz innych prac związanych z Akcją Zima.

d. w następstwie wcześniej nieprognozowanych a występujących warunków atmosferycznych powodujących utrudnienia w prowadzeniu ruchu pociągów lub zagrożenia na obszarze infrastruktury pasażerskiej niezwłocznie mobilizują:

   - zasoby własne (pracowników oraz sprzęt);
   - zasoby podmiotów zewnętrznych (współpracujących) do odśnieżania torów i rozjazdów oraz odśnieżania infrastruktury pasażerskiej,

   do prowadzenia robót zimowych oraz innych prac związanych z Akcją Zima.

e. prowadzą roboty zimowe;

f. realizują plan Akcji Zima;

g. analizują posiadane zasoby w dostępności pracowników własnych i podmiotów zewnętrznych (współpracujących) zaangażowanych do Akcji Zima. W przypadku stwierdzenia braków podejmują stosowne działania mające na celu ich uzupełnienie (np. poprzez doraźne zlecenie usługi);

h. analizują występujące usterki i awarie w infrastrukturze, urządzeniach, sprzęcie, pojazdach i narzędziach przewidzianych do Akcji Zima oraz podejmują działania mające na celu niezwłocznie naprawę lub uzupełnienie braków;

i. zapewniają całodobowy przekaz informacji dla innych jednostek i komórek PLK SA zaangażowanych w Akcję Zima;

j. współdziałają z organami administracji publicznej, w tym centrami zarządzania kryzysowego i innymi instytucjami, w sprawach dotyczących usuwania skutków ekstremalnych warunków pogodowych;

2) Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym:

a. na bieżąco całodobowo monitoruje prognozę pogody, komunikaty i ostrzeżenia wydawane przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej (IMGW);

b. pozyskuje z Zakładów Linii Kolejowych informację dotyczącą występowania rzeczywistych warunków atmosferycznych;

c. wprowadza, w uzgodnieniu z przewoźnikami kolejowymi, zmian w organizacji ruchu pociągów, w tym kierowanie pociągów trasą okrężną, odwoływanie kursowania pociągów i inne niezbędne celem zapewnienia realizacji przewozów;

d. określa kolejności usuwania awarii oraz udrażniania odcinków linii kolejowych jeśli występujące utrudnienia wpływają istotnie na zarządzanie przewozami;

e. zgłasza Koordynatorowi i Kierownikowi Akcji Zima informacje o sytuacji przewozowej i ewentualnych zagrożeniach wywołanych warunkami atmosferycznymi;

f. koordynuje w sytuacjach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, działania przewoźników kolejowych oraz innych podmiotów, stosownie do zapisów niniejszej Instrukcji oraz odrębnych porozumieniach (umowach);

g. organizuje doraźne telekonferencje koordynujące działania Akcji Zima;

h. współdziała z właściwymi jednostkami zarządzania kryzysowego oraz krajowym systemem ratowniczo-gaśniczym.

3) Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej:

a. monitoruje gotowość Zakładów Linii Kolejowych do Akcji Zima, w tym gotowość do podejmowania działań (w tym prowadzenia robót zimowych) w następstwie wydanych ostrzeżeń pogodowych oraz rzeczywistych występujących zjawisk pogodowych;

b. przekazuje informacje Koordynatorowi Akcji Zima;

c. wyjaśnia przyczyny:

- braku realizacji Planu Akcji Zima;
- powstałych zakłóceń eksploatacyjnych;
- powstałych trudności w realizacji zadań jednostek i komórek organizacyjnych PLK SA w zakresie Akcji Zima;

d. podejmuje konieczne interwencje wobec jednostek i komórek organizacyjnych PLK SA w zakresie Akcji Zima;

e. nadzoruje przestrzeganie standardów w zakresie zimowego utrzymania

infrastruktury pasażerskiej;

f. koordynuje współpracę komórek i jednostek organizacyjnych PLK SA z podmiotami zewnętrznymi (współpracującymi) w zakresie zimowego utrzymania infrastruktury pasażerskiej;

g. nadzoruje realizację zawartych umów dotyczących zimowego utrzymania infrastruktury pasażerskiej w tym podejmuje konieczne interwencje wobec wykonawców usługi utrzymania zimowego infrastruktury pasażerskiej

h. współpracuje z podmiotami zewnętrznymi w zakresie współdziałania w Akcji Zima.

§4.
Kierowanie Akcją Zima

1. Akcję Zima w PLK SA koordynuje Członek Zarządu właściwy ds. eksploatacji zwany dalej Koordynatorem Akcji Zima.

2. Zastępcą Koordynatora Akcji Zima jest Dyrektor Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali Spółki.

3. Koordynator Akcji Zima realizuje działania związane z ogólnym nadzorem nad sprawnością PLK SA w Akcji Zima.

4. W przypadku gdy skala utrudnień na sieci kolejowej związana z Akcją Zima wykracza poza możliwości działania poszczególnych jednostek organizacyjnych, Koordynator Akcji Zima realizuje działania operatywne mające na celu ustalenie ogólnych priorytetów działań.

5. Kierującym Akcją Zima jest:

   1) w Spółce - Zastępca Dyrektora Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym ds. techniczno-eksploatacyjnych;

   2) w Zakładzie Linii Kolejowych - Zastępca Dyrektora ds. eksploatacyjnych;

   3) w Sekcji Eksploatacji - Naczelnik Sekcji Eksploatacji.

6. Kierujący Akcją Zima wyznacza swojego zastępcę lub zastępców.

7. Do obowiązków Kierującego Akcją Zima należy w szczególności:

1) koordynowanie działań Akcji Zima na podległym sobie obszarze;

2) organizowanie pracy podległych pracowników zapewniających realizację zadań wynikających z zapisów niniejszej Instrukcji w okresie Akcji Zima;

3) kierowanie pracami związanymi z zapobieganiem lub usuwaniem skutków zimy (w tym prowadzeniem robót zimowych),

4) zgłaszanie potrzeb wsparcia przez sąsiadujące Zakłady Linii Kolejowych lub Sekcje Eksploatacji.

8. W bieżącej działalności Kierującego Akcją Zima w Spółce wspiera Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, które:

   1) na bieżąco całodobowo monitoruje prognozę pogody, komunikaty i ostrzeżenia wydawane przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej (IMGW);

   2) na bieżąco całodobowo monitoruje występowanie rzeczywistych warunków atmosferycznych;

   3) wprowadza, w uzgodnieniu z przewoźnikami kolejowymi, zmian w organizacji ruchu pociągów, w tym kierowanie pociągów inną trasą, odwoływanie kursowania pociągów i inne niezbędne celem zapewnienia realizacji przewozów;

   4) określa kolejności usuwania awarii oraz udrażniania szlaków kolejowych jeśli występujące utrudnienia wpływają istotnie na zarządzanie przewozami;

   5) zgłasza Koordynatorowi Akcji Zima i Kierującemu Akcją Zima informacje o sytuacji przewozowej i ewentualnych zagrożeniach wywołanych warunkami atmosferycznymi;

   6) koordynuje w sytuacjach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, działania przewoźników kolejowych oraz innych podmiotów, stosownie do zapisów niniejszej Instrukcji oraz odrębnych porozumieniach (umowach);

   7) organizuje doraźne telekonferencje koordynujące działania Akcji Zima;

   8) współdziała z właściwymi jednostkami zarządzania kryzysowego oraz krajowym systemem ratowniczo-gaśniczym

9. W bieżącej działalności, Kierującego Akcją Zima w Zakładzie Linii Kolejowych wspiera dyspozytor zakładowy, który:

   1) na bieżąco całodobowo monitoruje prognozę pogody, komunikaty i ostrzeżenia

wydawane przez IMGW oraz monitoruje występowanie rzeczywistych warunków atmosferycznych;

2) niezwłocznie mobilizuje zasoby własne (pracowników oraz sprzęt) oraz zasoby podmiotów zewnętrznych współpracujących przy prowadzeniu robót zimowych w następstwie wydanych ostrzeżeń pogodowych przez IMGW lub wcześniej nieprognozowanych a występujących warunków atmosferycznych;

3) dokonuje bieżącej weryfikacji warunków atmosferycznych w okresie występowania ostrzeżeń IMGW oraz w okresie występowania wcześniej nieprognozowanych zjawisk atmosferycznych, zbierając informacje z posterunków na obszarze swojego działania;

4) koordynuje pracę zasobów własnych (pracowników i sprzętu) oraz podmiotów zewnętrznych podejmując jeśli to konieczne operatywne decyzje w zakresie wyznaczania priorytetów zadań;

5) sprawuje nadzór nad przebiegiem robót zimowych;

6) przekazuje informację o pogodzie do właściwej Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym;

7) zgłasza potrzebę wsparcia zasobami sąsiadujących Zakładów Linii Kolejowych;

8) w uzgodnieniu z Kierującym Akcją Zima udziela pomocy własnymi zasobami sąsiadującym Zakładom Linii Kolejowych;

9) pozostaje we współpracy z Kierującym Akcją Zima;

10) jeśli zachodzi taka potrzeba, komunikuje decyzje Kierującego Akcją Zima zasobom własnym oraz zewnętrznym (współpracującym) na obszarze swojego działania.

10. Kierujący Akcją Zima w Zakładzie Linii Kolejowych oraz Sekcji Eksploatacji wyznacza:

1) pracowników do niezwłocznego mobilizowania lub koordynowania zasobów własnych (pracowników oraz sprzętu) oraz zasobów podmiotów współpracujących (do odśnieżania torów i rozjazdów oraz odśnieżania infrastruktury pasażerskiej), w następstwie wydanych ostrzeżeń pogodowych przez IMGW lub wcześniej nieprognozowanych a występujących warunków atmosferycznych, w przypadku gdy zachodzi konieczność wsparcia dyspozytora zakładowego;

2) pracowników do nadzoru realizacji Planu Akcji Zima na obszarze swojego

działania;

3) pracowników do analizowania występujących braków w dostępności pracowników własnych i podmiotów zewnętrznych (współpracujących) zaangażowanych do Akcji Zima oraz podejmowania stosownych działań mających na celu uzupełnienie absencji;

4) pracowników do analizowania występujących usterek i awarii w infrastrukturze, urządzeniach, sprzęcie, pojazdach i narzędziach przewidzianych do Akcji Zima oraz podejmowania działań mających na celu niezwłocznie naprawę lub uzupełnienie braków;

5) pracowników do współdziałania z organami administracji publicznej, w tym centrami zarządzania kryzysowego i innymi instytucjami, w sprawach dotyczących usuwania skutków ekstremalnych warunków pogodowych, stosownie do obszaru swojego działania;

6) pracowników do rejestrowania przebiegu Akcji Zima, w tym przeprowadzonych robót zimowych oraz wpływu warunków atmosferycznych na procesy eksploatacyjne, w szczególności:
   a) liczby osób zaangażowanych w działania Akcji Zima;
   b) wykorzystanie maszyn, pojazdów i sprzętu oraz ich czas pracy;
   c) obszar i okres obowiązywania faz Akcji Zima;
   d) zdarzeń z udziałem taboru kolejowego spowodowanych skutkami zimowych warunków atmosferycznych;
   e) awarii urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów;
   f) awarii sieci trakcyjnej;
   g) awarii urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
   h) uszkodzeń i awarii infrastruktury kolejowej;
   i) opóźnionych i odwołanych pociągów;
   j) przerwy i ograniczenia ruchu na liniach kolejowych;
   k) incydenty, wypadki i poważne wypadki spowodowane warunkami atmosferycznymi.

11. W przypadku wystąpienia trudności eksploatacyjnych spowodowanych warunkami atmosferycznymi, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym może zarządzić, wprowadzenie niezbędnych zmian w organizacji ruchu i ograniczeń w udostępnianiu infrastruktury kolejowej.

12. W sytuacjach kryzysowych spowodowanych warunkami atmosferycznymi,

Koordynator Akcji Zima oraz Kierujący Akcją Zima działają w systemie zarządzania kryzysowego, funkcjonującym w strukturach Spółki.

13. Podczas okresu Akcji Zima wyróżnia się następujące fazy Akcji Zima:

    1) faza 0 – gdy nie wydano ostrzeżeń IMGW lub warunki atmosferyczne nie wpływają negatywnie na proces eksploatacyjno-przewozowy na liniach kolejowych;

    2) faza I – gdy wydano ostrzeżenie I stopnia IMGW lub faktycznie występujące warunki atmosferyczne, tj. śnieg, oblodzenie, ujemne temperatury lub wiatr nie powodują zakłóceń procesu eksploatacyjno-przewozowego na liniach kolejowych, ale zachodzi potrzeba podjęcia prac odśnieżnych i zabezpieczających;

    3) faza II – gdy wydano ostrzeżenie II stopnia IMGW lub faktycznie występujące warunki atmosferyczne, tj. śnieg, ujemne temperatury lub wiatr powodują zakłócenia procesu eksploatacyjno-przewozowego na liniach kolejowych;

    4) faza III – gdy wydano ostrzeżenia III stopnia IMGW lub faktycznie występujące ekstremalne warunki atmosferyczne istotnie hamują lub przerywają proces eksploatacyjno-przewozowy na liniach kolejowych.

14. Fazy Akcji Zima dotyczą zjawisk pogodowych:
    1) intensywnych opadów śniegu;
    2) zawieje/zamiecie śnieżne;
    3) oblodzenia;
    4) opadów marznących;
    5) silnego mrozu;
    6) silnego wiatru.

15. Fazy od I do III wprowadza Kierujący Akcją Zima w Zakładzie Linii Kolejowych w uzgodnieniu z obszarową Ekspozyturą Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym dla całości lub części obszaru swojego działania w przypadku gdy:

    1) zostało wydane ostrzeżenie IMGW właściwego stopnia – wprowadzenie fazy dokonywane jest niezwłocznie po publikacji ostrzeżenia IMGW;

    2) wystąpiły wcześniej nieprognozowane niekorzystne warunki atmosferyczne – wprowadzenie fazy dokonywane jest niezwłocznie po ujawnieniu wystąpienia takich zjawisk pogodowych oraz ich skutków.

16. Fazy odwołuje Kierujący Akcją Zima w Zakładzie Linii Kolejowych w uzgodnieniu

z obszarową Ekspozyturą Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym dla całości lub części obszaru swojego działania w przypadku gdy:

1) upłynął termin obowiązywania ostrzeżenia IMGW danego stopnia lub zakończyło się występowanie wcześniej nieprognozowanych niekorzystnych warunków atmosferycznych;

2) przywrócono do niezakłóconej sprawności funkcjonowanie infrastruktury kolejowej;

Wprowadzenie i odwołanie faz przekazywane jest niezwłocznie do Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej.

Rozdział 2.
Działania w okresie Przygotowania do Akcji Zima

§5.
Działania Zakładu Linii Kolejowych

1. Podejmując analizę ostatniego okresu Akcji Zima należy zwrócić szczególną uwagę m.in. na:

   1) punktualność kursowania pociągów;

   2) przyczyny powstałych utrudnień eksploatacyjnych;

   3) sprawność mobilizacji zasobów własnych oraz podmiotów zewnętrznych (współpracujących) przy prowadzeniu robót zimowych oraz innych działań związanych z Akcją Zima;

   4) sprawność działania urządzeń, maszyn, pojazdów i sprzętu przeznaczonego do prowadzenia prac odśnieżnych i zabezpieczających oraz sprawność urządzeń stanowiących element infrastruktury kolejowej;

   5) jakość przepływu informacji oraz koordynacji działania;

   6) realizacją Planu Akcji Zima;

   7) koszty realizacji Akcji Zima.

2. Wnioski z przeprowadzonej analizy należy:

   1) przekazać do Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej;

2) po ich zatwierdzeniu przez Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej wdrożyć na obszarze swojego działania.

3. Organizując naradę Akcji Zima należy w jej przebiegu uwzględnić:

   1) omówienie przeprowadzonej analizy ostatniego okresu Akcji Zima;

   2) zaprezentowanie wniosków z przeprowadzonej analizy;

   3) omówienie przygotowania do następnego okresu Akcji Zima;

   4) naradę należy organizować w II kwartale roku;

   5) o ustalonym terminie narady należy poinformować Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej;

   6) w naradzie mogą wziąć udział przedstawiciele Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej.

4. Dokonując weryfikacji sprawności infrastruktury, urządzeń, sprzętu, pojazdów, narzędzi i innych mających znaczenie w zakresie prawidłowego funkcjonowania PLK SA w okresie Akcji Zima, należy podjąć działania m.in.:

   1) zabezpieczenie infrastruktury kolejowej oraz taboru przed wpływem śniegu, niskich temperatur oraz silnego wiatru;

   2) zabezpieczenie odpowiedniej liczby pracowników oraz materiałów, maszyn i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia prac odśnieżnych i zabezpieczających;

   3) ustalanie potrzeb w zakresie liczby pracowników faktycznie potrzebnych do prowadzenia robót zimowych, następnie ustalenie potrzeb w zakresie pozyskania osób z podmiotów współpracujących;

   4) zawarcie (po dokonaniu analizy, jeśli istnieje taka potrzeba) umów z podmiotami zewnętrznymi (współpracującymi), a także jeśli to niezbędne z osobami fizycznymi, w celu zabezpieczenia osób do prac odśnieżnych i zabezpieczających;

   5) weryfikują gotowości podmiotu zewnętrznego (współpracującego) do świadczenia usługi na terenach infrastruktury pasażerskiej.

5. Przeprowadzając potrzebne konserwację oraz naprawy infrastruktury, urządzeń, sprzętu, pojazdów, narzędzi i innych mających znaczenie w zakresie prawidłowego funkcjonowania PLK SA w okresie Akcji Zima należy zwrócić szczególną uwagę m.in. na:

1) planowaniu napraw urządzeń, sprzętu i pojazdów służących do prac odśnieżnych i zabezpieczających poza okresem Akcji Zima;

2) planowaniu rozpoczęcia prac wynikających z obowiązujących umów z podmiotami zewnętrznymi na utrzymanie urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów poza okresem Akcji Zima;

3) wyznaczaniu do prac odśnieżnych i zabezpieczających w pierwszej kolejności sprzętu i pojazdów o najlepszych parametrach eksploatacyjnych i użytkowych.

6. Opracowując zasady współdziałania pomiędzy podległymi Sekcjami Eksploatacji należy zwrócić uwagę m.in. na:

1) wyznaczenie skutecznych kanałów komunikacji zapewniających bieżący przepływ informacji oraz zgłaszanie potrzeb wsparcia w realizacji robót zimowych na obszarze sąsiednich Sekcji Eksploatacji;

2) zidentyfikowanie zasobów przeznaczonych do wsparcia sąsiednich Sekcji Eksploatacji;

3) przygotowanie zespołów do niezwłocznej realizacji działań na sąsiednich Sekcjach Eksploatacji (pod względem kadrowym, organizacyjnym i technicznym);

4) zapewnienie podstawowej znajomości obszaru sąsiednich Sekcji Eksploatacji dla pracowników zespołów przewidzianych do wsparcia;

5) zapewnienie znajomości szlaku prowadzącym pojazdy kolejowe PLK SA celem niezwłocznej reakcji dla potrzeb wsparcia sąsiednich Sekcji Eksploatacji.

7. Opracowując zasady współpracy z podmiotami zewnętrznymi (współpracującymi) należy zwrócić uwagę m.in. na:

1) wyznaczenie skutecznych kanałów komunikacji zapewniających bieżący przepływ informacji, mobilizowanie zasobów oraz informowanie o ewentualnym braku skuteczności działań;

2) wypracowanie zasady weryfikacji i potwierdzania gotowości podmiotów zewnętrznych (współpracujących) do realizacji działań na infrastrukturze PLK SA;

3) opracowanie zasad weryfikacji skuteczności działań realizowanych przez podmioty zewnętrzne (współpracujące).

8. Opracowując plan awaryjny wykonawstwa zastępczego należy zwrócić uwagę m.in.

na:

1) zakres i warunki przejęcia wykonawstwa zastępczego siłami własnymi PLK SA i w takiej sytuacji wskazać w jaki sposób będzie realizowane:

   - powiadomienie o wdrożeniu wykonawstwa zastępczego podmiot odpowiedzialny za utrzymanie peronów na podstawie obowiązującej umowy na utrzymanie czystości na obszarach infrastruktury pasażerskiej (jeśli taka umowa obowiązuje);
   - wyznaczenie osoby/osób koordynujących działania w Zakładzie Linii Kolejowych;
   - wyznaczenie osób odpowiedzialnych za koordynacje działań w poszczególnych ISE;
   - zapewnienie narzędzia komunikacji pomiędzy koordynatorami a pracownikami „na gruncie”;
   - zaplanowanie pracy zespołu z uwzględnieniem ewentualnego (w razie takiej konieczności) rozszerzenia zakresu prac na obszar innych Sekcji Eksploatacji lub Zakładów Linii Kolejowych;
   - rozdysponowanie sprzętu do odśnieżania peronów i dróg dojścia;
   - zaplanowanie obszaru odśnieżania – w razie potrzeby ograniczając go do minimum niezbędnego do zapewnienia pasażerom bezpiecznego dostępu z dróg dojścia do peronów, gablot z rozkładami jazdy i z peronów do pociągu;
   - pozostawanie w stałym kontakcie z podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie peronów na podstawie obowiązującej umowy na utrzymanie czystości na obszarach infrastruktury pasażerskiej (podmiot za który realizowane jest wykonawstwo zastępcze) w celu zapewnienia bieżącej informacji o możliwości przywrócenia przez niego świadczenia usługi;

2) zakres i warunki przejęcia wykonawstwa zastępczego przez inny podmiot i w takiej sytuacji wskazać w jaki sposób będzie realizowane:

   - powiadomienie o wdrożeniu wykonawstwa zastępczego podmiot odpowiedzialny za utrzymanie peronów na podstawie obowiązującej umowy na utrzymanie czystości na obszarach infrastruktury pasażerskiej (jeśli taka

umowa obowiązuje);

- wyznaczenie osoby/osób koordynujących działania w Zakładzie Linii Kolejowych;
- wyznaczenie osoby odpowiedzialnej za koordynacje działań w poszczególnych Sekcjach Eksploatacji;
- zapewnienie przepływu informacji pomiędzy osobami koordynującymi działania w Zakładzie Linii Kolejowych a koordynatorem ze strony wykonawcy zastępczego;
- określenie zakresu wykonawstwa zastępczego ze szczególnym uwzględnieniem ewentualnych ograniczeń w stosunku do podpisanej umowy na utrzymanie czystości wynikającej z pilności prac oraz sytuacji pogodowej;
- przekazania wykonawcy zastępczemu danych dotyczących obszaru objętego wykonawstwem zastępczym;
- kontrolowanie wykonania prac przez wykonawcę zewnętrznego;
- pozostawanie w stałym kontakcie z podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie peronów na podstawie obowiązującej umowy na utrzymanie czystości na obszarach infrastruktury pasażerskiej (podmiot za który realizowane jest wykonawstwo zastępcze) w celu zapewnienia bieżącej informacji o możliwości przywrócenia przez niego świadczenia usługi.

9. Podejmując działania mające na celu zredukowanie lub wyeliminowanie prawdopodobieństwa wystąpienia utrudnień wywołanych warunkami atmosferycznymi należy zwrócić szczególną uwagę m.in. na:
   1) przygotowanie budynków, budowli oraz urządzeń do pracy w warunkach zimowych;
   2) dokonanie zabezpieczenia wszystkich elementów infrastruktury, w tym elementów zabezpieczających prawidłowe działanie rozjazdów;
   3) dokonanie zabezpieczenia środkiem przeciwoblodzeniowym przewodów jezdnych sieci trakcyjnej zgodnie z przyjętym harmonogramem.
10. Zawierając umowy z podmiotami zewnętrznymi (współpracującymi) w zakresie osób fizycznych w celu prowadzenia robót zimowych na infrastrukturze kolejowej należy:
    1) dokonać analizy własnych zasobów pracowników określając tym samym potrzebę

ewentualnego dodatkowego wsparcia pracownikami podmiotów zewnętrznych w tym spółek zależnych;

2) w przypadku dalszych braków należy zawrzeć umowę z podmiotami zewnętrznymi;

3) w zawieranych umowach w sposób szczegółowy określić zakres i tryb świadczenia usług, wyposażenie osób wyznaczonych do pracy, w tym w środki ochrony indywidualnej, zgodność zasad pracy z przepisami BHP, sposób komunikacji w przypadku mobilizacji osób oraz bieżącej komunikacji w trakcie prowadzenia robót zimowych;

4) przy zawieraniu umów należy kierować się rachunkiem ekonomicznym i skutecznością realizacji zadań, zgodnie z opracowywanym Planem Akcji Zima.

11. Jednostki oraz komórki organizacyjne i wykonawcze PLK SA realizują działania związane z przygotowaniem do okresu Akcji Zima w sposób umożliwiający pełne zakończenie prac przygotowawczych z dniem 14 listopada danego roku kalendarzowego.

12. Jeśli z przyczyn niezależnych od PLK SA dane zadanie nie może zostać zrealizowane do dnia 14 listopada danego roku kalendarzowego, niezwłocznie po powzięciu takiej informacji jest ona przekazywana do Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej, które określa kierunek dalszych działań i udziela ewentualnego odstępstwa od realizacji wymaganego zadania wskazując ewentualnie działania alternatywne.

13. W zakresie ustalenia liczby pracowników przeznaczonych do prowadzenia prac odśnieżnych i zabezpieczających należy dokonać analizy dla obszaru każdej Sekcji Eksploatacji uwzględniając przy tym:

1) liczbę posterunków;

2) liczbę głowic rozjazdowych;

3) liczbę torów głównych zasadniczych;

4) liczbę torów głównych dodatkowych;

5) liczbę rozjazdów z zabudowanymi i sprawnymi urządzeniami elektrycznego ogrzewania rozjazdów w stosunku do wszystkich eksploatowanych rozjazdów;

6) występowanie miejsc narażonych na zawiewanie śniegu;

7) planowane ograniczenia w prowadzeniu ruchu pociągów w okresie Akcji Zima.

§6.

Przygotowanie infrastruktury kolejowej

1. W okresie Przygotowania do Akcji Zima należy wykonać niezbędne naprawy oraz zabezpieczyć obiekty i urządzenia infrastruktury kolejowej przed wpływem warunków zimowych, w zakresie określonym w instrukcjach wewnętrznych i wymaganiach prawa budowlanego, obejmujące w szczególności:

   1) nawierzchnię kolejową wraz z podtorzem i odwodnieniem;

   2) urządzenia sieci trakcyjnej, polegające na zabezpieczeniu przewodów jezdnych preparatem przeciwoblodzeniowym;

   3) urządzenia ogrzewania rozjazdów;

   4) urządzenia automatyki kolejowej;

   5) budynki i budowle kolejowe;

   6) wodociągi, hydranty, itp.

2. W okresie Przygotowania do Akcji Zima należy usunąć ze stacji i szlaków zbędne przedmioty, materiały oraz wagony, które mogą powodować tworzenie się zasp śnieżnych na torach oraz utrudniać prowadzenie prac odśnieżnych.

3. Do zebrania i odprowadzenia wody spływającej z toru, skarp nasypu itp. służą urządzenia odwadniające naziemne lub podziemne. Przed okresem Akcji Zima należy wykonać prace:

   1) oznaczenie osi przepustów;

   2) oczyszczenie z gałęzi, liści i innych zanieczyszczeń przepustów, rowów oraz pozostałych urządzeń odwadniających (sprawdzić drożność studni i ciągów drenarskich);

   3) odwodnienie i oczyszczenie kanałów pędniowych oraz miejsc usytuowania rygli i napędów zwrotnicowych;

   4) ocieplenie końcówek drenaży i studni drenarskich oraz innych elementów sieci odwodnieniowej;

   5) uzupełnienie pokryw i zamknięć w studniach, sztolniach i galeriach;

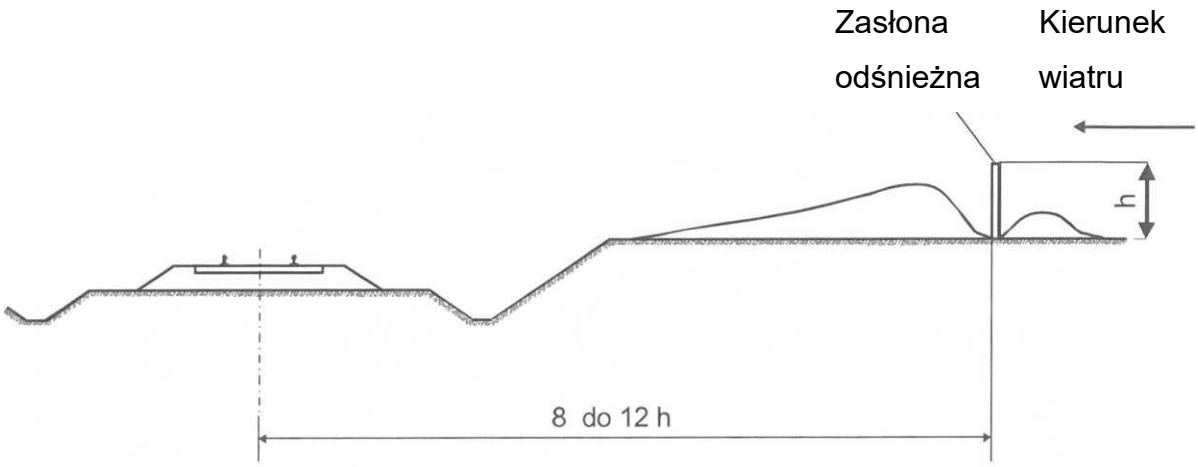
   6) oczyszczenie otwartych wylotów drenarskich oraz usunięcie wszelkich przeszkód

na drogach spływu wód.

4. Urządzenia odwadniające służące odprowadzeniu wód w czasie roztopów powinny być przygotowane do odprowadzenia wód podczas roztopów, m.in. przez:
   1) usuwanie przeszkód znajdujących się na drogach spływu wody, przekopywanie kanałów w rowach zasypanych śniegiem, rozkuwanie i likwidowanie oblodzenia oraz zaśnieżenia przepustów i wylotów drenarskich;
   2) usuwanie śniegu w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, z wlotów i wylotów rowów krytych pod drogą kołową oraz kierowanie wody spływającej z toru kolejowego do rowu otwartego.
5. Podczas roztopów wodę należy odprowadzić do urządzeń odwadniających lub miejsc, z których można ją odpompować.

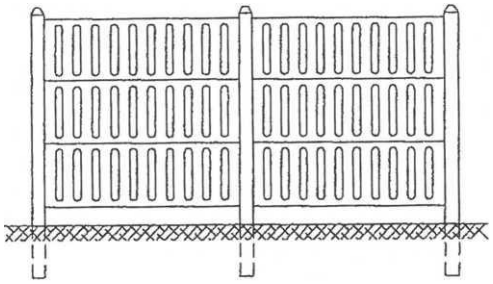
§7.
Osłona linii kolejowej przed zaspami śnieżnymi

1. Dla ochrony linii kolejowych w miejscach zagrożonych zaspami śnieżnymi powinny być urządzane stałe lub przenośne zasłony odśnieżne.
2. Należy dążyć do tworzenia zasłon odśnieżnych z naturalnej roślinności w formie żywopłotów.
3. Wysokość zasłon odśnieżnych nie powinna być mniejsza niż 1,5 m.
4. Odległość zasłon odśnieżnych od osi toru kolejowego powinna uwzględniać tworzenie się zasp śnieżnych na danym odcinku linii kolejowej i ich wielkość. Odległość ta powinna stanowić iloczyn wskaźnika o wielkości od 8 do 12 i wyrażonej w metrach wysokości zasłony odśnieżnej (h) (Rys.1).

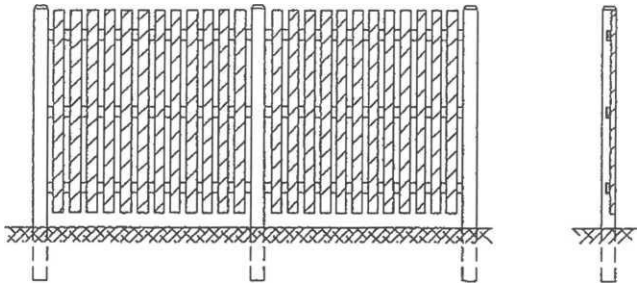


Rys. 1 Odległość ustawiania zasłon

5. Stałe zasłony odśnieżne powinny być urządzane jako żywopłoty lub parkany.
6. Parkany jako stałe zasłony odśnieżne powinny być ustawiane jedynie wtedy, gdy ze względu na warunki miejscowe nie jest możliwe zakładanie żywopłotów.
7. Parkany jako stałe zasłony odśnieżne powinny być wykonywane z trwałych materiałów zapewniających skuteczną ochronę linii kolejowej przed nawiewaniem śniegu np. ze słupków żelbetowych i płyt żelbetowych (Rys. 2) lub wyjątkowo drewnianych (Rys. 3).



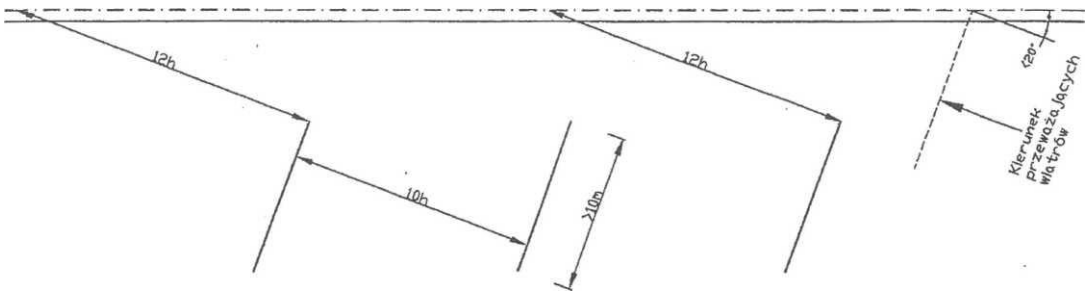
Rys. 2 Zasłona odśnieżna żel betowa (parkan)



Rys. 3 Parkan drewniany z żelbetowymi słupkami

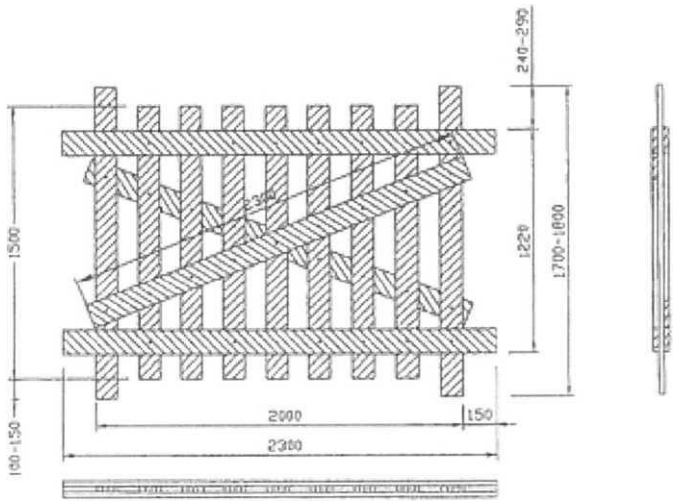
8. Do zakładania żywopłotów należy używać rodzimych gatunków krzewów.
9. Użyte do założenia żywopłotu gatunki krzewów powinny zapewniać:
   1) możliwie gęsty żywopłot na całej jego wysokości;
   2) szybkie tempo przyrostu i uzyskanie wymaganej wysokości żywopłotu.
10. Żywopłoty powinny być urządzane w dwóch rzędach w odległości od 0,5 do 1,0 m jeden rząd od drugiego.
11. Pas gruntu pod żywopłotem wraz z pasami gruntu po obu jego stronach, niezbędnymi do prac związanych z jego utrzymaniem, powinny mieć szerokość od 2,0 do 3,0 m w zależności od rodzaju roślin w żywopłocie.
12. Żywopłoty powinny być utrzymywane na takiej wysokości, aby maksymalnie ograniczały nawiewanie śniegu na tory kolejowe w czasie zamieci śnieżnych.
13. Na terenach, gdzie linie kolejowe są szczególnie narażone na zamiecie śnieżne, powinny być urządzane dwa dwurzędowe żywopłoty, odległość między żywopłotami powinna wynosić od 6,0 do 10,0 m, licząc od zewnętrznej krawędzi pasów przeznaczonych do ich pielęgnacji.
14. Żywopłoty powinny być utrzymywane zgodnie z zasadami ochrony i pielęgnacji roślin.
15. W miejscach, gdzie nie mogą być urządzane stałe zasłony odśnieżne, na okres Akcji Zima powinny być ustawiane przenośne zasłony odśnieżne.
16. Przenośne zasłony odśnieżne wykonuje się jako zasłony drewniane (płotki drewniane) lub z siatki z tworzywa sztucznego.
17. Maksymalne wykorzystanie zasłon przenośnych uzyskuje się przez ustawienie ich pod kątem 90° do przeważającego kierunku wiatrów. Jeżeli

kąt utworzony pomiędzy osią toru, a kierunkiem przeważających wiatrów jest mniejszy od 20°, zasłony należy ustawiać schodkowo (Rys. 4).



Rys.4 Ustawienie zasłon schodkowo

18. Płotki drewniane wykonywane są zazwyczaj z desek o grubości 12-18 mm i szerokości 90 mm.
19. Przykładowa konstrukcja płotka drewnianego przedstawiona jest na Rys. 5.



Rys. 5 Przykład konstrukcji płotka drewnianego

20. Długość kołków drewnianych, do mocowania płotków, powinna wynosić około 2500 mm, ich średnica 80-100 mm. Dolny koniec kołka należy zaostrzyć na długości 250-300 mm, a koniec górny ściąć płasko.
21. Zasłony drewniane powinny być zabezpieczone środkiem impregnacyjnym:

1) deski na całej powierzchni lub dolne i górne ich końce na długości

co najmniej 30 cm;

2) kołki drewniane na całej powierzchni lub co najmniej w części dolnej na długości 1 m.

22. Płotki drewniane mocowane są drutem stalowym (0 3 mm w gatunku goły, miękki) do kołków osadzonych w gruncie. Głębokość osadzenia kołków w otworze (wywierconym najlepiej świdrem mechanicznym o średnicy 10 cm) wynosi 50-75 cm.

23. Zasłony z tworzywa sztucznego:

1) wykonane są z materiału odpornego na wpływy atmosferyczne, zazwyczaj o wysokości 1,30 m, w rolkach o długości 25 mb;

2) siatkę należy ustawiać w temperaturze dodatniej zapewniającej dobre napięcie siatki przy temperaturach ujemnych;

3) siatkę zawiesza się na lince stalowej 0 2,5 mm rozpiętej na słupkach metalowych lub kołkach drewnianych. Słupki metalowe stosowane do mocowania siatki mogą być wykonane z rury stalowej 0 30/24 mm, długości 1800 mm.

24. Zasłony odśnieżne ustawia się w przęsłach (ciągach). Zaleca się następujące długości przęsła (ciągu) oraz odstępy pomiędzy kolejnymi przęsłami, dla różnych rodzajów zasłon:

Rodzaj zasłony odśnieżnej	Długość	
	przęsła(ciągu)	odstępu
żywopłoty	100 m	3 m
płotki drewniane	6 m (max 100 m)	2 m (3 m)
siatka z tworzywa sztucznego	25 m (max 50 m)	3 m

25. W wyjątkowych przypadkach, gdy nie ma możliwości ustawienia zasłon przenośnych, dopuszcza się stosowanie innych rozwiązań, które zapewnią ochronę linii kolejowej przed zaspami śnieżnymi.

26. Zasłony odśnieżne w sąsiedztwie przejazdów i przejść kolejowo-drogowych powinny być usytuowane w odległości zapewniającej warunki widoczności przejazdów i przejść, określone w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami

publicznymi i ich usytuowanie.

27. W miejscach, gdzie obszar kolejowy jest niedostatecznie szeroki Zakłady Linii Kolejowych, zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, mają prawo ustawiać zasłony odśnieżne i zakładać żywopłoty na sąsiadujących z linią kolejową gruntach, za odszkodowaniem. Ustalenie wysokości odszkodowania z tego tytułu następuje w drodze umowy stron. W przypadku braku porozumienia, odszkodowanie ustala starosta, z zastosowaniem zasad przewidzianych przy wywłaszczaniu nieruchomości.

28. Ustawienie zasłon z siatki z tworzyw sztucznych obejmuje następujące czynności:

    1) wytyczenie linii ustawienia zasłon;

    2) wyznaczenie miejsc lokalizacji słupków (co ok. 2,5 m dla słupków drewnianych i co ok. 4,0 m dla metalowych, z 3,0 metrową przerwą między przęsłami);

    3) ustawienie słupków i ich wbicie;

    4) umocowanie linki do podwieszania siatki do kołków ok. 0,10 m od górnej krawędzi siatki i zakotwienie końca linki w odległości ok. 1,6 m od skrajnego słupka;

    5) owinięcie linki po naprężeniu kolejno na słupkach i zakotwienie drugiego końca linki;

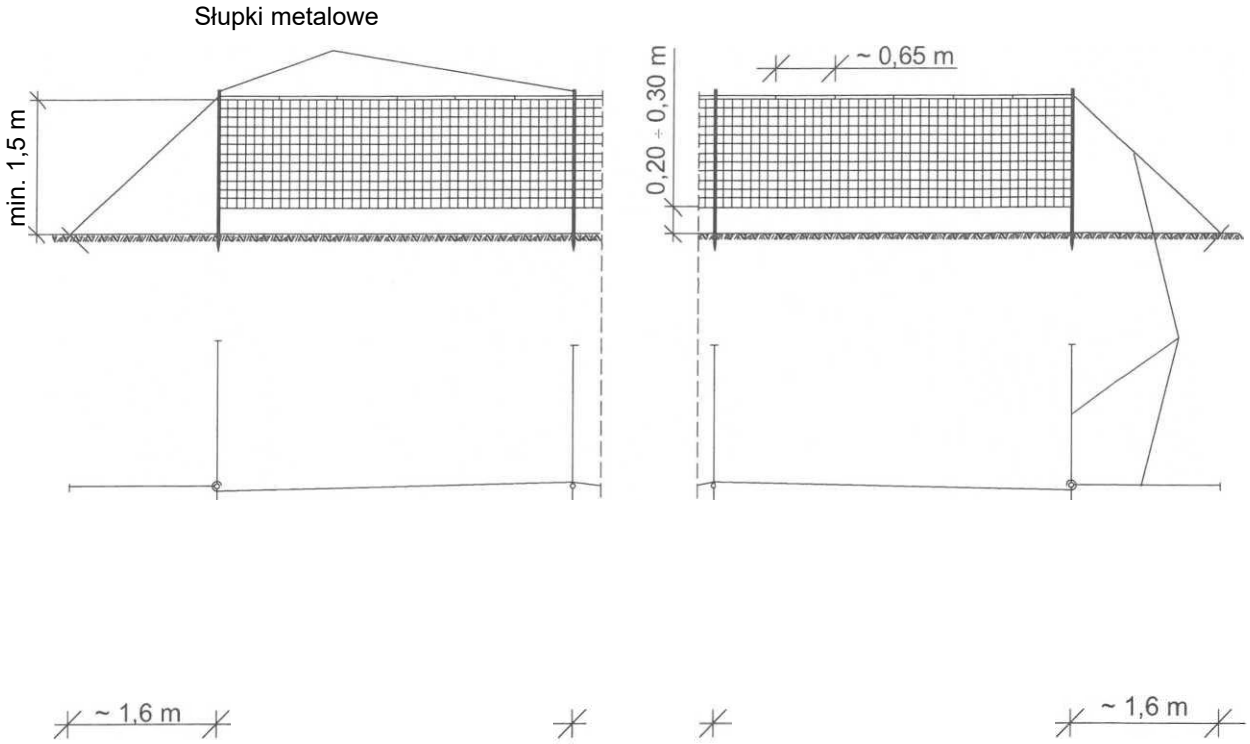
    6) przymocowanie siatki do pierwszego słupka w 4 miejscach;

    7) stopniowe rozwijanie siatki i podwiązywanie kolejno mijankowo do każdego słupka (również w 4 miejscach). Dolna część krawędzi siatki powinna być podwieszona na wysokości ok. 0,20 - 0,30 m nad gruntem;

    8) podwieszenie całej siatki co ok. 0,65 m do naprężonej linki. Przymocowanie siatki do linki i słupków można wykonać np. sznurem konopnym lub drutem, a do słupków drewnianych również gwoździami klamrowymi;

    9) naciągnięcie siatki i założenie odciągów poprzecznych na słupkach skrajnych oraz pośrednich.

29. Przykład ustawienia zasłon z siatki z tworzywa sztucznego pokazano na rysunku 6.

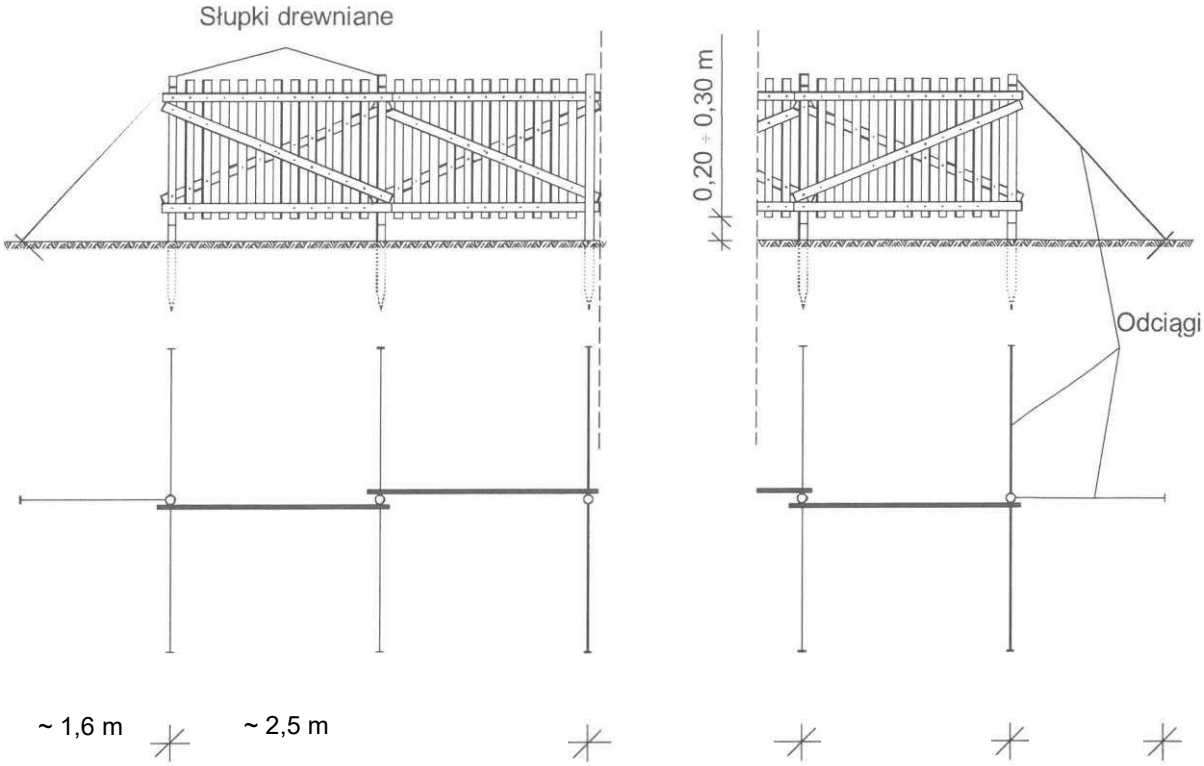


Rys. 6 Przykład ustawienia zasłon z siatki z tworzyw sztucznych

30. Ustawienie zasłon z płotków drewnianych obejmuje następujące czynności:

1) wyznaczenie linii ustawienia zasłon;
2) wyznaczenie miejsc lokalizacji słupków co około 2,00 - 2,50 m;
3) wykonanie otworów pod słupki świdrem lub łomem;
4) wstawienie słupków w otwory i dobicie młotem na głębokość 0,5 - 0,75 m;
5) podwieszenie, za pomocą drutu lub sznurka, płotków drewnianych do słupków, aby dolna ich krawędź była na wysokości 0,2 - 0,3 m nad terenem;
6) założenie odciągów podłużnych i poprzecznych na słupkach skrajnych i pośrednich.

31. Sposób ustawienia zasłon z płotków drewnianych pokazano na rysunku 7.



Rys. 7 Przykład ustawienia zasłon z płotków drewnianych

32. Demontaż zasłony z siatki obejmuje:

1) rozebranie wszystkich elementów zasłony (odciągów, kotew, siatki, linki oraz słupków);

2) zebranie i posortowanie materiału;

3) zmagazynowanie materiałów:

   a) siatka powinna być związana w rolki i ustawiona pionowo pod zadaszeniem,

   b) elementy metalowe jak: linki, słupki, kotwy itp. należy składować

w wiązkach, luzem względnie w opakowaniu, w miejscach suchych, w warunkach zabezpieczających je przed korozją, uszkodzeniem, zabrudzeniem.

33. Demontaż zasłon z płotków drewnianych obejmuje:

1) rozebranie zasłony (zdjęcie płotków, wyjęcie słupków);

2) posortowanie rozebranego materiału na:

a) całkowicie przydatne do ponownego użycia,

b) wymagające naprawy,

c) nie nadające się do użycia;

3) naprawa uszkodzonych elementów płotków;

4) składowanie elementów zasłony (płotki oraz kołki ustawia się w kozły na podkładach, około 0,20 m nad ziemią, kołki ustawia się w piramidy ostrzami do góry);

5) zasłony drewniane nie powinny być składowane pod przewodami napowietrznych linii elektroenergetycznych oraz w obrębie trójkątów widoczności przejazdów kolejowo-drogowych i przejść.

34. Po zakończeniu okresu Akcji Zima należy zdemontować przenośne zasłony odśnieżne.

§8.
Szkolenie pracowników

1. Pracownicy zatrudnieni przy robotach zimowych powinni zostać przeszkoleni odpowiednio do zakresu wykonywanej pracy, przy czym:

1) kierujący robotami, przed przystąpieniem do robót odśnieżnych, obowiązany jest każdorazowo dokonać pouczenia w formie instruktażu na miejscu pracy, obejmującego: imienny podział pracy, kolejność wykonywania zadań, wymagania bhp przy poszczególnych czynnościach;

2) w przypadku posługiwania się narzędziami, sprzętem lub zmechanizowanymi urządzeniami odśnieżnymi - pracownicy powinni zostać zapoznani z zasadami posługiwania się nimi, zaleceniami producenta oraz instrukcjami ich użytkowania,

a także instrukcjami bhp w tym zakresie.

2. Kierujący robotami odnotowuje w dokumentacji (np. karcie zapisu) dokonanie pouczeń bhp, o których mowa w ust. 1 pkt 1. W przypadku zmiany miejsca pracy, pouczenie w nowych warunkach należy powtórzyć.
3. Pracownicy innego pracodawcy przed przystąpieniem do robót odśnieżnych powinni zostać zapoznani z zagrożeniami dla zdrowia i życia oraz sposobami ochrony przed nimi, stosownie do postanowień wewnętrznych obowiązujących w Spółce.
4. Osoby zatrudnione przy robotach zimowych powinny przestrzegać postanowień zawartych w „Wytycznych bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót zimowych” - Załącznik nr 3 do Instrukcji oraz innych regulacji wewnętrznych Spółki lub jednostki organizacyjnej, na której terenie wykonywane są roboty zimowe.

§9.
Warunki socjalne

Zakład Linii Kolejowych oraz Sekcja Eksploatacji powinny zabezpieczyć właściwe warunki realizacji robót zimowych oraz pozostałych zadań Akcji Zima wykonywanych przez pracowników PLK SA, spółek zależnych oraz osób z podmiotów zewnętrznych (współpracujących), o ile warunki umowy z podmiotem zewnętrznym (współpracującym) nie stanowią inaczej.

§10.
Plan Akcji Zima

1. Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej określa wzór oraz sposób prowadzenia dokumentacji związanej z Planem Akcji Zima, w którym zawarte zostaną informację mające wpływ na funkcjonowanie PLK SA w okresie Akcji Zima. Zakład Linii Kolejowych sporządza dokumentację stanowiącą Plan Akcji Zima Zakładu Linii Kolejowych w wersji elektronicznej na dedykowanym zasobie sieciowym, zbierając informacje, także z podległych Sekcji Eksploatacji.
2. Sporządzony i zatwierdzony przez dyrektora danego Zakładu Linii Kolejowych Plan

Akcji Zima Zakładu Linii Kolejowych przekazywany jest przez Zakład Linii Kolejowych do Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej, w terminie do 15 września.

3. Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej przeprowadza we współpracy z Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym oraz komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki właściwymi ds. automatyki, telekomunikacji, energetyki oraz dróg kolejowych analizę przekazanych Planów Akcji Zima Zakładów Linii Kolejowych. W przypadku konieczności wprowadzenia stosownych zmian, Zakład Linii Kolejowych wprowadza je w ciągu 5 dni roboczych od dnia przekazania informacji z Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej. Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej z Planów Akcji Zima Zakładu Linii Kolejowych tworzy Plan Akcji Zima PLK SA.
4. Koordynator Akcji Zima zatwierdza Plan Akcji Zima PLK SA w terminie do 20 października. Zatwierdzenie Planu Akcji Zima PLK SA wprowadza dokument do realizacji.
5. Plan Akcji Zima Zakładu Linii Kolejowych zgodnie z wzorem opracowanym przez Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej zawiera informacje mające wpływ na funkcjonowanie PLK SA w okresie Akcji Zima, między innymi:
   1) pracowników własnych i podmiotów zewnętrznych (współpracujących) zaangażowanych do prowadzenia robót zimowych;
   2) lokalizacje zasłon odśnieżnych na liniach kolejowych;
   3) zasad gotowości zasobów technicznych do realizacji robót zimowych, miejsca stacjonowania, wyposażenia w pojazdy i sprzęt, organizacji gotowości i mobilizowania;
   4) zasad koordynacji pracy zasobów własnych oraz podmiotów zewnętrznych (współpracujących);
   5) zasad identyfikowania trudności w prowadzeniu robót zimowych, utrzymania przejezdności, prowadzenia ruchu pociągów oraz zgłaszania potrzeb wsparcia przez sąsiednie jednostki lub struktury nadrzędne;
   6) działań mających na celu zredukowanie lub wyeliminowanie prawdopodobieństwa wystąpienia utrudnień wywołanych warunkami atmosferycznymi;
   7) zasady współdziałania pomiędzy podległymi Sekcjami Eksploatacji;
   8) zasady współpracy z podmiotami zewnętrznymi;

9) plan awaryjny wykonawstwa zastępczego;

10) wykaz rozjazdów wyposażonych i niewyposażonych w elektryczne ogrzewanie rozjazdów;

11) zasad monitorowania prognoz pogody IMGW oraz rzeczywistych warunków atmosferycznych;

12) planowanych działań mających na celu uzupełnienie ewentualnych absencji pracowników w okresie Akcji Zima;

13) zasad analizowania występujących usterek i awarii w infrastrukturze, urządzeniach, sprzęcie, pojazdach i narzędziach przewidzianych do Akcji Zima oraz podejmowania działań mających na celu niezwłocznie naprawę lub uzupełnienie braków;

14) zasad zapewnienia całodobowego przekaz informacji w strukturze PLK SA;

15) zasad współdziałania z organami administracji publicznej, w tym centrami zarządzania kryzysowego i innymi instytucjami, w sprawach dotyczących usuwania skutków ekstremalnych warunków pogodowych;

16) wyznaczonych pracowników do niezwłocznego mobilizowania lub koordynowania zasobów własnych (pracowników oraz sprzętu) oraz zasobów podmiotów współpracujących (do odśnieżania torów i rozjazdów oraz odśnieżania infrastruktury pasażerskiej), w następstwie wydanych ostrzeżeń pogodowych przez IMGW lub wcześniej nieprognozowanych a występujących warunków atmosferycznych;

17) pracowników do nadzoru realizacji Planu Akcji Zima na obszarze swojego działania;

18) pracowników do analizowania występujących braków w dostępności pracowników własnych i podmiotów zewnętrznych (współpracujących) zaangażowanych do Akcji Zima oraz podejmowania stosownych działań mających na celu uzupełnienie absencji;

19) pracowników do analizowania występujących usterek i awarii w infrastrukturze urządzeniach, sprzęcie, pojazdach i narzędziach przewidzianych do Akcji Zima oraz podejmowania działań mających na celu niezwłocznie naprawę lub uzupełnienie braków;

20) pracowników do współdziałania z organami administracji publicznej, w tym centrami zarządzania kryzysowego i innymi instytucjami, w sprawach dotyczących usuwania skutków ekstremalnych warunków pogodowych, stosownie do obszaru swojego

działania;

21) pracowników do rejestrowania przebiegu Akcji Zima, w tym przeprowadzonych robót zimowych oraz wpływu warunków atmosferycznych na procesy eksploatacyjne;

22) pracowników posiadających odpowiednie uprawnienia do zakresu wykonywanej pracy w ramach robót zimowych i innych prac związanych z Akcją Zima;

23) zasad zabezpieczenia warunków socjalnych dla pracowników;

24) kolejności zimowego utrzymania linii kolejowych;

25) zasad ustalenia liczby pracowników przeznaczonych do prowadzenia prac odśnieżnych i zabezpieczających;

26) wyznaczonych miejsc do wywozu śniegu;

27) zasad realizacji prac przyczyniając się do właściwego odwodnienia infrastruktury kolejowej;

28) zasad przygotowania infrastruktury kolejowej do okresu Akcji Zima oraz spodziewanych warunków atmosferycznych.

6. Każdy posterunek zapowiadawczy w okresie Akcji Zima powinien posiadać stosowne informacje z Planu Akcji Zima (tzw. wyciąg z Planu Akcji Zima) w zakresie obszaru swojego działania. Zadanie to realizowane jest przez Sekcje Eksploatacji, na terenie której znajduje się dany posterunek zapowiadawczy.

§11.
Kolejność zimowego utrzymania linii kolejowych

1. Zakład Linii Kolejowych w ramach Planu Akcji Zima Zakładu Linii Kolejowych określa na swoim terenie kolejność zimowego utrzymania linii kolejowych oznaczając:

   1) linie kolejowe pierwszej kolejności zimowego utrzymania (stanowiące priorytet w prowadzeniu utrzymania przejezdności);

   2) linie kolejowe drugiej kolejności zimowego utrzymania.

2. Na stacjach tory główne zasadnicze odśnieżane są w kolejności zgodnej z kolejnością odśnieżania linii, na których leżą. Kolejność odśnieżania torów głównych dodatkowych oraz torów bocznych ustalana jest na bieżąco przez Sekcje

Eksploatacji zgodnie z potrzebami eksploatacyjnymi.

3. Wyznaczanie kolejności zimowego odśnieżania linii kolejowych należy prowadzić z uwzględnieniem planowanej dla okresu Akcji Zima pracy eksploatacyjnej, istotnych czynników przyczyniających się do priorytetów przewozowych oraz możliwości zasobów przewidzianych do Akcji Zima.
4. Linie kolejowe zlokalizowane w ciągu europejskich korytarzy transportowych oraz linie magistralne zostają zakwalifikowane do pierwszej kolejności zimowego utrzymania.

Rozdział 3.
Działania podejmowane w okresie Akcji Zima

§12.
Przedsięwzięcia techniczno-organizacyjne w okresie Akcji Zima

1. Uczestnicy procesu eksploatacyjno-przewozowego zobowiązani są do wdrażania działań zapobiegających lub ograniczających rozmiary zakłóceń wywołanych zimowymi warunkami atmosferycznymi w zakresie swojego działania.
2. Do zadań jednostek/komórek organizacyjnych PLK SA należy w szczególności:
   1) prowadzenie robót zimowych;
   2) zapewnienie gotowości zespołów oraz pojazdów, sprzętu i maszyn odśnieżnych;
   3) koncentrowanie sił i środków technicznych w lokalizacjach zapewniających szybki czas reakcji oraz równomierną osłonę sieci kolejowej;
   4) dyslokacja sprzętu odśnieżnego w rejony występowania ekstremalnych warunków pogodowych;
   5) uruchamianie jazd pojazdów trakcyjnych w celu usuwania oblodzenia i oszronienia z przewodów jezdnych sieci trakcyjnej (przecieranie);
   6) przepuszczanie pociągów tranzytowych możliwie bez postoju;
   7) niezwłoczne informowanie przewoźników kolejowych o zaistnieniu sytuacji wywołanej warunkami atmosferycznymi, która może spowodować zakłócenia w realizacji przejazdu pociągów;

8) wdrażanie, w uzgodnieniu z przewoźnikami kolejowymi, zmian w organizacji ruchu pociągów, np. kierowanie pociągów inną trasą;

9) odwoływanie planowanych prac utrzymaniowych na okres i obszarze obowiązywania ostrzeżeń wydanych przez IMGW lub występujących zakłóceń w prowadzeniu ruchu kolejowego. Ograniczenie to nie dotyczy przeglądów sieci trakcyjnej realizowanych podczas obowiązywania ostrzeżeń IMGW I oraz II stopnia, których wykonanie jest konieczne dla utrzymania wymaganego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego;

10) organizowanie zabezpieczania przewodów jezdnych sieci trakcyjnej przed wpływem niekorzystnych warunków atmosferycznych;

11) zamawianie lokomotyw osłonowych oraz zapewnianie gotowości wybranych pojazdów PLK SA;

12) koordynowanie zasobów własnych oraz zewnętrznych celem skutecznego przeciwdziałania występującym utrudnieniom;

13) uwzględnienie terminu rozpoczęcia świadczenia usług związanych z utrzymaniem elektrycznego ogrzewania rozjazdów poza okresem Akcji Zima.

3. Do zadań przewoźników kolejowych należy w szczególności:

1) odwoływanie lub zawieszanie kursowania pociągów, we współpracy z Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym;

2) uruchamianie pociągów taborem przygotowanym do realizacji przewozów w okresie Akcji Zima;

3) bieżące usuwanie oblodzenia zlokalizowanego na podwoziu taboru oraz zabezpieczanie podwozia dedykowanymi środkami ograniczającymi ryzyko tworzenia oblodzenia;

4) zastępowanie pojazdów trakcyjnych, w przypadku wystąpienia niekorzystnych warunków pogodowych powodujących ograniczenia w ich eksploatacji, innymi pojazdami zapewniającymi normalne funkcjonowanie w takich warunkach;

5) wdrażanie opracowanych przez przewoźników kolejowych planów działania na wypadek utknięcia pociągów pasażerskich w zaspach śnieżnych lub wystąpienia innych utrudnień w przewozie osób;

6) jazda elektrycznymi pojazdami trakcyjnymi przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu, w przypadku wystąpienia szadzi lub oblodzenia przewodów sieci

trakcyjnej;

7) współpraca z Dyspozyturą Główną Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym oraz właściwą obszarowo Ekspozyturą Zarządzania Ruchem Kolejowym w zakresie wdrażania zmian w prowadzeniu ruchu pociągów (komunikowanie pociągów, kierowanie inną trasą, skrócenie relacji, wyznaczenie dodatkowych postojów, stosowanie podwójnej trakcji itp.);

8) informowanie dyżurnych ruchu przez drużyny trakcyjne o dostrzeżonych zagrożeniach wywołanych silnymi wiatrami i opadami śniegu, występujących przypadkach zawiewania torów, nieodśnieżonych lub oblodzonych peronach oraz o innych przeszkodach w ruchu;

9) wprowadzenie zasady, że w pojazdach kolejowych zasilanych trakcją elektryczną stosuje się nakładki ślizgowe na pantografach o zwiększonej wytrzymałości na oddziaływanie lodu i szadzi utrzymujących się na przewodach jednych sieci trakcyjnej – tzw. zimowych nakładek;

10) użytkowanie i eksploatowanie infrastruktury stacyjnej do obsługi taboru kolejowego w sposób niewpływający negatywnie na stan toru, podtorza i urządzeń.

4. Do zadań innych podmiotów uczestniczących w procesie eksploatacyjno-przewozowym należy w szczególności:

1) pełna i terminowa realizacja zadań wynikających z przewidzianego dla nich udziału w robotach zimowych oraz naprawach infrastruktury kolejowej;

2) zapewnienie sprawnego funkcjonowania własnych lub zarządzanych instalacji, urządzeń, budynków i budowli, związanych z prowadzeniem ruchu pociągów oraz obsługą podróżnych i przewozem towarów.

§13.
Mobilizowanie zasobów

1. W następstwie wydanych ostrzeżeń IMGW lub w następstwie wystąpienia wcześniej nieprognozowanych zimowych warunków atmosferycznych rozpoczyna się mobilizacja zasobów własnych oraz zewnętrznych celem przeciwdziałania wpływowi tych warunków na infrastrukturze PLK SA lub usuwanie skutków oddziaływania zimowych warunków atmosferycznych.

2. Mobilizacja zasobów będąca następstwem wydanych przez IMGW ostrzeżeń polega

na:

1) informowaniu zespołów własnych oraz podmiotów zewnętrznych (współpracujących) o konieczności mobilizacji w związku z prognozowanym występowaniem zimowych zjawisk atmosferycznych, stopniu ostrzeżenia, rodzaju zjawiska oraz godzinie rozpoczęcia obowiązywania ostrzeżenia;

2) gotowości zasobów własnych oraz podmiotów zewnętrznych (współpracujących) do podjęcia robót zimowych lub innych zadań wynikających z przeciwdziałania lub usuwania skutków występowania zimowych zjawisk atmosferycznych, z chwilą rozpoczęcia obowiązywania wydanego przez IMGW ostrzeżenia;

3. Mobilizacja zasobów będąca następstwem występujących a wcześniej nieprognozowanych zimowych zjawisk atmosferycznych polega na:

1) informowaniu zespołów własnych oraz podmiotów zewnętrznych o konieczności niezwłocznej mobilizacji;

2) koordynacji pracy zespołów własnych i podmiotów zewnętrznych oraz weryfikacji godziny rozpoczęcia gotowości lub podjęcia działań.

4. Informowanie, o którym mowa powyżej odbywa się wcześniej ustaloną skuteczną drogą komunikacji przy jednoczesnym zapewnieniu jej niezwłocznego przekazu.

§14.
Roboty zimowe

1. W zależności od rodzaju i stopnia nasilenia niekorzystnych warunków atmosferycznych roboty zimowe polegają na:

1) odśnieżaniu torów i rozjazdów oraz innych elementów infrastruktury kolejowej (w tym infrastruktury pasażerskiej);

2) usuwaniu zaśnieżenia i oblodzenia rozjazdów kolejowych;

3) uprzątaniu śniegu i likwidacji śliskości z powierzchni infrastruktury pasażerskiej oraz z przejazdów kolejowo-drogowych i przejść;

4) usuwaniu zasp śnieżnych i innych przeszkód w torze np. powalonych drzew i gałęzi;

5) usuwaniu nadmiaru śniegu z dachów budynków, zwłaszcza płaskich o dużej powierzchni, wiat peronowych i innych zadaszeń;

6) usuwaniu sopli i nawisów śnieżnych oraz zapewnieniu drożności rynien i rur spustowych dachów budynków i wiat peronowych;

7) likwidacji skutków intensywnego topnienia śniegu;

8) usuwaniu usterek i awarii w nawierzchni kolejowej, sieci trakcyjnej oraz w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym.

2. Oczyszczanie i uprzątanie śniegu z torów stacyjnych powinno być prowadzone z uwzględnieniem postanowień regulaminu technicznego stacji.

3. W przypadku powierzenia czynności związanych z utrzymaniem zimowym infrastruktury pasażerskiej podmiotom zewnętrznym, realizacja czynności podlega kontroli przez właściwą jednostkę/komórkę organizacyjną, z uwzględnieniem warunków zawartych umów.

§15.
Monitorowanie sytuacji zimowej

1. Nadzór nad przebiegiem robót zimowych i ich bieżącą ocenę sprawuje:

1) Dyspozytura Główna Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym - na obszarze działania Spółki;

2) Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym - na obszarze działania danej Ekspozytury;

3) Dyspozytor zakładowy w Zakładzie Linii Kolejowych - na obszarze działania Zakładu Linii Kolejowych.

2. W przypadku identyfikacji niewłaściwego przebiegu robót zimowych lub niewystarczających sił i środków zaangażowanych do prowadzenia robót zimowych Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym przekazuje stosowne informacje do dyspozytora zakładowego.

3. W przypadku braku poprawy sytuacji Dyspozytura Główna lub Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym informuje Kierownika Akcji Zima w danym Zakładzie Linii Kolejowych.

4. W przypadku dalszego braku poprawy sytuacji Dyspozytura Główna Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym informuje o tym fakcie Koordynatora Akcji Zima.

§16.
Meldunek Akcji Zima

1. Meldunki Akcji Zima sporządza się dla faz od 0 do III w cyklu 12 godzinnym, oddzielnie:

   1) za czas pracy od 6^{00} do 18^{00} (wprowadzany do SEPE do godz. 18^{30});

   2) za czas pracy od 18^{00} do 6^{00} (wprowadzany do SEPE do godz. 6^{30}).

2. Meldunek sporządza dyspozytor zakładowy lub inna osoba wyznaczona przez Kierującego Akcją Zima w Zakładzie Linii Kolejowych według formularza zawartego w systemach eksploatacyjnych PLK SA.

3. W przypadku, gdy z przyczyn technicznych nie jest możliwe wprowadzenie meldunku w SEPE, informacje niezbędne do wprowadzenia meldunku przekazywane są telefonicznie lub pocztą elektroniczną do dyspozytora koordynatora Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym, który po ich weryfikacji i ewentualnym uzupełnieniu wprowadza je do SEPE.

4. Wszelkie informacje dotyczące utrudnień technicznych uniemożliwiających wprowadzenie meldunku należy zgłaszać na bieżąco do dyspozytora koordynatora Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym, a ten do Dyspozytury Głównej.

5. Główny Dyspozytor Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym może zarządzić okresowo zmianę godzin wprowadzania meldunków Akcji Zima.

§17.
Informacje o warunkach atmosferycznych

1. Prognozy i ostrzeżenia meteorologiczne należy śledzić na bieżąco za pomocą dedykowanej strony internetowej IMGW. W przypadku zaistnienia utrudnień wynikających z prawidłowego działania strony internetowej IMGW, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym przesyła do dyspozytur Zakładów Linii Kolejowych informacje odnoszące się do spodziewanych warunków atmosferycznych.

2. W przypadku wystąpienia wcześniej nieprognozowanych warunków atmosferycznych powodujących utrudnienia w prowadzeniu ruchu pociągów lub zagrożenia na obszarze infrastruktury pasażerskiej sąsiadujące ze sobą Zakłady Linii Kolejowych informują się wzajemnie o spodziewanym zagrożeniu.

§18.
Odśnieżanie torów i rozjazdów

1. W przypadku występowania opadów śniegu należy w pierwszej kolejności nie dopuścić do zalegania śniegu tworzącego zaspy w znaczący sposób utrudniających lub uniemożliwiających prowadzenie ruchu pociągów. W tym celu należy realizować jazdy patrolowe z wykorzystaniem w pierwszej kolejności pojazdów PLK SA (w tym wózki motorowe, drezyny) wyposażonych w sprzęt odśnieżny. Dotyczy to, także występowania silnego wiatru na odcinkach linii kolejowych prowadzonych na obszarach leśnych oraz na obszarach z blisko rosnącym drzewostanem zagrażającym bezpieczeństwu ruchu pociągów.

2. Do realizacji jazd patrolowych z wykorzystaniem pojazdów PLK SA należy wyznaczyć pojazdy nieposiadające ograniczeń prędkości wynikających z zamontowanego sprzętu odśnieżnego. W przypadku braku takich pojazdów należy wyznaczyć inne, których ograniczenia są najmniejsze.

3. W przypadku pozostawania w dyspozycji PLK SA lokomotyw osłonowych zasilanych trakcją elektryczną należy wykorzystać te pojazdy do realizacji jazd patrolowych, w tym odszraniania/odladzania przewodów jezdnych sieci trakcyjnej oraz weryfikacji sprawności samych pojazdów i ich przydatności do realizacji działań na rzecz PLK SA.

4. Do odśnieżania torów i rozjazdów, zależnie od grubości zalegania śniegu należy używać następujących maszyn:

   1) pługi lemieszowe, które usuwają zaspy śnieżne o wysokości do 1,5 m z toru na pobocze, na jedną lub dwie strony;

   2) zespoły odśnieżne (tzw. kombajny odśnieżne), które zbierają śnieg z toru o grubości do 0,9 m bezpośrednio na wagony wyposażone w przenośniki taśmowe;

   3) odśnieżarki lemieszowo-wirnikowe, które usuwają z torów śnieg o grubości do 1,0 m;

   4) wózki motorowe wyposażone w przystawki lemieszowe, które usuwają z toru śnieg o grubości do 0,5 m;

5) odśnieżarki szczotkowe oraz wózki motorowe wyposażone w przystawki szczotkowe, które usuwają śnieg z rozjazdów i torów stacyjnych o grubości do 0,3 m;

6) drezyny hydrauliczne wyposażone w przystawki frezowe oraz lemieszowe, które usuwają z torów śnieg frezem do 1,0 m, lemieszem do 0,5 m;

7) pociągi ratownictwa technicznego wyposażone w przystawki odśnieżne frezowe, które usuwają z torów śnieg o grubości do 1,0 m;

8) pojazdy szynowo - drogowe ratownictwa technicznego wyposażone w przystawki odśnieżające frezowe, które usuwają z torów śnieg o grubości do 1,0 m.

5. Dla zapewnienia bezpiecznej pracy maszyn odśnieżnych należy:

   1) usuwać na bieżąco z torów i międzytorzy materiały budowlane, nawierzchniowe, usypy i spady oraz inne przedmioty, które mogą stanowić przeszkody w pracy maszyn odśnieżnych;

   2) oznaczyć wskaźnikami W13 miejsca (mosty, przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, rozjazdy, czujniki szynowe i inne urządzenia), przed którymi podczas odśnieżania powinny być podniesione noże i złożone lemiesze maszyny odśnieżnej.

6. Kierujący robotami zobowiązany jest do posiadania wykazu urządzeń w torach, na które oddziałują pociągi, szczególnie narażonych na uszkodzenia podczas pracy maszyn odśnieżnych.

7. Podczas eksploatacji i obsługi maszyn odśnieżnych należy stosować się do postanowień dokumentacji systemu utrzymania (DSU) oraz dokumentacji techniczno-ruchowej (DTR) danej maszyny i urządzeń będących na wyposażeniu tej maszyny, a także do postanowień „Instrukcji użytkowania oraz utrzymania pługów i zespołów odśnieżnych Id-13”.

8. Do prac odśnieżnych może być używany sprzęt pomocniczy taki, jak: wózki motorowe, wagony platformy do wywozu śniegu, spycharki, ładowarki itp.

9. Ręczne oczyszczenie torów i rozjazdów wykonuje się przy użyciu:

   1) łopat do usuwania śniegu i rozkruszonego lodu;

   2) drążków do kruszenia lodu;

   3) skrobaczek do odkuwania lodu;

4) mioteł do usuwania śniegu;

5) szczotek do zwrotnic (stosowane również do oczyszczania żłobków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach);

6) innych narzędzi i sprzętu zapewniającego bezpieczną i wydajną pracę.

10. Przy ręcznym odśnieżaniu rozjazdów w pierwszej kolejności czyści się przestrzeń między iglicą a opornicą, od osady do ostrza iglicy oraz żłobki w kierownicach i krzyżownicy. Przy większej warstwie (ponad 20 cm) śnieg należy usuwać jednocześnie na całej długości rozjazdu

11. Dla przepuszczenia pociągu, można początkowo ograniczyć się do oczyszczenia toru i rozjazdu na szerokości niezbędnej do bezpiecznego przejazdu pojazdów kolejowych. Ściany boczne wykonanego przekopu śnieżnego powinny mieć takie nachylenie, aby nie dochodziło do obsuwania się śniegu.

12. Podczas prac odśnieżnych śnieg należy odrzucać tak, aby nie powstały zwały śniegu mogące spowodować tworzenie się zasp na torze i przeszkód w odpływie wód z topniejącego śniegu.

13. Jeżeli warunki miejscowe (np. na stacji) uniemożliwiają rozproszenie odrzucanego śniegu na dużej powierzchni terenu, należy śnieg zebrać w pryzmy i niezwłocznie wywieźć do wyznaczonych miejsc składowania.

14. W przypadku braku możliwości sukcesywnego wywożenia śniegu, można tymczasowo składować go w miejscach, gdzie nie będzie utrudniał ruchu pociągów, czynności związanych z obróbką pociągów i wagonów lub przemieszczania się pasażerów.

15. Po usunięciu zasp śnieżnych z torów, oczyszczone miejsca należy, w miarę możliwości, osłonić przenośnymi zasłonami odśnieżnymi, aby nie dopuścić do ponownego zawiania torów śniegiem.

§19.
Odmrażanie rozjazdów kolejowych

1. Odmrażanie rozjazdów kolejowych polega na wytapianiu śniegu i lodu w rozjazdach kolejowych przy pomocy urządzeń ogrzewania rozjazdów i innych metod dopuszczonych do stosowania.

2. Przed okresem Akcji Zima należy wykonać przegląd urządzeń

ogrzewania rozjazdów kolejowych, zrealizować zaplanowane i poawaryjne naprawy oraz prace konserwacyjno-utrzymaniowe.

3. Szczegółowe zasady eksploatacji i utrzymania urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów oraz warunki bezpieczeństwa pracy przy ich utrzymaniu określa „Instrukcja eksploatacji i utrzymania urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów let- 1”.

4. Stosowanie urządzeń ogrzewania rozjazdów nie zwalnia z obowiązku mechanicznego lub ręcznego oczyszczania rozjazdu ze śniegu i lodu oraz usuwania nadmiaru śniegu zalegającego w torze przed rozjazdem.

§20.
Zabezpieczenie rozjazdów przed przymarzaniem

1. Zabezpieczenie rozjazdu przed przymarzaniem polega na smarowaniu ruchomych części rozjazdu środkami niskokrzepnącymi.

2. Do smarowania rozjazdów mogą być używane tylko środki smarowe, które posiadają dopuszczenie do stosowania wydane przez Spółkę.

3. Miejsca podlegające smarowaniu powinny być uprzednio oczyszczone z zanieczyszczeń.

4. Preparaty do smarowania rozjazdów należy używać zgodnie z wymaganiami określonymi przez producenta, szczególnie w zakresie warunków, częstotliwości i sposobu nakładania oraz zapewnienia ochrony zdrowia i bezpieczeństwa.

5. Opakowania do przechowywania oraz dozowania preparatów do smarowania rozjazdów winny być oznakowane w sposób umożliwiający identyfikację produktu.

§21.
Odśnieżanie i likwidacja śliskości z powierzchni infrastruktury pasażerskiej

1. Do prac odśnieżnych należy stosować przede wszystkim sprzęt specjalistyczny przeznaczony do tego celu, jak: pługi, szczotki rotacyjne i odśnieżarki prowadzone ręcznie.

2. Niezależnie od postanowień powyżej, odśnieżanie można wykonywać przy użyciu

ręcznego sprzętu jak łopaty i miotły.

3. Rodzaj sprzętu odśnieżnego powinien być dostosowany do wielkości odśnieżanej powierzchni oraz rodzaju i ilości śniegu.

4. Ciężar oraz gabaryty sprzętu odśnieżnego powinny być dostosowane do nośności odśnieżanej konstrukcji, zapewniać łatwość manewrowania oraz możliwość ich dogodnego przemieszczania.

5. Prace odśnieżne należy rozpocząć nie później niż jedną godzinę od rozpoczęcia opadów i usunąć śnieg, błoto pośniegowe, lód najpóźniej do trzech godzin od ustania opadów.

6. W przypadku ciągłego opadu śniegu, kiedy grubość warstwy śniegu będzie zagrażała bezpieczeństwu podróżnych i lub utrudniała przemieszczanie się, a także w przypadku gdy strefa zagrożenia wraz z linią bezpieczeństwa będą pokryte śniegiem lub oblodzone, odśnieżanie należy wykonywać w sposób ciągły.

7. W przypadku ciągłego opadu śniegu, kiedy grubość warstwy śniegu będzie zagrażała bezpieczeństwu podróżnych lub znacząco utrudniała przemieszczanie się podróżnych, odśnieżanie należy powtarzać.

8. Świeży opad śniegu należy usuwać sprzętem specjalistycznym lub ręcznym, bez stosowania środków chemicznych.

9. Cienkie warstwy zlodowaciałego lub ubitego śniegu można usuwać za pomocą środków chemicznych do tego przeznaczonych, przy uwzględnieniu ich charakterystyk.

10. W przypadku użycia środków do usuwania śliskości innych niż piasek, śnieg/śliskości wraz z błotem pośniegowym powinny być usunięta w ciągu maksymalnie dwóch godzin od użycia środka.

11. Do usuwania i łagodzenia skutków śliskości zimowej należy stosować środki chemiczne oraz materiały uszorstniające (piasek), obojętne dla materiału konstrukcji nawierzchni (w tym nawierzchni peronów, kładek i ciągów komunikacyjnych), uwzględniając instrukcje ich stosowania.

12. Perony powinny być odśnieżane na długości odpowiadającej co najmniej długości najdłuższego składu pociągu pasażerskiego zatrzymującego się przy danej krawędzi peronowej oraz na długości dojścia do miejsca zatrzymywania się pociągów oraz dojść do wyposażenia infrastruktury pasażerskiej z zastrzeżeniem, że

strefa zagrożenia wraz z pasem bezpieczeństwa ma być odśnieżona na całej długości perony.

13. Po ustaniu opadów śniegu należy niezwłocznie usunąć błoto pośniegowe
14. Należy unikać nieuzasadnionej obecności rozsypanego piachu na peronach.
15. Minimalna szerokość odśnieżania peronów powinna być równa szerokości strefy zagrożenia wraz z pasem bezpieczeństwa, powiększonej co najmniej o 1,6 m.
16. Prace przy odśnieżaniu peronów należy prowadzić w sposób zapewniający bezpieczeństwo osób znajdujących się na peronie, w tym zatrudnionych przy odśnieżaniu, a jednocześnie nie stwarzający utrudnień w przemieszczaniu się. Podczas wykonywania prac związanych z odśnieżaniem należy przestrzegać wewnętrznych regulacji Spółki, uwzględniając przy tym warunki miejscowe, a w szczególności strefy zagrożenia znajdujące się przy krawędziach peronów, związane z ruchem pojazdów kolejowych.
17. Dojścia do miejsca zatrzymania się pociągu oraz dojścia do wyposażenia infrastruktury pasażerskiej należy odśnieżać na szerokości co najmniej 1,6 m.
18. Drogi dojścia do peronów należy odśnieżać na całej szerokości chodnika, schodów, spoczników i pochylni.
19. Pozostawienie śniegu w pryzmach na peronach dopuszcza się tylko wówczas, gdy nie stwarza on utrudnień dla poruszania się podróżnych oraz zagrożeń ich bezpieczeństwa.
20. W przypadku konieczności składowania zebranego śniegu w pryzmach na peronie, należy umożliwić przemieszczanie się z jednej krawędzi peronowej na drugą, tworząc przejścia o szerokości min. 1,6 m. Przejścia takie należy wykonać nie rzadziej niż co 10,0 m, chyba że warunki przemieszczania się podróżnych wymagają zmniejszenia odległości między przejściami.
21. Dopuszczalne jest pozostawienie na drogach dojścia zalegającego w pryzmach śniegu, gdy nie utrudnia on swobodnej komunikacji.
22. Niedopuszczalne jest zrzucanie śniegu, błota pośniegowego, lodu, piasku i innych pozostałości po odśnieżaniu/odladzaniu z peronów oraz kładek dla pieszych na tory.
23. W przypadku powierzenia utrzymania zimowego infrastruktury pasażerskiej podmiotowi zewnętrznemu i niewywiązywaniu się przez niego z powierzonych obowiązków należy wdrożyć wykonawstwo zastępcze na warunkach zawartej

umowy.

24. W przypadku II i III fazy Akcji Zima odśnieżanie infrastruktury pasażerskiej można realizować w ograniczonym zakresie z wymaganym utrzymaniem strefy zagrożenia wraz z pasem bezpieczeństwa oraz dróg dojścia.

§22.
Odśnieżanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść

1. Zakład Linii Kolejowych odpowiada za odśnieżanie przejazdów kolejowo-drogowych oraz przejść, z wyłączeniem przejazdów i przejść użytkowanych na podstawie umowy zawartej między Spółką, a użytkownikiem przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia. Odśnieżaniu przejazdów kolejowo-drogowych podlega odcinek drogi ograniczony z dwóch stron rogatkami, a w przypadku ich braku - odcinek drogi ograniczony liniami wyznaczonymi w odległości 4,0 m od każdej ze skrajnych szyn.
2. Odśnieżanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść polega na usuwaniu śniegu, błota pośniegowego i lodu oraz oczyszczaniu z zanieczyszczeń żłobków na przejeździe.
3. Zakład Linii Kolejowych może zawrzeć z podmiotem zewnętrznym (np. zarządcą drogi) lub osobą fizyczną (donajętą) umowę na odśnieżanie przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.
4. Podczas wykonywania w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia prac odśnieżnych pługiem drogowym, zebrany śnieg powinien być zsunięty na pobocze przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem. Podczas przejazdu pługa drogowego przez tory pług musi być wolny od śniegu, aby zapobiec nanoszeniu zwałów śniegu na torowisko kolejowe.
5. Do usuwania śliskości zimowej na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach nie należy stosować środków chemicznych, które powodują zjawisko elektrolizy (np. chlorku sodu).

§23.
Likwidacja wysadzin

1. Zakład Linii Kolejowych jest zobowiązany do identyfikowania miejsc tworzenia wysadzin, okresów ich pojawiania się i zanikania oraz ich wielkości.
2. Zabezpieczenie miejsc z wysadzinami polega na łagodzeniu przejść od normalnego poziomu toków do miejsc wysadzonych oraz na doprowadzeniu obu toków szyn do właściwego położenia jednego toku względem drugiego i wprowadzeniu w razie potrzeby ograniczenia prędkości pociągów.
3. W przypadku występowania wysadzin należy postępować zgodnie z zaleceniami ujętymi w „Warunkach technicznych utrzymania podtorza kolejowego ld-3”.

Rozdział 4.
Wytyczne bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót zimowych

§24.
Postanowienia ogólne

1. Przy robotach zimowych można zatrudniać tylko pracowników, którzy posiadają wymagane szkolenie w dziedzinie bhp.
2. Roboty zimowe należy wykonywać pod bezpośrednim nadzorem kierującego robotami
3. Kierującym robotami może być:
   1) toromistrz;
   2) pracownik Spółki niebędący toromistrzem albo pracownik firmy zewnętrznej, który posiada:
      a) zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dla kierujących robotami zimowymi wykonujących bezpośredni nadzór nad pracownikami w czasie akcji zima (szkolenie według programu zamieszczonego w Centralnym rejestrze szkoleń PKP PLK S.A),
      b) aktualne szkolenie w dziedzinie bhp, wymagane dla osób kierujących pracownikami,

c) stosowne zaświadczenie lekarskie.

4. Wyznaczony przez kierującego Akcją Zima w Sekcji Eksploatacji pracownik przeprowadza, dla pracowników spełniających warunki określone w ust. 3, zapoznanie z warunkami lokalnymi i planami schematycznymi układów torowych w rejonach przewidywanego miejsca prowadzenia prac odśnieżnych i zabezpieczających, dokumentując fakt zapoznania sporządzeniem protokołu. Po przeprowadzonym zapoznaniu sporządzany jest wykaz osób upoważnionych do kierowania pracami odśnieżnymi i zabezpieczającymi.

5. Do obowiązków kierującego robotami należy w szczególności:

   1) organizowanie i prowadzenie robót zgodnie z obowiązującymi przepisami technicznymi oraz przepisami i zasadami bhp;

   2) zapewnienie właściwego osygnalizowania i zabezpieczenia miejsca robót;

   3) sprawowanie nadzoru nad przestrzeganiem przez podległych mu pracowników przepisów bhp.

6. Pracownik zatrudniony przy robotach zimowych powinien spełniać wymagania zdrowotne określone w odrębnych przepisach i posiadać ważne zaświadczenie wydane przez lekarza medycyny pracy, potwierdzające brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania powierzonej pracy w czynnych torach kolejowych, jeśli praca przez niego podejmowana odbywa się w torach czynnych (jeśli wykonuje czynności w torach czynnych).

7. Maszyny, pojazdy, urządzenia techniczne i narzędzia pracy wykorzystywane do robót zimowych powinny zapewnić obsługującym je pracownikom bezpieczne i higieniczne warunki pracy.

8. Obsługę maszyn, urządzeń i sprzętu mechanicznego można powierzyć wyłącznie pracownikom, którzy mają odpowiednie kwalifikacje do ich obsługi i znajomość przepisów bhp.

9. Uruchamianie i zatrzymywanie maszyn odśnieżnych musi być poprzedzane podaniem sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” przez kierującego maszyną albo, w przypadku pługa bądź zespołu odśnieżnego, kierownika pociągu.

§25.

Organizacja robót zimowych

1. Roboty zimowe należy prowadzić zgodnie z warunkami bezpieczeństwa i higieny pracy określonymi w „Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych
   ld-1”, instrukcjach obsługi i użytkowania maszyn, sprzętu i urządzeń stosowanych do prac odśnieżnych, a także w dokumentacjach techniczno-ruchowych.

2. Pracownicy zatrudnieni przy robotach zimowych powinni posiadać stosowne zezwolenie na poruszanie się po terenie kolejowym.

3. Pracownicy zatrudnieni w czynnych torach obowiązani są mieć na sobie kamizelki ostrzegawcze lub ubrania robocze koloru pomarańczowego z elementami odblaskowymi.

4. Drogi dojścia zapewniające bezpieczne przejście do i z miejsca robót wyznacza kierujący robotami lub wyznaczony imiennie pracownik.

5. Z miejsca zbiórki do miejsca robót i z powrotem pracownicy powinni być doprowadzani i ubezpieczani przez kierującego robotami lub wyznaczonego imiennie pracownika.

6. W przypadku oddalenia się z miejsca robót kierującego robotami, nawet chwilowego, jest on obowiązany wyznaczyć na czas swojej nieobecności zastępcę, posiadającego kwalifikacje i wiedzę wymagane dla kierującego robotami. Pracownik wyznaczony na zastępcę powinien być podany imiennie, do wiadomości wszystkich zatrudnionych pracowników.

7. Każde oddalenie się pracownika z miejsca robót wymaga zgody kierującego, a w przypadku o którym mowa w części §27, zgody pracownika posterunku nastawczego. Wydający zgodę obowiązany jest wskazać drogę opuszczenia miejsca pracy, a ponadto pouczyć pracownika o obowiązku przestrzegania zasad bezpiecznego poruszania się po terenach kolejowych.

8. Podczas przechodzenia przez tory należy zachować szczególną ostrożność. Przed wejściem na tory należy zatrzymać się oraz upewnić czy nie zbliża się pociąg, przetaczany wagon lub inny pojazd kolejowy.

9. W przypadku stwierdzenia zerwania przewodów linii elektroenergetycznych lub uszkodzenia sieci trakcyjnej, należy niezwłocznie powiadomić o tym pracownika

najbliższego posterunku ruchu lub dróżnika przejazdowego. Ze względu na niebezpieczeństwo porażenia prądem nie wolno chodzić po główkach szyn, dotykać szyn i zerwanych przewodów, metalowych konstrukcji wsporczych sieci oraz zbliżać się na odległość mniejszą niż 10 m od zerwanych przewodów. W celu uniknięcia porażenia prądem należy oddalać się z zagrożonego miejsca przesuwając zwarte stopy
po podłożu po kilka centymetrów i nie odrywając przy tym stóp od podłoża.

10. Podczas pracy na rozjazdach i skrzyżowaniach należy zachować szczególną ostrożność. Zabronione jest wkładanie rąk i nóg w zwrotnice, krzyżownice i kierownice oraz manipulowanie w częściach składowych tych urządzeń bez odpowiedniego zabezpieczenia (klinów zwrotnicowych) i uzgodnienia z pracownikiem posterunku nastawczego obsługującego te urządzenia.
11. Przy załadunku, wyładunku i transporcie śniegu zespołami odśnieżnymi, pociągami roboczymi, wózkami motorowymi itp. należy przestrzegać zasad i warunków bezpieczeństwa pracy ustalonych dla tych urządzeń.
12. Miejsce wykonywania robót powinno być osygnalizowane zgodnie z instrukcją sygnalizacji. Za prawidłowe osygnalizowanie miejsca robót odpowiada kierujący robotami, a w przypadku robót wykonywanych według zasad o których mowa w §27, pracownik wyznaczony przez pracownika posterunku nastawczego.
13. Jeżeli na czynnych torach pracują więcej niż dwie osoby, to kierujący robotami obowiązany jest wystawić sygnalistów.
14. Kierujący robotami obowiązany jest wyznaczyć jednego lub więcej sygnalistów do obserwacji szlaku i sygnalizowania zbliżających się pojazdów kolejowych w sytuacjach, gdy:
    1) grupa robocza idąca po torze liczy 5 i więcej osób;
    2) prace wykonywane są w niesprzyjających warunkach widzialności i słyszalności, na łukach, w głębokich przekopach i miejscach położonych w lesie;
    3) roboty wykonywane są z użyciem maszyn i sprzętu zmechanizowanego;
    4) jest duże nasilenie ruchu na torach stacyjnych.
15. Pracownicy zatrudnieni w zespołach dwuosobowych ubezpieczają się wzajemnie.
16. W okresie niekorzystnych warunków atmosferycznych (zamieć i opady śnieżne, mgła, noc), gdy widoczność jest ograniczona do 300 m, należy zachować szczególne środki

ostrożności tj.:

1) grupę roboczą idącą po torze powinni ochraniać dwaj sygnaliści idący po jednym przed i za grupą w odległości nie większej niż 300 m, którzy w przypadku zbliżania się pojazdów kolejowych, powinni ostrzegać grupę zgodnie z zasadami określonymi w „Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id-1";

2) z obu stron miejsca robót należy wystawić co najmniej po jednym sygnaliście dla informowania o zbliżających się pojazdach kolejowych;

3) stosownie do potrzeb miejsce robót należy oświetlić światłem sztucznym.

17. Kierujący robotami obowiązany jest tak zorganizować pracę, aby usunięcie sprzętu i narzędzi pracy oraz oddalenie się pracowników w bezpieczne miejsce mogło nastąpić najpóźniej wtedy, gdy pociąg lub pojazd znajduje się od miejsca robót w odległości co najmniej:

    1) 1500-1700 m na liniach magistralnych i pierwszorzędnych;

    2) 700-1000 m na liniach drugorzędnych i znaczenia miejscowego.

18. Pracownicy w miejscu robót powinni być tak rozstawieni, aby możliwa była ciągła ich obserwacja przez kierującego robotami i przez sygnalistów.

19. W przypadku zbliżania się pociągu lub pojazdu kolejowego do miejsca robót, kierujący robotami lub wyznaczony przez niego sygnalista, a także zatrudnieni pracownicy są obowiązani postępować zgodnie z zasadami określonymi w Warunkach technicznych utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id-1.

20. Przy dużych zaspach, zwałach śniegu i lodu należy w odległości co najmniej 1,5 m od zewnętrznego toku szyny urządzić wnęki (tzw. nisze) przeznaczone na miejsca schronienia się pracowników w czasie przejazdu pociągów i pojazdów kolejowych.

21. Wnęki urządzone w odstępach 10-20 m powinny mieć długość (równolegle do toru) 2 m, a głębokość 1 m. Z wnęk tych nie wolno korzystać w czasie pracy (przejazdu) maszyn odśnieżnych. W czasie przejazdu maszyn należy odsunąć się poza strefę niebezpieczeństwa, którą w zależności od rodzaju sprzętu ustala każdorazowo kierujący robotami.

22. W czasie przejazdu pociągu lub pojazdu kolejowego nie wolno stać na materiałach nawierzchniowych, narzędziach i innych przedmiotach oraz na zwałach śniegu i lodu znajdujących się na poboczach lub międzytorzach.

23. Zatrudnieni przy robotach zimowych pracownicy powinni być zaopatrzeni w ciepłą odzież ochronną oraz stosownie do potrzeb inne środki ochrony indywidualnej.

24. Pracownikom należy, w miarę możliwości, zapewnić pomieszczenie spełniające wymogi określone w odrębnych przepisach, służące do schronienia się i ogrzania oraz spożywania posiłków.

25. Miejsca pracy, w miarę potrzeb i możliwości, należy wyposażyć w przenośne ogrzewacze.

26. Ręczne odśnieżanie torów w obrębie wysokich peronów dozwolone jest po uprzednim zamknięciu toru dla ruchu pociągów.

27. Do informowania drużyn pociągowych o prowadzonych robotach zimowych pracownik posterunku ruchu może wykorzystywać sieć radiołączności pociągowej.

28. Kierujący robotami, a także osoby skierowane do robót, o których mowa w §27, do łączności z obsługą posterunku nastawczego powinny wykorzystywać wyłącznie radiotelefony pracujące w sieci radiołączności drogowej i utrzymania, z których obsługi powinny być wcześniej przeszkolone.

§26.
Rozpoczęcie i zakończenie robót zimowych

1. Kierujący robotami musi być wyposażony w radiotelefon dopuszczony w sieci Spółki, którego prawidłowość działania należy sprawdzić przed rozpoczęciem robót.

2. Kierujący robotami odpowiada za stan podległych mu pracowników, który powinien sprawdzić przed rozpoczęciem prac oraz po ich zakończeniu.

3. Jeżeli na posterunek nastawczy zgłasza się kierujący robotami, o którym mowa w §27 ust. 3 to pracownik obsługujący posterunek po stwierdzeniu, że znajduje się on na wykazie, o którym mowa w §27 ust. 4, udostępnia mu dziennik D831.

4. Kierujący robotami przed przystąpieniem do robót zobowiązany jest:

   1) ustalić z pracownikiem obsługującym posterunek nastawczy rodzaj wykonywanych

prac oraz obostrzenia lub ograniczenia w prowadzeniu ruchu pociągów, jakie należy wprowadzić w rejonie prowadzenia robót;

2) wpisać w dzienniku D831, z zastrzeżeniem ust. 9, następujące informacje, przy czym wpis ten potwierdza podpisem pracownik obsługujący posterunek:

a) imię i nazwisko kierującego robotami oraz liczbę osób będących pod jego nadzorem, zgodnie z kartą zapisu sporządzoną przed rozpoczęciem robót,

b) miejsce wykonywania pracy,

c) datę i godzinę rozpoczęcia pracy,

d) wymagane do wprowadzenia obostrzenia lub ograniczenia w prowadzeniu ruchu pociągów w rejonie prowadzenia robót zimowych, ewentualnie ich brak,

e) uzgodniony z pracownikiem obsługującym posterunek sposób komunikowania się, w tym informowania o nadjeżdżających pojazdach kolejowych.

5. Kierujący robotami ma obowiązek dokonać przed rozpoczęciem robót pouczenia nadzorowanych pracowników w zakresie zasad bezpiecznej pracy w danej lokalizacji, a fakt pouczenia odnotować w karcie zapisu.

6. Rozpoczęcie robót może nastąpić po uzyskaniu zgody pracownika obsługującego posterunek nastawczy.

7. Fakt zakończenia robót należy niezwłocznie zgłosić obsłudze posterunku nastawczego, na terenie którego były one prowadzone.

8. Po zakończeniu robót kierujący robotami, z zastrzeżeniem ust. 9, wpisuje w D831 czas zakończenia robót oraz informacje o możliwości odwołania wprowadzonych obostrzeń i ograniczeń w prowadzeniu ruchu pociągów, co pracownik obsługujący posterunek potwierdza swym podpisem.

9. Jeżeli ze względu na znaczną odległość miejsca wykonywania robót zimowych od posterunku nastawczego i pilność ich realizacji, niemożliwe jest wpisanie w D831 informacji, o których mowa w ust. 4 pkt 2 i w ust. 8, to kierujący robotami przekazuje je niezwłocznie, za pomocą środków łączności, pracownikowi posterunku nastawczego, a ten wpisuje je w dzienniku D831.

§27.

Zasady wykonywania robót zimowych w przypadku niewyznaczenia kierującego robotami

1. W przypadku niewyznaczenia kierującego robotami dopuszcza się skierowanie do robót zimowych w nadzorowanym rejonie posterunku nastawczego maksymalnie dwóch osób, pod warunkiem asekurowania ich i ostrzegania przed niebezpieczeństwem przez pracowników posterunku za pomocą radiotelefonu, a w przypadku braku takiej możliwości, w inny uzgodniony sposób, przy jednoczesnym określeniu zasad potwierdzania odebranego sygnału.
2. Przełożony pracownika posterunku nastawczego informuje go o skierowaniu osób do robót i rodzaju realizowanych przez nie robót.
3. Skierowane osoby powinny zostać poinformowane przez pracownika tego posterunku o:
   1) miejscu i zakresie wykonywanych robót;
   2) drodze dojścia do miejsca wykonywania pracy i powrotu;
   3) sposobach wzajemnego porozumiewania się i informowania o nadjeżdżających pojazdach kolejowych.
4. Przed przystąpieniem do robót zimowych:
   1) pracownik posterunku nastawczego wpisuje w dzienniku D831:
      a) imiona i nazwiska osób przydzielonych do robót,
      b) miejsce wykonywania pracy,
      c) datę i godzinę rozpoczęcia pracy,
      d) wymagane do wprowadzenia obostrzenia lub ograniczenia w prowadzeniu ruchu pociągów w rejonie prowadzenia robót zimowych lub ich braku,
      e) sposób wzajemnego porozumiewania się i informowania o nadjeżdżających pojazdach kolejowych;
   2) pod wpisem, o którym mowa w pkt 1, osoby skierowane do robót zimowych, składają swoje podpisy.
5. Po zakończeniu robót zimowych pracownik posterunku nastawczego wpisuje w dzienniku D831 datę i godzinę zakończenia tych robót.

6. Wszelkie czynności związane z oczyszczaniem torów, rozjazdów, urządzeń itp. osoby skierowane do robót zimowych mogą wykonywać wyłącznie na wyraźne polecenie pracowników obsługujących posterunki nastawcze, do których zostali przydzieleni.

Tabela zmian

L.p.	Przepis wewnętrzny, którym zmiana została wprowadzona (rodzaj, nazwa, tytuł)	Jednostki redakcyjne w obrębie których wprowadzono zmiany	Data wejścia zmiany w życie	Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w którym zmiana została opublikowania
1.	2.	3.	4.	5.
1				