



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

*Zarządca narodowej sieci linii kolejowych*

Załącznik do uchwały Nr 516  
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
z dnia 31 sierpnia 2021 r.

# **Instrukcja o zapewnieniu sprawności kolei w zimie Ir-17**

Warszawa, 2021

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania  
określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym  
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](http://www.plk-sa.pl), e-mail: [ies@plk-sa.pl](mailto: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

<b>Rozdział 1. Postanowienia ogólne .....</b>	<b>5</b>
§ 1. Zakres i przeznaczenie instrukcji .....	5
§ 2. Okresy zapewnienia sprawności kolei w zimie .....	6
§ 3. Zadania jednostek/komórek organizacyjnych w akcji zimowej .....	8
§ 4. Kierowanie akcją zimową .....	12
<b>Rozdział 2. Prace przygotowawcze do zimy .....</b>	<b>12</b>
§ 5. Działania organizacyjne.....	12
§ 6. Zapewnienie wymaganego poziomu zatrudnienia do robót zimowych	13
§ 7. Przygotowanie sprzętu i urządzeń .....	14
§ 8. Materiały do akcji zimowej.....	14
§ 9. Przygotowanie infrastruktury kolejowej .....	15
§ 10. Osłona linii kolejowej przed zaspami śnieżnymi .....	16
§ 11. Szkolenie pracowników .....	20
§ 12. Warunki socjalne .....	20
§ 13. Plan prowadzenia robót zimowych.....	21
§ 14. Monitorowanie przygotowania do zimy .....	24
<b>Rozdział 3. Pogotowie zimowe .....</b>	<b>25</b>
§ 15. Fazy pogotowia zimowego .....	25
§ 16. Przedsięwzięcia techniczno-organizacyjne w okresie pogotowia zimowego.....	25
§ 17. Roboty zimowe .....	27
§ 18. Monitorowanie sytuacji zimowej .....	28
§ 19. Meldunek z przebiegu robót zimowych .....	29
§ 20. Informacje o warunkach atmosferycznych .....	30
<b>Rozdział 4. Prace odśnieżne.....</b>	<b>31</b>
§ 21. Odśnieżanie torów i rozjazdów.....	31

§ 22. Odmrażanie rozjazdów kolejowych .....	33
§ 23. Zabezpieczanie rozjazdów przed przymarzaniem .....	33
§ 24. Odśnieżanie i likwidacja śliskości z powierzchni infrastruktury pasażerskiej .....	34
§ 25. Odśnieżanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść .....	36
§ 26. Kolejność zimowego utrzymania linii kolejowych oraz priorytety przewozowe .....	36
<b>Rozdział 5. Zapobieganie działaniu wody na tor .....</b>	<b>37</b>
§ 27. Roboty zapobiegawcze przed nastaniem zimy .....	37
§ 28. Odprowadzenie wód w czasie roztopów .....	37
§ 29. Likwidacja wysadzin .....	38
<b>Rozdział 6. Ocena akcji zimowej .....</b>	<b>38</b>
§ 30. Dokumentowanie przebiegu robót zimowych i utrudnień spowodowanych warunkami zimowymi .....	38
§ 31. Sprawozdanie z przebiegu akcji zimowej .....	39
<b>Załącznik nr 1 Terminarz ważniejszych prac przygotowawczych do zimy .....</b>	<b>41</b>
<b>Załącznik nr 2 Zasady ustawiania i demontażu przenośnych zasłon odśnieżnych .....</b>	<b>43</b>
<b>Załącznik nr 3 Wytyczne bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót zimowych .....</b>	<b>47</b>
<b>Załącznik nr 4 Regulamin robót zimowych .....</b>	<b>55</b>
<b>Załącznik nr 5 Plan zatrudnienia pracowników pogotowia zimowego...59</b>	<b>59</b>
<b>Załącznik nr 6 Wykaz podmiotów gospodarczych przewidzianych do świadczenia usług w zakresie robót zimowych .....</b>	<b>60</b>
<b>Załącznik nr 7 Wykaz materiałów do akcji zimowej .....</b>	<b>61</b>
<b>Załącznik nr 8 Meldunek z przebiegu robót zimowych .....</b>	<b>62</b>
<b>Wkładka - Mapa kolejności zimowego utrzymania linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</b>	

**Rozdział 1.**  
**Postanowienia ogólne**

**§ 1.**  
**Zakres i przeznaczenie instrukcji**

1. Instrukcja ustala zasady organizacji i realizacji prac zimowego utrzymania infrastruktury kolejowej.
2. Niniejsza instrukcja obowiązuje pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Przewoźnicy kolejowi oraz inne podmioty gospodarcze stosują się do postanowień tej instrukcji w zakresie wynikającym z zawartych umów.
3. Podstawowe pojęcia stosowane w instrukcji:
  - 1) akcja zimowa – całokształt prac związanych z przygotowaniem do zimy oraz prowadzeniem robót zimowych;
  - 2) Biuro Eksploatacji – komórka organizacyjna Centrali Spółki właściwa ds. eksploatacji i infrastruktury pasażerskiej;
  - 3) dziennik D831 – „Dziennik oględzin i badań technicznych rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie oraz wyrzutni płóz hamulcowych na górkach rozrządowych”;
  - 4) Dyspozytura Główna – Dyspozytura Główna Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
  - 5) 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;
  - 6) 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;
  - 7) jednostka organizacyjna – element struktury organizacyjnej określony w regulaminie organizacyjnym Spółki;
  - 8) karta zapisu – dokument przeznaczony do rejestrowania godzin pracy, którego zasady wypełniania zostały określone w instrukcji If-5;
  - 9) kierownik akcji zimowej – osoba kierująca działaniami prowadzonymi w celu zapobieżenia skutkom zimy lub ich usunięcia;

- 10) kierujący robotami – toromistrz albo inny pracownik, Spółki bądź firmy zewnętrznej, spełniający wymagania określone w niniejszej instrukcji, sprawujący bezpośredni nadzór nad pracownikami wykonującymi roboty zimowe;
- 11) komórka organizacyjna – element struktury organizacyjnej określony regulaminem organizacyjnym jednostki organizacyjnej;
- 12) materiały do akcji zimowej – materiały, narzędzia, sprzęt, części zamienne, środki ochrony indywidualnej i inne wyposażenie używane w akcji zimowej;
- 13) przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną;
- 14) roboty zimowe – prace prowadzone w okresie pogotowia zimowego związane z usuwaniem skutków opadów śniegu, ujemnych temperatur lub silnych wiatrów;
- 15) Sekcja Eksploatacji – sekcja eksploatacji Zakładu Linii Kolejowych;
- 16) SEPE – System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej;
- 17) Spółka – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- 18) wysadziny - miejsca wzniesienia toru lub torowiska powstałe na skutek przemarzania podsypki lub gruntu podtorza oraz miejsca osiadania toru związane z ich odmarzaniem;
- 19) Zakład Linii Kolejowych – zakład linii kolejowych Spółki;
- 20) 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;
- 21) zimowe utrzymanie linii kolejowych – działania związane z zapewnieniem przejezdności linii kolejowych w warunkach zimowych.

## **§ 2.**

### **Okresy zapewnienia sprawności kolei w zimie**

1. Działania związane z zapewnieniem sprawności kolei w zimie obejmują następujące okresy:
  - 1) przygotowania do zimy – trwający od 1 maja do 31 października;
  - 2) osiągnięcia gotowości zimowej - trwający od 1 listopada do 14 listopada;

- 3) pogotowia zimowego – trwający od 15 listopada do 31 marca, z zastrzeżeniem ust. 2;
  - 4) zakończenia pogotowia zimowego – trwający 30 dni od ostatniego dnia pogotowia zimowego.
2. W uzasadnionych przypadkach okres pogotowia zimowego może być wprowadzony wcześniej, wydłużony lub w przypadku powrotu warunków zimowych ponownie wprowadzony. Decyzję w tym zakresie podejmuje kierownik akcji zimowej, o czym powiadamia jednostkę nadrzędną.
3. W okresie przygotowania kolei do zimy należy w szczególności:
- 1) podjąć działania redukujące lub eliminujące prawdopodobieństwo wystąpienia utrudnień wywołanych warunkami atmosferycznymi;
  - 2) zagwarantować potrzebne do prowadzenia robót zimowych zatrudnienie oraz materiały, maszyny i urządzenia odśnieżne;
  - 3) zabezpieczyć przed wpływem śniegu, niskich temperatur oraz silnych wiatrów infrastrukturę kolejową oraz tabor kolejowy.
4. W okresie pogotowia zimowego należy w szczególności:
- 1) na bieżąco monitorować warunki atmosferyczne;
  - 2) w okresach zagrożenia utrzymywać w gotowości do podjęcia prac odśnieżnych maszyny odśnieżne i zasoby ludzkie;
  - 3) prowadzić roboty zimowe w celu złagodzenia skutków warunków zimowych lub ich usunięcia;
  - 4) podejmować działania eliminujące lub ograniczające powstawanie zdarzeń wywołujących zakłócenia w realizacji procesu eksploatacyjno - przewozowego.
5. W okresie zakończenia pogotowia zimowego należy:
- 1) zdemontować przenośne zasłony odśnieżne;
  - 2) zabezpieczyć (zmagazynować i zakonserwować) materiały używane do akcji zimowej;
  - 3) usunąć elementy zabezpieczeń chroniących pojazdy kolejowe, sprzęt i urządzenia przed wpływem warunków zimowych.

### § 3.

#### **Zadania jednostek/komórek organizacyjnych w akcji zimowej**

1. Zapewnienie sprawnego funkcjonowania kolei w trudnych warunkach atmosferycznych wymaga rzetelnego zaplanowania i wykonania prac przygotowawczych oraz podejmowania działań organizacyjno-technicznych, związanych z usuwaniem skutków opadów śniegu i spadków temperatury.
2. Realizacja zadań, o których mowa w ust. 1, należy do:
  - 1) Biura Eksploatacji, w zakresie:
    - a) planowania strategii i inicjowania działań w zakresie zimowego utrzymania infrastruktury kolejowej,
    - b) koordynowania działań mających na celu wyposażenie jednostek organizacyjnych w sprzęt i urządzenia techniczne do usuwania skutków zimy,
    - c) monitorowania stanu realizacji prac przygotowawczych do okresu zimowego,
    - d) kontroli przygotowań do zimy,
    - e) sporządzania sprawozdań i analiz dotyczących stanu przygotowań do pracy w warunkach zimowych,
    - f) przygotowywania dokumentów niezbędnych do kierowania i nadzorowania robót zimowego utrzymania infrastruktury kolejowej,
    - g) monitorowania sytuacji zimowej, wyjaśniania przyczyn powstałych zakłóceń eksploatacyjnych, podejmowania koniecznych interwencji oraz wnioskowania działań zaradczych,
    - h) nadzoru nad przestrzeganiem standardów w zakresie zimowego utrzymania infrastruktury pasażerskiej,
    - i) koordynacji współpracy komórek/jednostek organizacyjnych Spółki z innymi podmiotami, w zakresie zimowego utrzymania infrastruktury pasażerskiej,
    - j) nadzorowania realizacji zawartych umów dotyczących zimowego utrzymania infrastruktury pasażerskiej;
  - 2) komórek organizacyjnych Centrali Spółki właściwych ds. automatyki i telekomunikacji, energetyki oraz dróg kolejowych w zakresie



sprawowania ogólnego nadzoru nad przygotowaniem do okresu zimowego infrastruktury kolejowej, maszyn i urządzeń odśnieżnych oraz ich funkcjonowaniem w warunkach zimowych, odpowiednio do merytorycznych zakresów działania tych komórek organizacyjnych;

3) Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, w zakresie:

- a) wprowadzania, w uzgodnieniu z przewoźnikami kolejowymi, zmian w organizacji ruchu pociągów, w tym kierowanie pociągów inną trasą, odwoływanie kursowania pociągów itd.,
- b) określania kolejności usuwania awarii i udrażniania szlaków kolejowych,
- c) zgłaszania Koordynatorowi i kierownikowi akcji zimowej informacji o sytuacji przewozowej i ewentualnych zagrożeniach wywołanych warunkami atmosferycznymi,
- d) koordynowania, w sytuacjach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, działań przewoźników kolejowych oraz innych podmiotów, w zakresie określonym w odrębnych porozumieniach (umowach),
- e) współdziałania z właściwymi jednostkami zarządzania kryzysowego oraz podmiotami krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego;

4) Zakładu Linii Kolejowych:

- a) komórki organizacyjnej właściwej ds. eksploatacji, w zakresie:
  - koordynacji działań komórek organizacyjnych zakładu związanych z przygotowaniem infrastruktury kolejowej do okresu zimowego,
  - ustalania, we współpracy z komórką organizacyjną ds. pracowniczych, potrzeb zatrudnienia do prowadzenia robót zimowych,
  - zawierania umów z podmiotami zewnętrznymi, a także z osobami fizycznymi, w celu uzupełnienia brakującej liczby pracowników, pojazdów samochodowych i maszyn budowlanych,

- sporządzania materiałów dokumentacyjnych niezbędnych do kierowania pracami odśnieżnymi, w tym planu prowadzenia robót zimowych,
  - sporządzania informacji, analiz i ocen okresu przygotowania oraz z przebiegu robót zimowych,
  - współdziałania z organami administracji publicznej, w tym centrami zarządzania kryzysowego i innymi instytucjami, w sprawach dotyczących usuwania skutków ekstremalnych warunków pogodowych,
- b) komórki organizacyjnej właściwej ds. infrastruktury pasażerskiej, w zakresie nadzorowania realizacji umów dotyczących zimowego utrzymania infrastruktury pasażerskiej,
- c) komórki organizacyjnej właściwej ds. gospodarki materiałowej, w zakresie zabezpieczenia potrzeb Sekcji Eksploatacji w materiały do akcji zimowej,
- d) komórki organizacyjnej właściwej ds. zaplecza technicznego, ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej, w zakresie zapewnienia sprawności maszyn odśnieżnych, zagwarantowania personelu do obsługi maszyn odśnieżnych oraz zapewnienia środków trakcyjnych do pługów i zespołów odśnieżnych,
- e) komórek organizacyjnych właściwych ds.: nawierzchni, obiektów inżynierskich, budynków i budowli, automatyki i telekomunikacji oraz energetyki, w zakresie przygotowania budynków, budowli oraz urządzeń do pracy w warunkach zimowych, odpowiednio do merytorycznych zakresów działania tych komórek,
- f) dyspozytora, w zakresie:
- analizowania bieżącej sytuacji pogodowej, prognoz oraz ostrzeżeń hydrologiczno-meteorologicznych i informowania kierownika akcji zimowej o ewentualnych zagrożeniach,
  - monitorowania sytuacji w zakresie utrudnień eksploatacyjnych, pracy zespołów roboczych, maszyn i urządzeń odśnieżnych,
  - informowania kierownika akcji zimowej o sytuacji przewozowej i ewentualnych zagrożeniach wywołanych warunkami atmosferycznymi,

- przekazywania poleceń kierownika akcji zimowej i informowania go o realizacji wydanych dyspozycji,
  - przekazywania do Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym informacji o występujących trudnościach w utrzymaniu przejezdności linii kolejowych oraz zakłóceniach w prowadzeniu ruchu pociągów,
  - przekazywania podmiotowi zewnętrznemu realizującemu umowę utrzymania czystości, a także wyznaczonemu pracownikowi Zakładu Linii Kolejowych, otrzymanych zgłoszeń o niewłaściwej realizacji usługi utrzymania czystości na obiektach infrastruktury pasażerskiej,
  - sporządzania meldunków z przebiegu robót zimowych na terenie Zakładu Linii Kolejowych,
- g) Sekcji Eksploatacji, w zakresie:
- przygotowania infrastruktury kolejowej oraz maszyn i urządzeń odśnieżnych do pracy w okresie zimowym,
  - ustalenia potrzeb zatrudnienia, pojazdów samochodowych i maszyn budowlanych niezbędnych do robót zimowych oraz zgłoszenia do Zakładu Linii Kolejowych występujących braków w tym zakresie,
  - zapewnienia materiałów do akcji zimowej,
  - opracowania planu prowadzenia robót zimowych,
  - prowadzenia robót zimowych oraz działań techniczno-organizacyjnych, w celu zapobieżenia negatywnym skutkom zimy lub ich usunięcia,
  - przekazywania informacji o realizacji przygotowań do okresu zimowego oraz o występujących trudnościach eksploatacyjnych, wywołanych warunkami atmosferycznymi,
  - przekazywania do dyspozytury zakładowej informacji o warunkach pogodowych oraz o wykorzystaniu sił i środków przy realizacji robót zimowych na terenie Sekcji Eksploatacji,
  - monitorowania i kontrolowania zadań realizowanych przez podmioty gospodarcze i osoby fizyczne, w ramach zawartych umów.

## **§ 4.**

### **Kierowanie akcją zimową**

1. Wszelkie działania prowadzone podczas akcji zimowej koordynuje Członek Zarządu Spółki właściwy ds. eksploatacji, zwany dalej Koordynatorem akcji zimowej. Zastępcą Koordynatora akcji zimowej jest Dyrektor Biura Eksploatacji.
2. Kierownikiem akcji zimowej 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.
3. Kierownik akcji zimowej wyznacza swojego zastępcę.
4. Do obowiązków kierownika akcji zimowej należy w szczególności:
  - 1) nadzorowanie przygotowań do pracy w warunkach zimowych (nie dotyczy kierownika akcji zimowej, o którym mowa w ust. 2 pkt 1);
  - 2) kierowanie pracami związanymi z usuwaniem skutków zimy.
5. W przypadku wystąpienia trudności eksploatacyjnych spowodowanych warunkami atmosferycznymi, kierownik akcji zimowej może zarządzić, w swoim zakresie działania, wprowadzenie niezbędnych zmian organizacji ruchu i ograniczeń w udostępnianiu infrastruktury kolejowej.
6. W sytuacjach kryzysowych spowodowanych warunkami atmosferycznymi, Koordynator oraz kierownicy akcji zimowej działają w systemie zarządzania kryzysowego, funkcjonującym w strukturach Spółki.

## **Rozdział 2.**

### **Prace przygotowawcze do zimy**

## **§ 5.**

### **Działania organizacyjne**

1. Zakład Linii Kolejowych, w terminie do 31 maja, organizuje naradę pod przewodnictwem Zastępcy Dyrektora ds. eksploatacyjnych, w celu ustalenia zadań, które należy zrealizować w okresie przygotowawczym do zimy.
2. Zadaniem uczestników narady jest w szczególności:
  - 1) przeprowadzenie analizy przebiegu minionej zimy, z uwzględnieniem trudności, błędów i niedociągnięć, które wystąpiły w tym okresie;

- 2) wyznaczenie prac niezbędnych do wykonania w celu prawidłowego przygotowania się do zimy.
3. Zakład Linii Kolejowych opracowuje harmonogram ramowy prac przygotowawczych do zimy, zgodny z terminarzem określonym w Załączniku nr 1, który po zatwierdzeniu przez Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych przekazuje do Sekcji Eksploatacji w terminie do 15 czerwca.
4. W oparciu o otrzymany harmonogram ramowy Sekcja Eksploatacji opracowuje harmonogram szczegółowy prac przygotowawczych do zimy, zgodny z terminarzem określonym w Załączniku nr 1, a po jego zatwierdzeniu przez Naczelnika Sekcji Eksploatacji, odpis przekazuje do Zakładu Linii Kolejowych w terminie do 1 lipca.
5. Sekcja Eksploatacji rejestruje na bieżąco wykonanie prac ujętych w harmonogramie szczegółowym i przekazuje do Zakładu Linii Kolejowych informacje o postępie prac, w celu utworzenia przez zakład zestawienia zbiorczego.

## **§ 6.**

### **Zapewnienie wymaganego poziomu zatrudnienia do robót zimowych**

1. Zatrudnienie do prowadzenia robót zimowych ustala Sekcja Eksploatacji oraz Zakład Linii Kolejowych, na podstawie potrzeb wynikających z wielkości eksploatowanej infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem zaplanowanych zmian w organizacji ruchu kolejowego w okresie występowania niekorzystnych warunków atmosferycznych.
2. Potrzeby zatrudnienia należy określić oddzielnie dla faz I, II i III pogotowia zimowego, o których mowa w § 15.
3. W przypadku braku możliwości zapewnienia przez Zakład Linii Kolejowych poziomu zatrudnienia odpowiadającego potrzebom prowadzenia robót zimowych własnymi siłami, Zakład Linii Kolejowych uzupełnia deficyt przez zawarcie stosownych umów z podmiotami gospodarczymi lub osobami fizycznymi.
4. W umowach, o których mowa w ust. 3, należy w sposób szczegółowy określić zakres i tryb świadczenia usług na rzecz Zakładu Linii Kolejowych, w tym obowiązki stron dotyczące:
  - 1) wyposażenia zatrudnionych osób w narzędzia do robót zimowych;

- 2) zapewnienia osobom zatrudnionym bezpiecznych i higienicznych warunków pracy (m.in. w zakresie wyposażenia w środki ochrony indywidualnej oraz innych działań określonych odrębnymi przepisami).
5. Przy zawieraniu umów należy kierować się rachunkiem ekonomicznym i skutecznością realizacji zadań nałożonych na jednostkę organizacyjną.

## **§ 7.**

### **Przygotowanie sprzętu i urządzeń**

1. Przeglądy stanu technicznego oraz naprawy sprzętu odśnieżnego i urządzeń do ogrzewania rozjazdów kolejowych powinny być dokonane w terminach określonych w Załączniku nr 1.
2. Sprzęt odśnieżny powinien być przygotowany zgodnie z postanowieniami zawartymi w:
  - 1) „Instrukcji utrzymania pojazdów kolejowych Itw-4”;
  - 2) „Instrukcji użytkowania oraz utrzymania pługów i zespołów odśnieżnych Id-13”;
  - 3) dokumentacji systemu utrzymania (DSU);
  - 4) dokumentacji techniczno-ruchowej (DTR), instrukcji użytkowania i innych zaleceń wydanych przez producenta sprzętu.
3. Urządzenia ogrzewania rozjazdów powinny być przygotowane zgodnie z postanowieniami „Instrukcji eksploatacji i utrzymania urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów let-1”.

## **§ 8.**

### **Materiały do akcji zimowej**

1. W terminie 30 dni od zakończenia pogotowia zimowego należy sporządzić spis ilościowy pozostałych materiałów do akcji zimowej i posortować je na:
  - 1) całkowicie przydatne do ponownego użycia;
  - 2) wymagające naprawy;
  - 3) nie nadające się do użycia.
2. Do 30 czerwca każdego roku Sekcje Eksploatacji oraz Zakłady Linii Kolejowych określają potrzeby na materiały do akcji zimowej, uwzględniając posiadany zapas.

3. Potrzeby na materiały ustala się w zależności od przyjętej organizacji robót zimowych (stopnia zmechanizowania robót, dyslokacji zatrudnionych osób itp.), warunków lokalnych (intensywności i okresu występowania niekorzystnych zjawisk zimowych), uwzględniając doświadczenia z poprzednich okresów zimowych.
4. Przed okresem pogotowia zimowego należy rozprowadzić na posterunki pracy odpowiedni zapas materiałów, wystarczający na co najmniej cztery tygodnie pracy.
5. W czasie pogotowia zimowego zapasy materiałowe należy uzupełniać na bieżąco, do wielkości wystarczającej do prowadzenia robót zimowych przez co najmniej dwa tygodnie.
6. Obrót materiałów należy prowadzić zgodnie z „Instrukcją o prowadzeniu gospodarki materiałowej i magazynowej Im-1”.

## **§ 9.**

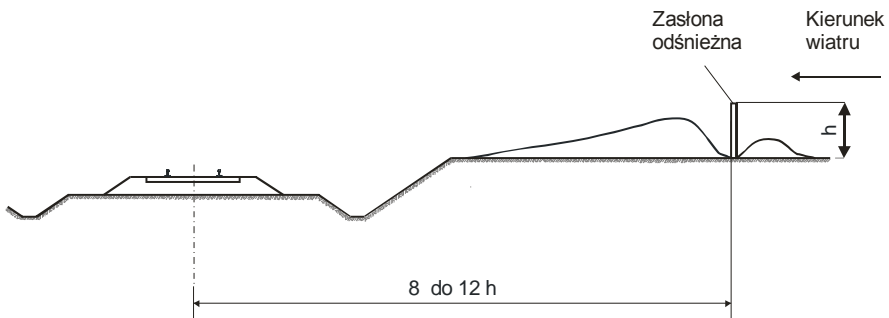
### **Przygotowanie infrastruktury kolejowej**

1. Przed okresem zimowym 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;
  - 2) urządzenia sieci trakcyjnej, polegające na zabezpieczeniu przewodów jezdnych preparatem przeciwooblodzeniowym;
  - 3) urządzenia ogrzewania rozjazdów;
  - 4) urządzenia automatyki kolejowej;
  - 5) budynki i budowle kolejowe;
  - 6) wodociągi, hydranty, itp.
2. Przed okresem pogotowia zimowego 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. Odcinki linii kolejowych narażone na zasypywanie śniegiem należy osłonić zasłonami odśnieżnymi.

## § 10.

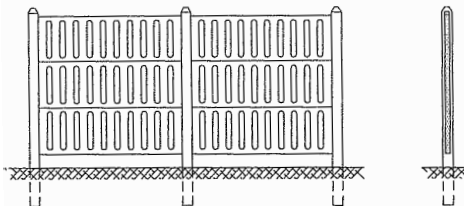
**Ostona linii kolejowej przed zaspami śnieżnymi**

1. Dla ochrony linii kolejowych w miejscach zagrożonych zaspami śnieżnymi powinny być urządzone stałe lub przenośne zasłony odśnieżne.
2. Wysokość zasłon odśnieżnych nie powinna być mniejsza niż 1,5 m.
3. 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).



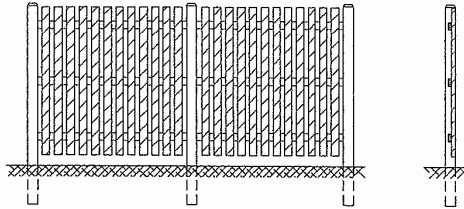
Rys. 1 Odległość ustawiania zasłon

4. Stałe zasłony odśnieżne powinny być urządzone jako żywopłoty lub parkany.
5. Parkany jako stałe zasłony odśnieżne powinny być ustawiane jedynie wtedy, gdy ze względu na warunki miejscowe nie jest możliwe zakładanie żywopłotów.
6. 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).



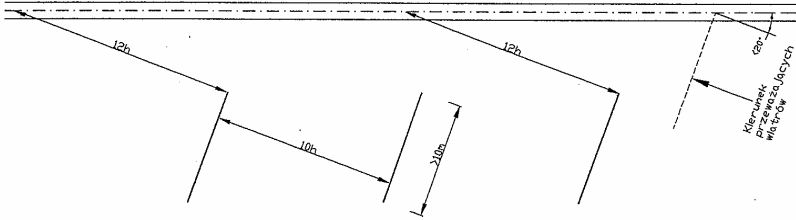
Rys. 2 Zasłona odśnieżna żelbetowa (parkan)





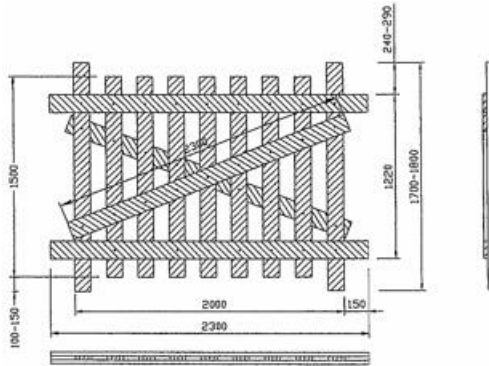
Rys. 3 Parkan drewniany z żelbetowymi słupkami

7. Do zakładania żywopłotów należy używać rodzimych gatunków drzew i krzewów.
8. Użyte do założenia żywopłotu gatunki drzew i krzewów powinny zapewniać:
  - 1) możliwie gęsty żywopłot na całej jego wysokości;
  - 2) szybkie tempo przyrostu i uzyskanie wymaganej wysokości żywopłotu.
9. Żywopłoty powinny być urządzone w dwóch rzędach w odległości od 0,5 do 1,0 m jeden rząd od drugiego.
10. 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.
11. Żywopłoty powinny być utrzymywane na takiej wysokości, aby maksymalnie ograniczały nawiewanie śniegu na tory kolejowe w czasie zamieci śnieżnych.
12. Na terenach, gdzie linie kolejowe są szczególnie narażone na zamiecie śnieżne, powinny być urządzone dwa dwurzędowe żywopłoty, odległość między żywopłotami powinna wynosić od 6,0 do 10,0 m, licząc od zewnętrznej krawędzi pasów przeznaczonych do ich pielęgnacji.
13. Żywopłoty powinny być utrzymywane zgodnie z zasadami ochrony i pielęgnacji roślin.
14. W miejscach, gdzie nie mogą być urządzone stałe zasłony odśnieżne, na okres zimowy powinny być ustawiane przenośne zasłony odśnieżne.
15. Przenośne zasłony odśnieżne wykonuje się jako zasłony drewniane (płotki drewniane) lub z siatki z tworzywa sztucznego.
16. Maksymalne wykorzystanie zasłon przenośnych uzyskuje się przez ustawienie ich pod kątem  $90^\circ$  do przeważającego kierunku wiatrów. Jeżeli kąt utworzony pomiędzy osią toru, a kierunkiem przeważających wiatrów jest mniejszy od  $20^\circ$ , zasłony należy ustawiać schodkowo (Rys. 4).



Rys.4 Ustawienie zasłon schodkowo

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



Rys. 5 Przykład konstrukcji płotka drewnianego

19. Długość kołków drewnianych, do mocowania płotków, powinna wynosić około 2500 mm, ich średnica 80-100 mm. Dolny koniec kołka należy zaokrąglić na długości 250-300 mm, a koniec górny ściąć płasko.
20. Zasłony drewniane powinny być zabezpieczone środkiem impregnacynym:
  - 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.
21. Płotki drewniane mocowane są drutem stalowym ( $\varnothing$  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.

## 22. 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 linie stalowej  $\varnothing$  2,5 mm rozpiętej na słupkach metalowych lub kółkach drewnianych. Słupki metalowe stosowane do mocowania siatki mogą być wykonane z rury stalowej  $\varnothing$  30/24 mm, długości 1800 mm.

## 23. Zasady ustawiania i demontażu przenośnych zasłon odśnieżnych z siatki z tworzyw sztucznych oraz z płotków drewnianych podano w Załączniku nr 2.

## 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
żywoploty	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 w sposób podany w Załączniku nr 2, 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 żywoploty 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.

## **§ 11.**

### **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 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 winny przestrzegać postanowień zawartych w „Wytocznych 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.

## **§ 12.**

### **Warunki socjalne**

1. Do 31 października należy przygotować i odpowiednio wyposażyć schroniska, miejsca do spożywania posiłków oraz inne pomieszczenia przewidziane do czasowego pobytu osób wykonujących roboty zimowe.
2. Zasady i warunki wydawania posiłków i napojów gorących regulują odrębne przepisy.
3. Kierujący robotami jest obowiązany posiadać na miejscu robót odpowiednią liczbę właściwie wyposażonych apteczek pierwszej pomocy.

### § 13.

#### **Plan prowadzenia robót zimowych**

1. Zakład Linii Kolejowych sporządza projekt planu prowadzenia robót zimowych, który powinien określać przewidywane na sezon zimowy potrzeby:
  - 1) pracowników przewidzianych do robót zimowych w dobie (liczba pracowników, z podziałem na poszczególne fazy pogotowia zimowego oraz źródła pokrycia potrzeb);
  - 2) zespołów do szybkiego usuwania usterek i awarii w infrastrukturze kolejowej (branża dla jakiej przeznaczony jest zespół, miejsce stacjonowania, godziny pracy);
  - 3) maszyn do odśnieżania torów i rozjazdów kolejowych (nazwa i typ maszyny, numer fabryczny, numer kodowy, miejsce stacjonowania);
  - 4) innych maszyn, pojazdów i sprzętu zmechanizowanego przeznaczonych do prac odśnieżnych (rodzaj i typ, miejsce stacjonowania);
  - 5) urządzeń ogrzewania rozjazdów (rodzaj urządzeń, liczba ogrzewanych rozjazdów);
  - 6) zasłon odśnieżnych stałych oraz przenośnych (rodzaj zasłon i długość osłanianych odcinków);
  - 7) objęcia zimowym utrzymaniem peronów i kładek oraz dojeżdż i przejść (liczba i ich powierzchnia) - z rozbiciem na system zlecony i gospodarczy.
2. Sporządzony projekt planu prowadzenia robót zimowych Zakład Linii Kolejowych przekazuje do Biura Eksploatacji, w terminie do 25 lipca.
3. Biuro Eksploatacji przeprowadza analizę przekazanych projektów planów prowadzenia robót zimowych i przygotowuje rekomendacje dotyczące ich akceptacji, a po uzgodnieniu przez kierownika akcji zimowej w Spółce przedkłada do decyzji Koordynatorowi akcji zimowej, w terminie do 10 sierpnia.
4. Koordynator akcji zimowej, w terminie do 20 sierpnia, akceptuje projekty planów bez uwag albo z uwagami, o czym Biuro Eksploatacji niezwłocznie informuje Zakłady Linii Kolejowych.
5. W oparciu o zaakceptowany projekt planu sporządzany jest plan prowadzenia robót zimowych:

- 1) do 10 października przez Sekcje Eksploatacji;
  - 2) do 15 października przez Zakłady Linii Kolejowych.
6. Plan prowadzenia robót zimowych powinien zawierać:
- 1) regulamin robót zimowych, którego wzór stanowi Załącznik nr 4;
  - 2) plan zatrudnienia pracowników pogotowia zimowego, którego wzór stanowi Załącznik nr 5;
  - 3) wykaz podmiotów gospodarczych przewidzianych do świadczenia usług w zakresie robót zimowych, którego wzór stanowi Załącznik nr 6;
  - 4) wykaz materiałów do akcji zimowej, którego wzór stanowi Załącznik nr 7;
  - 5) wykaz urządzeń w torach, na które oddziałują pociągi, szczególnie narażonych na uszkodzenia podczas pracy maszyn odśnieżnych, sporządzony zgodnie ze wzorem określonym w załączniku 4 do instrukcji Ie-5 (tylko do planu sporządzanego przez Sekcje Eksploatacji).
7. W załącznikach nr 5 i nr 6 nie należy uwzględniać podmiotów świadczących usługi utrzymania czystości w obiektach infrastruktury pasażerskiej.
8. Plan prowadzenia robót zimowych dla Zakładu Linii Kolejowych podlega uzgodnieniu przez właściwą Ekspozyturę Zarządzania Ruchem Kolejowym.
9. Plan prowadzenia robót zimowych w Sekcji Eksploatacji oraz w Zakładzie Linii Kolejowych zatwierdza Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w terminie do 15 października.
10. Kopię zatwierzonego zakładowego planu prowadzenia robót zimowych Zakład Linii Kolejowych przekazuje do właściwej terytorialnie Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym w terminie do 25 października.
11. Biuro Eksploatacji w terminie do 31 października opracowuje, w oparciu o dokumenty przekazywane przez Zakłady Linii Kolejowych, plan prowadzenia robót zimowych w Spółce, który zawiera:
- 1) skład kierownictwa akcji zimowej (w Spółce i Zakładach Linii Kolejowych);
  - 2) plan zatrudnienia pracowników w poszczególnych fazach pogotowia zimowego, w podziale na Zakłady Linii Kolejowych oraz na większych stacjach kolejowych;
  - 3) wykaz stacji, na których w trudnych warunkach zimowych:

- a) przewidywana jest możliwość wyprzedzania lub krzyżowania pociągów,
  - b) ruch pociągów odbywać się będzie tylko po torach głównych zasadniczych;
  - 4) miejsca stacjonowania maszyn odśnieżnych i wyznaczone im rejony pracy;
  - 5) mapę kolejności zimowego utrzymania linii kolejowych;
  - 6) rozmieszczenie zespołów szybkiego usuwania usterek i awarii w torze kolejowym;
  - 7) wykaz rozjazdów wyposażonych w urządzenia grzewcze;
  - 8) lokalizacje zasłon odśnieżnych.
12. Plan, o którym mowa w ust. 11, opracowywany jest w dwóch egzemplarzach, z których jeden Biuro Eksploatacji przekazuje niezwłocznie do Dyspozytury Głównej.
13. Jednostki/komórki organizacyjne Spółki na poszczególnych szczeblach organizacyjnych gromadzą w sposób uporządkowany dokumentację związaną z ich udziałem w akcji zimowej.
14. W terminie do 31 października Sekcje Eksploatacji prześlą na posterunki zapowiadawcze wyciągi z planu prowadzenia robót zimowych z datą i podpisem osoby sporządzającej. Zapoznanie się z treścią tego dokumentu dyżurni ruchu potwierdzają swym podpisem.
15. W wyciągu z planu, o którym mowa w ust. 14, należy zamieścić postanowienia z planu prowadzenia robót zimowych odnoszące się do danego posterunku zapowiadawczego, zawierające między innymi:
- 1) plan schematyczny stacji obejmujący rejon posterunku z zaznaczeniem kolejności zimowego utrzymania torów i rozjazdów;
  - 2) kierownictwo akcji zimowej w Sekcji Eksploatacji;
  - 3) wykaz osób kierujących robotami w rejonie posterunku;
  - 4) plan zatrudnienia pracowników pogotowia zimowego;
  - 5) miejsca wyładunku śniegu;
  - 6) zespoły szybkiego usuwania usterek i awarii w nawierzchni oraz w urządzeniach srk;

- 7) miejsca przeznaczone do odstawiania pojazdów kolejowych, w których nie ma zagrożenia zawiania ich przez śnieg;
- 8) organizację ruchu pociągów w okresie ciężkich warunków atmosferycznych;
- 9) wykaz materiałów do akcji zimowej.

#### **§ 14.**

#### **Monitorowanie przygotowania do zimy**

1. Realizacja prac przygotowawczych do zimy powinna być monitorowana przez jednostkę nadrzędną.
2. Monitorowaniu podlega w szczególności:
  - 1) plan zatrudnienia do robót zimowych;
  - 2) sprawność techniczna maszyn i urządzeń odśnieżnych;
  - 3) przygotowanie urządzeń ogrzewania rozjazdów;
  - 4) osłona linii zasłonami odśnieżnymi;
  - 5) wykonanie robót przygotowania toru do zimy;
  - 6) stan wyposażenia w materiały do akcji zimowej;
  - 7) przygotowanie budynków i innych obiektów do zimy;
  - 8) terminowość realizacji prac przygotowawczych do zimy.
3. Jednostki/komórki organizacyjne obowiązane są do sporządzania okresowych sprawozdań z realizacji prac przygotowawczych i przekazywania ich do jednostki nadrzędnej.
4. Jednostka nadrzędna może przeprowadzać kontrole stanu przygotowania do zimy w podległych jednostkach/komórkach organizacyjnych.
5. W terminie do 5 listopada Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych zgłasza Koordynatorowi akcji zimowej, za pośrednictwem Biura Eksploatacji, zakończenie prac przygotowawczych zakładu do pracy w warunkach zimowych.



### **Rozdział 3. Pogotowie zimowe**

#### **§ 15.**

#### **Fazy pogotowia zimowego**

1. Podczas pogotowia zimowego wyróżnia się następujące fazy:
  - 1) faza 0 – gdy warunki atmosferyczne nie wpływają negatywnie na proces eksploatacyjno-przewozowy na liniach kolejowych;
  - 2) faza I – gdy śnieg, ujemne temperatury lub wiatry nie powodują zakłóceń procesu eksploatacyjno-przewozowego na liniach kolejowych, ale zachodzi już potrzeba podjęcia robót zimowych;
  - 3) faza II – gdy śnieg, ujemne temperatury lub wiatry powodują zakłócenia procesu eksploatacyjno-przewozowego na liniach kolejowych;
  - 4) faza III – gdy ekstremalne warunki atmosferyczne hamują lub przerywają proces eksploatacyjno-przewozowy na liniach kolejowych. Fazę III określa się mianem alarmu zimowego.
2. Fazy od I do III wprowadza i odwołuje kierownik akcji zimowej dla całości lub części obszaru swojego działania.
3. O wprowadzonych i odwołanych fazach pogotowia zimowego należy niezwłocznie poinformować jednostkę nadrzędną i podmioty uczestniczące w robotach zimowych.
4. Niezależnie od sytuacji, o których mowa w ust. 1, podstawę do wprowadzenia fazy od I do III, mogą stanowić prognozy pogody zapowiadające wystąpienie niekorzystnych zjawisk atmosferycznych.

#### **§ 16.**

#### **Przedsięwzięcia techniczno-organizacyjne w okresie pogotowia zimowego**

1. Uczestnicy procesu eksploatacyjno-przewozowego zobowiązani są do wdrażania działań zapobiegających lub ograniczających rozmiary zakłóceń wywołanych trudnymi warunkami atmosferycznymi.
2. Do zadań jednostek/komórek organizacyjnych Spółki należy w szczególności:
  - 1) prowadzenie robót zimowych;

- 2) zapewnienie gotowości maszyn odśnieżnych oraz zespołów szybkiego usuwania usterek i awarii;
  - 3) koncentrowanie sił i środków technicznych w lokalizacjach najważniejszych dla realizacji przewozów;
  - 4) dyslokacja sprzętu odśnieżnego w rejonu występowania ekstremalnych warunków pogodowych;
  - 5) uruchamianie jazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych w celu usuwania oblodzenia przewodów 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 (np. przeglądów sieci trakcyjnej) na czas trwania zakłóceń w prowadzeniu ruchu kolejowego;
  - 10) zlecenie, nadzór i odbiór usług zabezpieczania przewodów jezdnych sieci trakcyjnej przed wpływem niekorzystnych warunków atmosferycznych;
  - 11) zamawianie lokomotyw osłonowych.
3. Do zadań przewoźników kolejowych należy w szczególności:
- 1) odwoływanie lub zawieszanie kursowania pociągów;
  - 2) uruchamianie zastępczych składów pociągowych;
  - 3) zastępowanie pojazdów trakcyjnych, w przypadku wystąpienia niekorzystnych warunków pogodowych powodujących ograniczenia w ich eksploatacji, innymi pojazdami zapewniającymi normalne funkcjonowanie w takich warunkach;
  - 4) wdrażanie opracowanych przez przewoźników kolejowych planów działania na wypadek utknięcia pociągów pasażerskich w zaspach śnieżnych lub wystąpienia innych utrudnień w przewozie osób;
  - 5) jazda elektrycznymi pojazdami trakcyjnymi przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu, w przypadku wystąpienia szadzi lub oblodzenia przewodów sieci trakcyjnej;

- 6) współpraca z Dyspozyturą Główną oraz właściwą terenowo Ekspozyturą Centrum 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.);
  - 7) informowanie dyżurnych ruchu przez drużyny trakcyjne o dostrzeżonych zagrożeniach wywołanych silnymi wiatrami i opadami śniegu, występujących przypadkach zawiewania torów oraz o innych przeszkodach w ruchu;
  - 8) odmrażanie taboru kolejowego kursującego w składach pociągów;
  - 9) zabezpieczenie lokomotyw, na zasadach awaryjnych, do:
    - a) pracy pługów i zespołów odśnieżnych,
    - b) usuwania oblodzenia przewodów jezdnych sieci trakcyjnej (przecieranie),
    - c) prowadzenia pociągów zastępczą trakcją spalinową (przeciąganie),
    - d) jazu patrolowych stanu przejezdności linii kolejowych.
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.

## **§ 17.**

### **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;
  - 2) usuwaniu zaśnieżenia i oblodzenia rozjazdów kolejowych;
  - 3) uprzątnięciu 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. Sprzęt odśnieżny, wraz z obsługą, skierowany do określonego rejonu pracy podlega kierownikowi akcji na tym terenie, który odpowiada za jego właściwe wykorzystanie.
  3. Oczyszczanie i uprzątnięcie śniegu z torów stacyjnych powinno być prowadzone z uwzględnieniem postanowień regulaminu technicznego stacji.
  4. W przypadku powierzenia czynności związanych z utrzymaniem zimowym infrastruktury pasażerskiej podmiotom zewnętrznym, realizacja czynności wymienionych w ust. 1 pkt 3 podlega kontroli przez właściwą jednostkę/komórkę organizacyjną, z uwzględnieniem warunków zawartych umów.

## **§ 18.**

### **Monitorowanie sytuacji zimowej**

1. Nadzór nad przebiegiem robót zimowych i ich bieżącą ocenę sprawuje:
  - 1) Dyspozytura Główna – na obszarze działania Spółki;
  - 2) Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym – na obszarze swego działania;
  - 3) Dyspozytor w Zakładzie Linii Kolejowych – na obszarze działania Zakładu Linii Kolejowych.
2. Nadzór nad przebiegiem robót zimowych polega w szczególności na:
  - 1) monitorowaniu i analizowaniu sytuacji w zakresie:
    - a) panujących warunków atmosferycznych, prognoz i ostrzeżeń meteorologicznych,
    - b) występujących utrudnień eksploatacyjnych,

- c) zaangażowanych sił i środków technicznych;
  - 2) zgłaszaniu kierownikowi akcji zimowej informacji o sytuacji przewozowej, ewentualnych zagrożeniach wywołanych warunkami atmosferycznymi oraz wniosków w sprawie kolejności prowadzenia prac odśnieżnych i przywracania przejezdności linii i stacji kolejowych;
  - 3) przekazywaniu poleceń wydawanych przez Koordynatora oraz kierowników akcji zimowej i informowaniu ich o realizacji wydanych decyzji, w tym w zakresie uruchamiania, przemieszczania maszyn odśnieżnych oraz pogotowi ratownictwa technicznego i zespołów szybkiego usuwania usterek i awarii;
  - 4) sporządzaniu meldunku z przebiegu robót zimowych, o którym mowa w § 19.
3. W sytuacjach występowania zakłóceń eksploatacyjnych spowodowanych warunkami atmosferycznymi, Dyspozytura Główna oraz właściwa terenowo Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym koordynuje działania przewoźników kolejowych oraz innych podmiotów, w zakresie określonym w odrębnych porozumieniach (umowach).

## **§ 19.**

### **Meldunek z przebiegu robót zimowych**

1. Meldunki z przebiegu robót zimowych sporządza się dla faz od 0 do III pogotowia zimowego w cyklu 12 godzinnym, oddzielnie ze zmiany:
  - 1) dziennej – za czas pracy od 6<sup>00</sup> do 18<sup>00</sup>;
  - 2) nocnej – za czas pracy od 18<sup>00</sup> do 6<sup>00</sup>.
2. Meldunek sporządza się według wzoru stanowiącego Załącznik nr 8, w oparciu o informacje otrzymane z poszczególnych Sekcji Eksploatacji.
3. Dyspozytor zakładowy lub inny pracownik wyznaczony przez Zakład Linii Kolejowych wprowadza do SEPE (w zakładce Akcja zima) meldunek z przebiegu robót zimowych (ze zmiany dziennej do godziny 18<sup>30</sup>, a ze zmiany nocnej do 6<sup>30</sup>).
4. W przypadku, gdy z przyczyn technicznych nie jest możliwe wprowadzenie meldunku w SEPE, to informacje niezbędne do wprowadzenia meldunku dyspozytor zakładowy lub inny uprawniony pracownik właściwy dla obszaru działania Zakładu Linii Kolejowych przekazuje telefonicznie lub pocztą elektroniczną do dyspozytora Ekspozytury Zarządzania Ruchem

Kolejowym, który po ich weryfikacji i ewentualnym uzupełnieniu wprowadza je do SEPE.

5. Wszelkie informacje dotyczące utrudnień technicznych uniemożliwiających wprowadzenie meldunku należy zgłaszać na bieżąco, zgodnie z następującą kolejnością: Sekcja Eksploatacji do Zakładu Linii Kolejowych, Zakład do dyspozytora Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym, a ten do Dyspozytury Głównej.
6. Główny Dyspozytor Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym może zarządzić wprowadzenie innych godzin sporządzania meldunków z przebiegu robót zimowych.
7. Kierownik akcji zimowej w Spółce może w czasie obowiązywania fazy 0 wydać dyspozycję o okresowym ograniczeniu zakresu przekazywanych meldunków z przebiegu robót zimowych do podawania informacji o warunkach pogodowych oraz liczbie załączonego ogrzewania rozjazdów.

## **§ 20.**

### **Informacje o warunkach atmosferycznych**

1. Dla prawidłowego prowadzenia robót zimowych niezbędna jest informacja o stanie pogody i przewidywanych zjawiskach atmosferycznych.
2. Prognozy i ostrzeżenia meteorologiczne przekazywane są przez państwową służbę hydrologiczno-meteorologiczną do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, skąd są dalej wysyłane do Zakładów Linii Kolejowych.
3. Ostrzeżenia przed mogącymi wystąpić niekorzystnymi zjawiskami atmosferycznymi (intensywne opady śniegu, silne wiatry, ujemne temperatury), należy niezwłocznie przekazać podległym jednostkom/komórkom organizacyjnym - o ile informacje te nie były do nich adresowane.
4. Sąsiadujące ze sobą jednostki/komórki organizacyjne powinny informować się wzajemnie o występujących warunkach pogodowych i kierunku przemieszczania niekorzystnych zjawisk atmosferycznych.

**Rozdział 4.**  
**Prace odśnieżne**

**§ 21.**

**Odśnieżanie torów i rozjazdów**

1. Do odśnieżania torów i rozjazdów, zależnie od grubości zalegania śniegu należy używać następujących maszyn:
  - 1) pługi lemieszowe, które usuwają zasy 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.
2. 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 W-13 miejsca (mosty, przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, rozjazdy, czujniki szynowe i inne urządzenia), przed którymi podczas odśnieżania powinny być podniesione noże i złożone lemieszki maszyny odśnieżnej.

3. Kierujący robotami zobowiązany jest do posiadania wykazu urządzeń w torach, na które oddziałują pociągi, szczególnie narażonych na uszkodzenia podczas pracy maszyn odśnieżnych.
4. 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”.
5. Do prac odśnieżnych może być używany sprzęt pomocniczy taki, jak: wózek motorowe, wagony platformy do wywozu śniegu, spycharki, ładowarki itp.
6. Ręczne oczyszczenie torów i rozjazdów wykonuje się przy użyciu między innymi:
  - 1) łopaty do usuwania śniegu i rozkruszonego lodu;
  - 2) drążków do kruszenia lodu;
  - 3) skrobaczek do odkuwania lodu;
  - 4) mioteł do usuwania śniegu;
  - 5) szczotek do zwrotnic (stosowane również do oczyszczania żłobków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach).
7. 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.
8. 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.
9. Podczas prac odśnieżnych śnieg należy odrzucać tak, aby nie powstały zwaly śniegu mogące spowodować tworzenie się zasp na torze i przeszkód w odpływie wód z topniejącego śniegu.
10. 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.



11. 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.
12. Po usunięciu zasp śnieżnych z torów, oczyszczone miejsca należy, w miarę możliwości, osłonić przenośnymi zasłonami odśnieżnymi, aby nie dopuścić do ponownego zawiania torów śniegiem.

## **§ 22.**

### **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 pogotowia zimowego należy wykonać przegląd urządzeń ogrzewania rozjazdów kolejowych, zrealizować zaplanowane i powaryjne naprawy oraz prace konserwacyjno-utrzymeniowe.
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.
5. Aparaty do odmrażania rozjazdów (tzw. miotacze ognia) przeznaczone są do szybkiego topienia śniegu i lodu w rozjazdach, zwłaszcza z przestrzeni między iglicą a opornicą, siodełek iglicowych, krzyżownic oraz zamknięć nastawczych. Aparaty te mogą być stosowane do likwidacji oblodzenia kanałów pędni rozjazdowych, części pojazdów kolejowych itp. Aparatów tych nie można używać w rozjazdach posiadających urządzenia lub części konstrukcyjne, które mogłyby ulec uszkodzeniu podczas procesu odmrażania.

## **§ 23.**

### **Zabezpieczanie rozjazdów przed przymarzeniem**

1. Zabezpieczenie rozjazdu przed przymarzeniem 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.

## **§ 24.**

### **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. 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 lub znacząco utrudniała przemieszczanie się podróżnych, odśnieżanie należy powtórzyć.
7. Świeży opad śniegu należy usuwać sprzętem specjalistycznym lub ręcznym, bez stosowania środków chemicznych.

8. Cienkie warstwy zlodowaciałego lub ubitego śniegu można usuwać za pomocą środków chemicznych do tego przeznaczonych, przy uwzględnieniu ich charakterystyk, z zastrzeżeniem ust. 9.
9. 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.
10. 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.
11. Minimalna szerokość odśnieżania peronów powinna być równa szerokości strefy zagrożenia wraz z pasem bezpieczeństwa, powiększonej co najmniej o 1,6 m.
12. 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.
13. Dojścia do miejsca zatrzymania się pociągu oraz dojścia do wyposażenia infrastruktury pasażerskiej należy odśnieżać na szerokości co najmniej 1,6 m.
14. Drogi dojścia do peronów należy odśnieżać na całej szerokości chodnika, schodów, spoczników i pochylni.
15. Pozostawienie śniegu w przyzmach na peronach dopuszcza się tylko wówczas, gdy nie stwarza on utrudnień dla poruszania się podróżnych oraz zagrożeń ich bezpieczeństwa.
16. W przypadku konieczności składowania zebranego śniegu w przyzmach 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.

17. Dopuszczalne jest pozostawienie na drogach dojścia zalegającego w pryzmach śniegu, gdy nie utrudnia on swobodnej komunikacji.
18. Niedopuszczalne jest zrzucanie śniegu, lodu i piasku z peronów oraz kładek dla pieszych na tory.

## **§ 25.**

### **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).

## **§ 26.**

### **Kolejność zimowego utrzymania linii kolejowych oraz priorytety przewozowe**

1. W przypadku wystąpienia warunków atmosferycznych powodujących utrudnienia w ruchu pociągów, szczególnej osłonie zimowej podlegają linie kolejowe ważne ze względów gospodarczych i społecznych.
2. Kolejność zimowego utrzymania linii kolejowych zaznaczono na mapie stanowiącej wkładkę do niniejszej instrukcji.

3. Na stacjach torów główne zasadnicze odśnieżane są w kolejności zgodnej z kolejnością odśnieżania linii, na których leżą. Kolejność odśnieżania torów głównych dodatkowych oraz torów bocznych ustalana jest przez Sekcję Eksploatacji.
4. W czasie niekorzystnych warunków atmosferycznych priorytetem jest utrzymanie przejezdności linii kolejowych, na których prowadzony jest:
  - 1) ruch regionalny związany z dojazdami do pracy i szkół;
  - 2) transport węgla i innych paliw oraz towarów żywnościowych.
5. Zmiany kolejności zimowego utrzymania linii kolejowych mogą być wprowadzane decyzją Członka Zarządu Spółki właściwego ds. eksploatacji.

## **Rozdział 5.**

### **Zapobieganie działaniu wody na tor**

#### **§ 27.**

#### **Roboty zapobiegawcze przed nastaniem zimy**

1. Do zebrania i odprowadzenia wody spływającej z toru, skarp nasypu itp. służą urządzenia odwadniające naziemne lub podziemne.
2. Przed sezonem zimowym należy wykonać następujące prace:
  - 1) oznaczenie osi przepustów;
  - 2) oczyszczenie z gałęzi, liści i innych zanieczyszczeń przepustów, rowów oraz pozostałych urządzeń odwadniających (sprawdzić drożność studni i ciągów drenarskich);
  - 3) odwodnienie i oczyszczenie kanałów 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.

#### **§ 28.**

#### **Odprowadzenie wód w czasie roztopów**

1. Urządzenia odwadniające 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.
2. Podczas roztopów wodę należy odprowadzać do:
- 1) urządzeń odwadniających;
  - 2) miejsc, z których można ją odpompować.

### **§ 29.**

#### **Likwidacja wysadzin**

1. Sekcja Eksploatacji jest zobowiązana do rejestrowania 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 Id-3”.

### **Rozdział 6.**

#### **Ocena akcji zimowej**

### **§ 30.**

#### **Dokumentowanie przebiegu robót zimowych i utrudnień spowodowanych warunkami zimowymi**

W okresie pogotowia zimowego Sekcja Eksploatacji oraz Zakład Linii Kolejowych rejestruje przebieg robót zimowych oraz wpływ warunków atmosferycznych na eksploatację, a w szczególności:

- 1) liczbę osób zatrudnionych przy usuwaniu skutków zimy;
- 2) użycie maszyn i sprzętu odśnieżnego oraz czas ich pracy;
- 3) obszar i czas trwania poszczególnych faz pogotowia zimowego;

- 4) utknięcia pociągów w zaspach i czas zamknięcia toru;
- 5) awarie urządzeń ogrzewania rozjazdów;
- 6) awarie sieci trakcyjnej oraz ich przyczyny;
- 7) uszkodzenia lub unieruchomienia zewnętrznych urządzeń sterowania ruchem;
- 8) przerwy w działaniu blokady liniowej (dłuższe niż 1 godzina);
- 9) unieruchomienia górek rozrządowych wskutek zaśnieżenia, przymarznięcia ruchomych części rozjazdowych lub urządzeń nastawczych, zablokowania hamulców torowych;
- 10) uszkodzenia i awarie innych elementów infrastruktury kolejowej;
- 11) opóźnienia pociągów;
- 12) zawieszono lub odwołano pociągi;
- 13) przerwy i ograniczenia w ruchu na poszczególnych liniach kolejowych lub odcinkach linii;
- 14) wypadki spowodowane warunkami zimowymi.

### **§ 31.**

#### **Sprawozdanie z przebiegu akcji zimowej**

1. Po zakończeniu sezonu zimowego na podstawie dokumentacji, o której mowa w § 30, sporządzane jest sprawozdanie z przebiegu akcji zimowej.
2. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, powinno zawierać między innymi informacje dotyczące:
  - 1) przebiegu przygotowań do okresu zimowego;
  - 2) warunków atmosferycznych i występujących w nich trudności eksploatacyjnych;
  - 3) zatrudnienia personelu przy robotach zimowych oraz pracy maszyn i urządzeń odśnieżnych;
  - 4) kosztów akcji zimowej;
  - 5) oceny przebiegu akcji zimowej oraz planowanych działań zaradczych i usprawniających funkcjonowanie kolei w warunkach zimowych.
3. Sprawozdania z przebiegu akcji zimowej są przekazywane przez:
  - 1) Sekcją Eksploatacji do Zakładu Linii Kolejowych - do 10 maja;

- 2) Zakład Linii Kolejowych do Biura Eksploatacji - do 20 maja.
4. Dopuszcza się, za zgodą Biura Eksploatacji, zmianę terminu przekazania sprawozdania wynikającą z przedłużenia lub ponownego wprowadzenia okresu pogotowia zimowego.
5. Zbiorcze sprawozdanie z przebiegu akcji zimowej sporządza Biuro Eksploatacji i przedstawia je Koordynatorowi akcji zimowej - nie później niż 30 dni od dnia otrzymania sprawozdań ze wszystkich Zakładów Linii Kolejowych.



## Załącznik nr 1

## Terminarz ważniejszych prac przygotowawczych do zimy

L.p.	Wyszczególnienie zadania	Termin wykonania do dnia	Realizuje
1	Przegląd stanu technicznego maszyn i sprzętu odśnieżnego oraz ustalenie zakresu napraw.	15 maja	ISE, IZ
2	Zwołanie narady dla ustalenia zakresu zadań przygotowawczych do zimy.	31 maja	IZ
3	Opracowanie harmonogramu ramowego prac przygotowawczych do zimy.	15 czerwca	IZ
4	Ustalenie potrzeb na materiały do akcji zimowej.	30 czerwca	ISE, IZ
5	Opracowanie harmonogramu szczegółowego prac przygotowawczych do zimy.	1 lipca	ISE
6	Przygotowanie projektu planu prowadzenia robót zimowych i przedłożenie go do akceptacji Koordynatorowi akcji zimowej.	25 lipca	IZ
7	Akceptacja projektu planu prowadzenia robót zimowych.	20 sierpnia	IE
8	Zawarcie umów z podmiotami gospodarczymi na świadczenie usług na roboty zimowe.	1 października	IZ
9	Zapewnienie posiłków profilaktycznych dla pracowników zatrudnionych przy robotach zimowych.	10 października	IZ
10	Sporządzenie planu prowadzenia robót zimowych.	10 października 15 października	ISE, IZ
11	Zatwierdzenie planu przez Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych	15 października	IZ
12	Dostarczenie materiałów oraz ich rozprowadzenie na poszczególne posterunki pracy.	25 października	IZ, ISE
13	Przygotowanie urządzeń ogrzewania rozjazdów do sezonu grzewczego.	31 października	ISE, IZ

14	Przygotowanie linii i stacji do pracy maszyn odśnieżnych: - usunięcie materiałów budowlanych oraz nawierzchniowych z torów i międzytorzy*, - uprzątnięcie stacji z usypów *, - oznakowanie przeszkód wskaźnikami W-13, - przymocowanie przewodów oraz uszynień, które mogą ulec uszkodzeniu podczas prac odśnieżnych*.	31 października	ISE
15	Przygotowanie maszyn i sprzętu odśnieżnego (zakończenie napraw i przeglądów, zabezpieczenie obsługi oraz dokonanie prób sprawności). *	31 października	ISE, IZ
16	Zabezpieczenie przed skutkami zimy obiektów, pojazdów i urządzeń oraz wykonanie innych czynności, od których zależy sprawność kolei w zimie. *	31 października	ISE, IZ
17	Przygotowanie budynków (w tym schronisk) oraz budowli kolejowych do zimy. *	31 października	ISE, IZ
18	Opracowanie planu prowadzenia robót zimowych w Spółce.	31 października	IES
19	Zgłoszenie zakończenia prac przygotowawczych do zimy.	5 listopada	IZ
20	Ustawienie zasłon odśnieżnych. Przekazanie do IES informacji o ustawieniu zasłon odśnieżnych.	14 listopada **	ISE, IZ

\* systematycznie w ciągu całego roku

\*\* w uzasadnionych przypadkach (np. trwających prac polowych) dopuszcza się przedłużenie terminu do 30 listopada

Użyte symbole literowe:

ISE - Sekcja Eksploatacji,

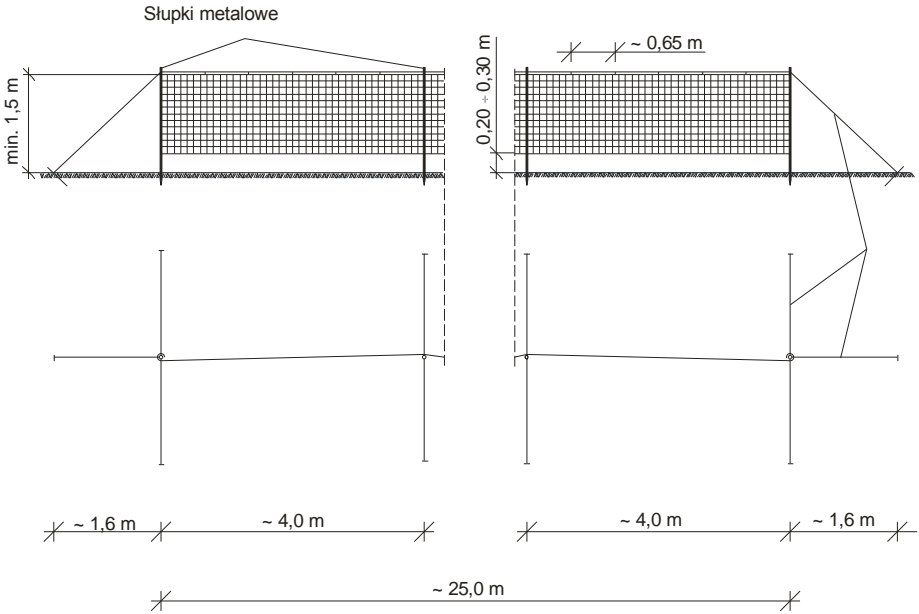
IZ - Zakład Linii Kolejowych,

IES - Biuro Eksploatacji,

IE - Koordynator akcji zimowej.

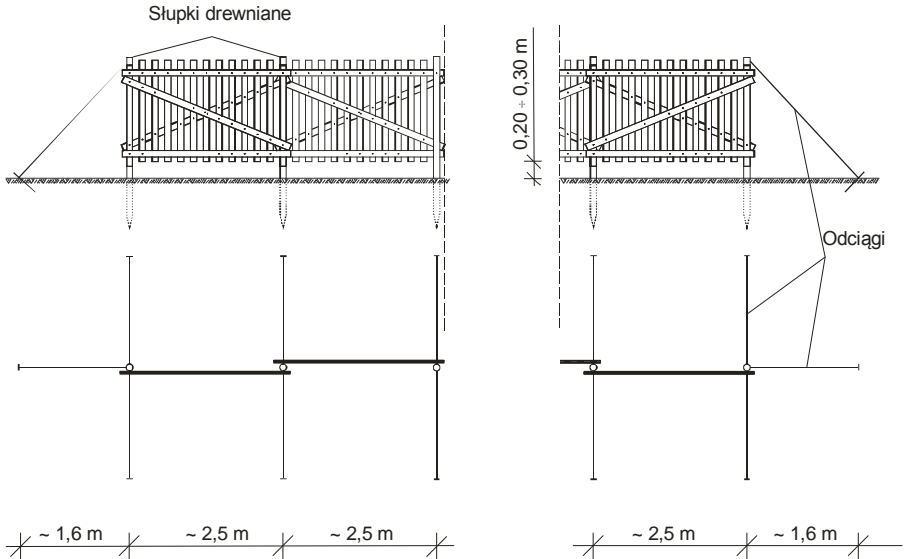
**Zasady ustawiania i demontażu przenośnych zasłon odśnieżnych**

1. 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 kłamrowymi;
  - 9) naciągnięcie siatki i założenie odciągów poprzecznych na słupkach skrajnych oraz pośrednich.
2. Przykład ustawienia zasłon z siatki z tworzywa sztucznego pokazano na rysunku 1.



Rys. 1 Przykład ustawienia zasłon z siatki z tworzyw sztucznych

3. 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 dobitcie 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.
4. Sposób ustawienia zasłon z płotków drewnianych pokazano na rysunku 2.



Rys. 2 Przykład ustawienia zasłon z płótków drewnianych

5. Demontaż zasłony z siatki obejmuje:

- 1) rozebranie wszystkich elementów zasłony (odciągnięć, 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.

6. Demontaż zasłon z płótków drewnianych obejmuje:

- 1) rozebranie zasłony (zdjęcie płótków, 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.

## Wytyczne bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót zimowych

### I. 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, chyba że będą wykonywane według zasad ustalonych w części V.
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, sprawujących bezpośredni nadzór nad pracownikami w czasie akcji zimowej (szkolenie według programu zamieszczonego w Centralnym rejestrze szkoleń PKP PLK S.A),
    - b) aktualne szkolenie w dziedzinie bhp, wymagane dla osób kierujących pracownikami,
    - c) zaświadczenie lekarskie, o którym mowa w ust. 7.
4. Naczelnik Sekcji Eksploatacji lub upoważniony przez niego pracownik przeprowadza, dla pracowników spełniających warunki określone w ust. 3, zapoznanie z warunkami lokalnymi i planami schematycznymi układów torowych w rejonach przewidywanego miejsca prowadzenia robót zimowych, dokumentując fakt zapoznania sporządzeniem protokołu (nadając mu sygnaturę sprawy). Po przeprowadzonym zapoznaniu sporządzany jest wykaz osób upoważnionych do kierowania robotami.
5. Wykaz, o którym mowa w ust. 4, stanowi załącznik do wyciągu z planu prowadzenia robót zimowych, o którym mowa w § 13 ust. 15, i podlega bieżącej aktualizacji.
6. 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;
  - 4) sprawowanie nadzoru nad stanem pomieszczeń i wyposażenia ich w urządzenia higieniczno-sanitarne, w tym apteczki pierwszej pomocy.
7. Pracownik zatrudniony przy robotach zimowych winien 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.
8. Nie wolno zatrudniać osób młodocianych przy robotach zimowych prowadzonych na czynnych torach kolejowych.

## **II. Maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia pracy**

1. Maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia pracy wykorzystywane do robót zimowych powinny zapewnić obsługującym je pracownikom bezpieczne i higieniczne warunki pracy.
2. Maszyny, urządzenia, sprzęt oraz narzędzia muszą być sprawne technicznie i bezpieczne w użytkowaniu. W przypadku uszkodzenia lub wadliwego działania należy o tym niezwłocznie powiadomić kierującego robotami.
3. Obsługę maszyn, urządzeń i sprzętu mechanicznego można powierzyć wyłącznie pracownikom, którzy mają odpowiednie kwalifikacje do ich obsługi i znajomość przepisów bhp.
4. Uruchamianie i zatrzymywanie maszyn odśnieżnych musi być poprzedzane podaniem sygnału dźwiękowego Rp 1 „Bacność” przez kierującego maszyną albo, w przypadku pługą bądź zespołu odśnieżnego, kierownika pociągu.

## **III. Organizacja robót zimowych**

1. Roboty zimowe należy prowadzić zgodnie z warunkami bezpieczeństwa i higieny pracy określonymi w §63 „Warunków technicznych utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id-1 (D-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 na 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 V, 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 części V, 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 § 63 instrukcji 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 § 63 instrukcji 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 (równoległe 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 wyposażać w przenośne ogrzewacze.

26. Ręczne odsnieżanie 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 radiolączności pociągowej.
28. Kierujący robotami, a także osoby skierowane do robót, o których mowa w części V, do łączności z obsługą posterunku nastawczego powinny wykorzystywać wyłącznie radiotelefony pracujące w sieci radiolączności drogowej i utrzymania, z których obsługi powinny być wcześniej przeszkolone.

#### **IV. Rozpoczęcie i zakończenie robót**

1. Kierujący robotami musi być wyposażony w radiotelefon dopuszczony w sieci Spółki, którego prawidłowość działania należy sprawdzić przed rozpoczęciem robót.
2. Każdorazowo przed rozpoczęciem pracy, a także po jej zakończeniu, kierujący robotami odczytuje nazwiska z wcześniej przygotowanej karty zapisu, w celu sprawdzenia stanu osobowego pracowników.
3. Jeżeli na posterunek nastawczy zgłasza się kierujący robotami, o którym mowa w części I ust. 3 pkt 2, to pracownik obsługujący posterunek po stwierdzeniu, że znajduje się on na wykazie, o którym mowa w części I 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 wykonania 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.

#### **V. 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, ew. ich brak,
    - 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.

.....  
(pieczęćka jednostki organizacyjnej)

## **Regulamin robót zimowych**

w sezonie ...../.....

na obszarze działania

.....

(nazwa Zakładu Linii Kolejowych / Sekcji Eksploatacji)

### **1. Zasięg terytorialny Zakładu Linii Kolejowych/Sekcji Eksploatacji:**

- 1) wykaz linii kolejowych wraz z kolejnością ich zimowego utrzymania (informacje o każdej linii: numer linii, nazwa linii, kilometr od, kilometr do, stacje i przystanki leżące na linii, kolejność zimowego utrzymania);
  - 2) plan schematyczny obszaru Zakładu Linii Kolejowych/Sekcji Eksploatacji.
- Regulamin dla Sekcji Eksploatacji powinien zawierać plany schematyczne poszczególnych stacji z podziałem na rejony oraz kolejność zimowego utrzymania.

### **2. Kierownictwo akcji zimowej:**

- 1) w jednostce macierzystej
- 2) w jednostce nadrzędnej

(nazwa jednostki - adres siedziby, imię i nazwisko kierownika akcji, stanowisko służbowe, nr telefonu kontaktowego, telefony dyspozytur).

### **3. Kierujący robotami w poszczególnych rejonach stacji – w zmianach roboczych (dot. regulaminu Sekcji Eksploatacji).**

Rejon, zmiana, siedziba, nr telefonu kontaktowego, imię i nazwisko.

### **4. Liczba osób przewidzianych do robót zimowych (w tym wyznaczonych do nadzoru) z podziałem na pracowników Sekcji Eksploatacji oraz poszczególne jednostki organizacyjne.**

Sposób wezwania do pracy w przypadku nagłego wystąpienia niekorzystnych warunków atmosferycznych (w regulaminie opracowanym dla Sekcji Eksploatacji dodatkowo wykazy imienne).

### **5. Zabezpieczenie szlaków i posterunków technicznych przed zaspami śnieżnymi:**

- 1) przenośnymi zasłonami odśnieżnymi (podać lokalizację - miejsce rozstawienia zasłony rodzaj zasłon - z drewna lub siatki),

- 2) zasłonami stałymi - żywopłotami (podać lokalizację),
- 3) zasłonami stałymi - parkanami (podać lokalizację),
- 4) rozmieszczenie rezerwy zasłon i kołków (wielkość rezerwy, miejsca składowania).

## 6. Wykazy maszyn odśnieżnych oraz pojazdów samochodowych i sprzętu budowlanego przewidzianego do użycia przy robotach zimowych.

(rodzaj sprzętu, stan techniczny, ew. rodzaj ograniczeń w użyciu, miejsca stacjonowania, tryb uruchamiania, nr telefonu obsługi (dysponentów). Dla odśnieżarek, pługów i zespołów odśnieżnych dodatkowo podać informacje o liniach obsługi - trasach kursowania).

## 7. Stacjonarne urządzenia do ogrzewania rozjazdów.

(sporządzić dla poszczególnych stacji wykazy ogrzewanych rozjazdów z podziałem na: systemy ogrzewania, z wyszczególnieniem typu i rodzaju rozjazdu, sposobu załączania - ręcznie, automatycznie, zdalnie pogodowe, ogrzewanych elementów rozjazdów).

## 8. Usuwanie śniegu oraz likwidacja śliskości na peronach, kładkach dla pieszych, dojściach i przejściach dla pieszych.

Rodzaj obiektu i jego lokalizacja	Powierzchnia [m <sup>2</sup> ]	Realizacja prac <sup>1)</sup>	Uwagi <sup>2), 3)</sup>
1	2	3	4

<sup>1)</sup> W podziale na system gospodarczy i zlecony (nazwa podmiotu gospodarczego, nr umowy i czas jej obowiązywania).

<sup>2)</sup> W przypadku systemu gospodarczego należy podać czy prace wykonywane są ręcznie (liczba osób), czy sprzętem mechanicznym i jakim.

<sup>3)</sup> W przypadku systemu zleconego należy podać obowiązki (udział) zlecniodawcy przy realizacji umowy, np. zapewnienie piasku, pomoc przy wywózce śniegu itd.

## 9. Wywóz śniegu

(rodzaj sprzętu - zespołami odśnieżnymi, pociągami roboczymi, samochodami, ciągnikami, miejsca przeznaczone do wyładunku).

## 10. Zespoły szybkiego usuwania usterek i awarii w nawierzchni oraz w urządzeniach srk

(branża, miejsce stacjonowania, obszar działania, liczba osób obsługi, nr telefonu kontaktowego).

## 11. Wykazy obiektów zarządzanych przez PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. odśnieżanych przez inne podmioty, w ramach powierzonych im czynności bieżącego utrzymania i administrowania



(nazwa i adres jednostki, odśnieżane obiekty).

Uwaga: nie podawać obiektów wyszczególnionych w punkcie 8.

**12. Wykaz stacji z wyznaczonymi miejscami (lokalizacjami) do odstawiania pojazdów kolejowych w sposób nie zagrażający ich zawianiem przez śnieg.**

**13. Organizacja ruchu pociągów w okresie ciężkich warunków atmosferycznych.**

- 1) zmiany w organizacji ruchu pociągów (należy podać przewidywane zmiany w organizacji ruchu kolejowego uwzględniające warunki miejscowe (układ torowy na posterunku technicznym, liczba rozjazdów w przebiegu, położenie peronów itp.) oraz siły i środki zabezpieczone do osłony infrastruktury):
  - a) stacje, na których przewidywana jest możliwość wyprzedzania lub krzyżowania pociągów (należy podać obsadę stałą posterunku nastawczego oraz przewidywane wzmocnienie w zmianie dodatkowymi pracownikami do odśnieżania rozjazdów - na czas trwania trudnych warunków pogodowych),
  - b) stacje, na których ruch pociągów odbywać się będzie tylko po torach głównych zasadniczych,
  - c) inne planowane zmiany w organizacji ruchu kolejowego.
- 2) ograniczenia w pracy stacji rozrządowych i większych stacji manewrowych;
- 3) zasady postępowania w czasie zamieci lub wzmożonych opadów śniegu oraz oblodzenia sieci trakcyjnej;
- 4) sposób postępowania w razie utknięcia pociągu na szlaku z powodu zasp śnieżnych.

**14. Dane teled adresowe jednostek współpracujących z kierownictwem akcji zimowej.**

(nazwa jednostki, adres, imię i nazwisko kierownika, telefony kontaktowe, e-mail itp.).

**15. Postępowanie w sytuacjach kryzysowych związanych z występowaniem zagrożeń naturalnych (pogodowych), wywołanych:**

- 1) ekstremalnie niskimi temperaturami;
- 2) silnymi wiatrami;
- 3) intensywnymi opadami śniegu, zawiejami/zamieciami śnieżnymi;
- 4) oblodzeniem (osronieniem) sieci trakcyjnej.

Obowiązują zasady zgodne z procedurami działania na wypadek zaistnienia zagrożeń naturalnych, określonymi w systemie zarządzania kryzysowego.

**16. Osłona meteorologiczna.**

Sposób otrzymywania informacji o warunkach atmosferycznych.

**17. Sprawy socjalne:**

- 1) posiłki profilaktyczne i napoje - podać sposób zabezpieczenia i wydawania;
- 2) schroniska dla osób biorących udział w robotach zimowych, potrzeby i ich pokrycie (w regulaminie Sekcji Eksploatacji podać lokalizację, rodzaj pomieszczenia, ile osób można pomieścić, nr telefonu).

**18. Pomoc medyczna w nagłych przypadkach (adresy, nr telefonów):**

- 1) Centrum Powiadamiania Ratunkowego – tel.112;
- 2) Pogotowie Ratunkowe – tel. 999;
- 3) inne (adres i nr telefonu: .....  
.....)

Data sporządzenia

.....

Sporządził:

.....

(pieczęćka i podpis)

ZATWIERDZIŁ:

.....

(data i podpis Dyrektora  
Zakładu Linii Kolejowych)

**Plan zatrudnienia pracowników pogotowia zimowego w sezonie ...../.....**  
**Faza .....**

59

L.p.	Miejsce pracy	Potrzeby pracowników do robót zimowych *)		Pokrycie potrzeb pracowników /liczba osób/ **)										
		w zmianie	liczba osób	Pracownicy jednostek PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.				Spoza PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.			Ogółem			
				wydzialeni do prac odśnieżnych	wykonujący prace odśnieżne w ramach obowiązków służbowych	z zespołów awaryjnych i ratownictwa technicznego	PNI i inne jednostki PKP PLK S.A.	razem PKP PLK S.A.	Podmioty gospodarcze (każdy oddzielnie)	osoby fizyczne /donajęci/		Razem spoza PKP PLK S.A.		
1.		I												
		II												
		III												
		<b>Razem</b>												
2.		I												
		II												
		III												
		<b>Razem</b>												
<b>Ogółem</b>		I												
		II												
		III												
		<b>Razem</b>												

\*) w liczniku należy podać liczbę osób do nadzoru, a w mianowniku liczbę osób do robót zimowych.

Uwagi:

- 1) liczba zmian roboczych w dobie uzależniona jest od przyjętego systemu czasu pracy (zmiany 12 lub 8 godzinne);
- 2) bilans liczbowy dla jednostki organizacyjnej PKP PLK S.A. można sporządzić w formie uproszczonej przez podanie zbiorczego bilansu zatrudnienia w poszczególnych fazach i zmianach w każdej z podległych komórek organizacyjnych (wiersz ogółem).

Data sporządzenia : .....

Sporządził: .....

.....

(pieczętka i podpis)

**Wykaz  
podmiotów gospodarczych przewidzianych do świadczenia usług  
w zakresie robót zimowych**

AKCJA ZIMOWA ...../.....

L.p.	Nazwa podmiotu	Adres	Liczba osób <sup>*)</sup>	Odpowiedzialny pracownik (łącznik)	Sposób powiadamiania	Miejsce zbiórki
1	2	3	4	5	6	7

60

Uwaga:

<sup>\*)</sup>W przypadku korzystania z maszyn budowlanych i pojazdów samochodowych należy podać ich rodzaj i liczbę.

Data sporządzenia : .....

Sporządził: .....

.....

(pieczętka i podpis)

**WYKAZ**  
**materiałów do akcji zimowej**  
 w sezonie ...../.....

L.p.	Nazwa materiału, sprzętu, odzieży itp.	Jednostka miary (szt., kg, t)	Wielkość potrzeb	Posiadana ilość na stanie lub będąca w dyspozycji jednostki				Miejsce magazynow ania
				na dzień:				
				..... (data sporządzenia spisu ilościowego)	.....	.....	15 listopada	
1	2	3	4	5	6	7	8	9

61

Data sporządzenia : .....

Sporządził: .....

.....

(pieczętka i podpis)

**Meldunek z przebiegu robót zimowych  
za dzień ..... i noc .....**

62

jednostka/komórka organizacyjna	za okres		temperatura [°C]		siła wiatru		opady atmosferyczne		śnieg		zatrudnienie przy odśnieżaniu (liczba osób):						praca sprzętu i urządzeń					meldunek				
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	pracownicy jednostek PKP PLK S.A.			spoza PKP PLK S.A.			ogółem /kol. 12+15/ zatrudnieni przy usuwaniu awarii i usterek (liczba osób)	zespoły odśnieżne (szt.)	plugi odśnieżne (szt.)	odśnieżarki (szt.)	stacjonarne urządzenia do ogrzewania rozjazdów (szt. rozj.)	sprzęt ogólno-budowlany i transportowy (szt.)	pociągi robocze do wywozu śniegu (szt.)	godzina	nazwisko			
									wydzieni do prac odśnieżających	wykonujący prace odśnieżne w ramach obowiązków służbowych	z zespołów awaryjnych razem PKP PLK S.A. /kol.9+10+11/ i z zespołów podwykonawczych	podmioty gospodarcze	osoby fizyczne (donajęci)	razem spoza PKP PLK S.A. /kol.13+14/										zespoły odśnieżne (szt.)	plugi odśnieżne (szt.)	odśnieżarki (szt.)
1																										
2	Dzień																									
	Noc																									
Razem	Dzień																									
	Noc																									
Ogółem																										

Praca zespołów odśnieżnych				
Nr kodowy maszyny	Miejsce pracy		Liczba godzin pracy	Odsnieżone tony (km)
	Zakład Linii Kolejowych	Nr linii, szlak/stacja, tor, od km, do km		
OGÓŁEM				

Praca pługów odśnieżnych					
Nr kodowy maszyny	Miejsce pracy		Liczba godzin pracy	Kilometry	
	Zakład Linii Kolejowych	Nr linii, szlak/stacja, tor, od km, do km		jazda interwencyjna	jazda patrolowa
OGÓŁEM					

Praca odśnieżarek						
Nr kodowy maszyny	Miejsce pracy		Liczba godzin pracy	Odsnieżone rozjazdy (szt.)	Kilometry	
	Zakład Linii Kolejowych	Nr linii, szlak/stacja, tor, od km, do km			jazda interwencyjna	jazda patrolowa
OGÓŁEM						

Jazdy pojazdów kolejowych odszraniających/udrażniających szlaki kolejowe						
Seria i numer pojazdu	Przewoźnik kolejowy	Miejsce pracy		Liczba pojazdów	Kilometry	
		IZ, nr linii, szlak/stacja, tor, od km, do km			odszranianie sieci trakcyjnej	udrażnianie szlaku
OGÓŁEM						

**Poważniejsze zakłócenia procesu przewozowego spowodowane warunkami atmosferycznymi**

Strona 3

Informacje o poważniejszych zakłóceniach procesu przewozowego, spowodowanych warunkami atmosferycznymi, mogą być podane w formie wyciągu z księgi wydarzeń SEPE jako wydruk raportu.



## **Uwagi i objaśnienia dotyczące sporządzania Załącznika nr 8 „Meldunku z przebiegu robót zimowych”:**

### **Strona pierwsza**

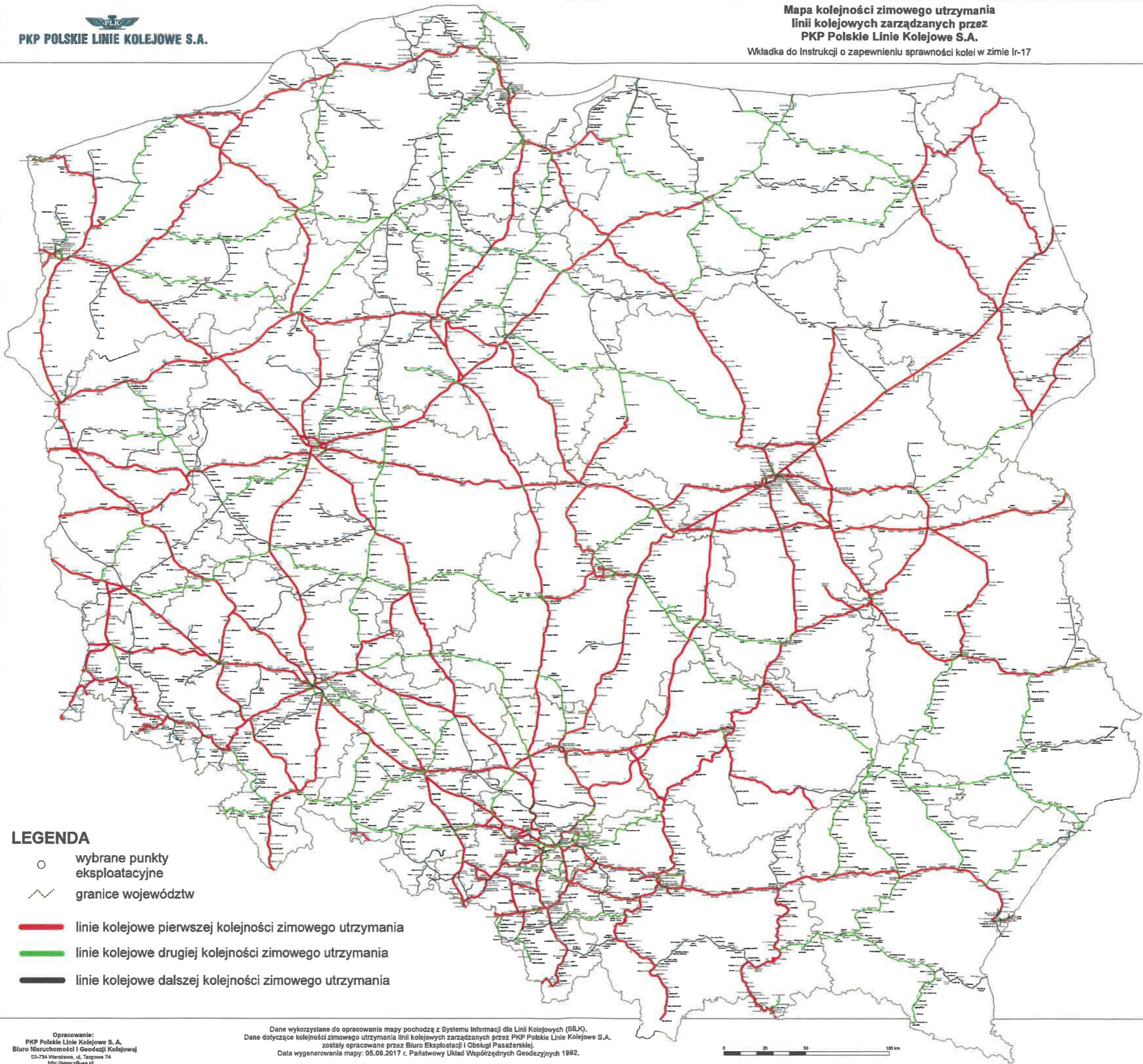
1. Kolumna 2  
Meldunek sporządzać w podziale na sytuację za:
  - 1) Dzień - okres od godz. 6<sup>00</sup> do godz. 18<sup>00</sup>;
  - 2) Noc - okres od godz. 18<sup>00</sup> do godz. 6<sup>00</sup>.
2. Kolumna 3  
Podać temperatury skrajne tj. maksymalną i minimalną w danym okresie.
3. Kolumna 4  
„Siła wiatru” – ciska, bardzo słabe (1-2 m/s), słabe (3-5 m/s), umiarkowane (6-10 m/s), silne (11-15 m/s), bardzo silne (powyżej 15 m/s).
4. Kolumna 5  
„Opady atmosferyczne” - brak, przelotne, ciągłe,
  - mgła, mżawka, deszcz, śnieg z deszczem,
  - śnieg, śnieg intensywny,
  - lokalne, na przeważającym obszarze.
5. Kolumna 6  
Całkowita warstwa śniegu, minimalna i maksymalna w cm.
6. Kolumna 7  
Wpisać warstwę pokrywy śnieżnej powstałą w okresie objętym meldunkiem, minimalna i maksymalna w cm.
7. Kolumna 9 - 16 (uwaga ogólna)  
Liczba pracowników faktycznie biorących udział w pracach odśnieżnych, będących w miejscu pracy w tym na dyżurach wprowadzonych dla potrzeb robót zimowych.
8. Kolumna 9  
Osoby wyznaczone podstawowo do udziału w pracach odśnieżnych (pracownicy zakładu: z zespołów utrzymania, konserwacji i diagnostyki infrastruktury, a także administracyjni oraz pracownicy innych jednostek organizacyjnych Spółki).
9. Kolumna 10  
Pracownicy posterunków technicznych, którzy wykonywali prace odśnieżne w ramach przydzielonego im zakresu obowiązków (dyżurni ruchu, nastawnicowie, dróżnicy przejazdowi itd.).
10. Kolumna 11  
Pracownicy zespołów do szybkiego usuwania usterek oraz pociągów ratownictwa technicznego, jeżeli wykonywali prace odśnieżne, niezależnie od czasu ich trwania.

11. Kolumna 13 i 14  
W meldunkach sporządzanych przez Zakłady Linii Kolejowych i Sekcje Eksploatacji w rozbiu na poszczególne jednostki - przedsiębiorstwa.
12. Kolumna 17  
Pracownicy PKP PLK S.A. zatrudnieni przy usuwaniu usterek i awarii w infrastrukturze kolejowej spowodowanych warunkami zimowymi.
13. Kolumna 22  
Sprzęt ogólnobudowlany i transportowy w szt. - spycharki, ładowarki, koparki, ciągniki, samochody itp.





### **Strona druga**

14. W tabeli „Jazdy pojazdów kolejowych odszraniających/udrażniających szlaki kolejowe”:
  - 1) kolumna „Przewoźnik kolejowy”- należy wpisywać nazwę lub skrót nazwy spółki będącej właścicielem pojazdu kolejowego;
  - 2) kolumna „odszranianie sieci trakcyjnej” - należy wpisywać liczbę kilometrów przejechanych podczas jazd związanych z usuwaniem szronu i oblodzenia, w tym też wykonywane jazdy patrolowe, przy czym w przypadku jazdy patrolowej należy w kolumnie „Miejsce pracy” dodatkowo umieścić zapis, że była to jazda patrolowa;
  - 3) kolumna „udrażnianie szlaku” - należy wpisywać liczbę kilometrów przejechanych podczas jazd związanych ze sprawdzaniem przejezdności linii, przecieraniem torów z małych zasp śnieżnych, jazd patrolowych zarządzonych z powodu silnych wiatrów, ściąganiem uszkodzonego taboru, przeprowadzaniem składów pociągów trakcją spalinową w przypadku uszkodzenia sieci trakcyjnej itp., przy czym w kolumnie „Miejsce pracy” należy dodatkowo umieścić informacje o celu wykonanej jazdy.





**LEGENDA**

-  wybrane punkty eksploatacyjne
-  granice województw
-  linie kolejowe pierwszej kolejności zimowego utrzymania
-  linie kolejowe drugiej kolejności zimowego utrzymania
-  linie kolejowe dalszej kolejności zimowego utrzymania