

Załącznik do uchwały Nr 763/2016  
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
z dnia 9 sierpnia 2016 r.



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

*Zarządca narodowej sieci linii kolejowych*

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

Warszawa, 2016

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r.  
o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r. poz. 1297 z późn. zm.)  
w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Właściciel: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

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

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

## SPIS TREŚCI

<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 .....	7
§ 4. Kierowanie akcją zimową .....	11
<b>Rozdział 2. Prace przygotowawcze do zimy .....</b>	<b>12</b>
§ 5. Działania organizacyjne.....	12
§ 6. Zatrudnienie do robót zimowych .....	13
§ 7. Przygotowanie sprzętu i urządzeń .....	13
§ 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 .....	21
§ 13. Plan prowadzenia robót zimowych .....	21
§ 14. Kontrola 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.....	26
§ 17. Roboty zimowe .....	28
§ 18. Monitorowanie sytuacji zimowej .....	29
§ 19. Meldunek z przebiegu robót zimowych .....	30
§ 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 .....	34
§ 24. Odśnieżanie i likwidacja śliskości na peronach i kładkach dla pieszych .....	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>39</b>
§ 30. Dokumentowanie przebiegu robót zimowych i utrudnień spowodowanych warunkami zimowymi .....	39
§ 31. Sprawozdanie z przebiegu akcji zimowej .....	40
<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>54</b>
<b>Załącznik nr 5 Plan zatrudnienia pracowników pogotowia zimowego...58</b>	<b>58</b>
<b>Załącznik nr 6 Wykaz podmiotów gospodarczych przewidzianych do świadczenia usług w zakresie robót zimowych .....</b>	<b>59</b>
<b>Załącznik nr 7 Wykaz materiałów do akcji zimowej .....</b>	<b>60</b>
<b>Załącznik nr 8 Meldunek z przebiegu robót zimowych .....</b>	<b>61</b>

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

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

1. Instrukcja ustala zasady organizacji i realizacji prac zimowego utrzymania linii kolejowych.
2. Niniejsza instrukcja obowiązuje pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Przewoźnicy i przedsiębiorcy 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) Członek Zarządu – członek Zarządu Spółki właściwy ds. eksploatacji;
  - 3) Dyspozytura Główna –Dyspozytura Główna Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
  - 4) infrastruktura kolejowa – linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętymi pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy;
  - 5) jednostka organizacyjna – element struktury organizacyjnej określony w regulaminie organizacyjnym Spółki;
  - 6) kierownik akcji zimowej – osoba kierująca działaniami prowadzonymi w celu zapobieżenia skutkom zimy lub ich usunięcia;
  - 7) komórka organizacyjna – element struktury organizacyjnej określony regulaminem organizacyjnym jednostki organizacyjnej;
  - 8) materiały do akcji zimowej – materiały, narzędzia, sprzęt, części zamienne, środki ochrony indywidualnej i inne wyposażenie używane w akcji zimowej;
  - 9) przedsiębiorca kolejowy – podmiot gospodarczy realizujący na podstawie odrębnego porozumienia (umowy) określone zadania na rzecz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;

- 10) przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną;
- 11) roboty zimowe – prace prowadzone w okresie pogotowia zimowego związane z usuwaniem skutków opadów śniegu, ujemnych temperatur lub silnych wiatrów;
- 12) Sekcja Eksploatacji – Sekcja Eksploatacji Zakładu Linii Kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- 13) Spółka – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- 14) Zakład Linii Kolejowych – Zakład Linii Kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- 15) zarządca drogi – w przypadku drogi publicznej jest to zarządca drogi, zdefiniowany w art. 19 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, a w przypadku drogi wewnętrznej - zarządca terenu, na którym jest zlokalizowana droga, a w przypadku jego braku - właściciel terenu;
- 16) 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 dnia 1 maja do dnia 31 października;
  - 2) osiągnięcia gotowości zimowej - trwający od dnia 1 listopada do dnia 14 listopada;
  - 3) pogotowia zimowego – trwający od dnia 15 listopada do dnia 31 marca, z zastrzeżeniem ust. 2;
  - 4) zakończenia pogotowia zimowego – trwający od dnia 1 do dnia 30 kwietnia, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. W uzasadnionych przypadkach okres pogotowia zimowego może być wprowadzony wcześniej lub też wydłużony, a okres zakończenia pogotowia zimowego odpowiednio wydłużony. 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 Centrali Spółki, w zakresie:

- a) planowania strategii zimowego utrzymania linii kolejowych,
- 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 linii kolejowych,
- g) monitorowania sytuacji zimowej, wyjaśniania przyczyn powstałych zakłóceń eksploatacyjnych, podejmowania koniecznych interwencji oraz wnioskowania działań zaradczych;

2) Biura Automatyki i Telekomunikacji, Biura Energetyki, Biura Dróg Kolejowych oraz Biura Infrastruktury Pasażerskiej Centrali Spółki, 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 w Spółce informacji o sytuacji przewozowej i ewentualnych zagrożeniach wywołanych warunkami atmosferycznymi,



- d) koordynowania, w sytuacjach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, działań dyspozytur przewoźników kolejowych, przedsiębiorców kolejowych oraz innych podmiotów, w zakresie określonym w odrębnych porozumieniach (umowach),
  - e) współdziałania z właściwymi jednostkami zarządzania kryzysowego oraz podmiotami krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego,
  - f) sporządzania meldunków w przebiegu robót zimowych;
- 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 oraz – we współpracy z komórką organizacyjną ds. pracowniczych – 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. gospodarki materiałowej, w zakresie zabezpieczenia potrzeb sekcji eksploatacji w materiały do akcji zimowej,

- c) 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,
- d) 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,
- e) dyspozytora, w zakresie:
  - analizowania informacji o panujących warunkach atmosferycznych, prognoz oraz ostrzeżeń hydrologiczno-meteorologicznych,
  - 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 informowanie 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,
  - sporządzania meldunków z przebiegu robót zimowych na terenie Zakładu Linii Kolejowych,
- f) 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 skutkom zimy lub ich usunięcia,
- przekazywania informacji o realizacji przygotowań do okresu zimowego oraz występujących trudnościach eksploatacyjnych, wywołanych warunkami atmosferycznymi,
- sporządzania meldunków z przebiegu 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, zwany dalej „koordynatorem akcji zimowej”. Zastępcą koordynatora akcji zimowej jest Dyrektor Biura Eksploatacji Centrali Spółki.
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. Ustalenie zadań wymagających realizacji w okresie przygotowawczym do zimy odbywa się na naradzie zwołanej przez Zakład Linii Kolejowych, w terminie do 31 maja każdego roku.
2. Naradzie przewodniczy kierownik akcji zimowej w Zakładzie Linii Kolejowych.
3. 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 dla prawidłowego przygotowania się do zimy.
4. Wykaz zadań (czynności) przewidzianych do realizacji w okresie przygotowania kolei do zimy sporządza się w formie harmonogramu:
  - 1) kalendarz realizacji zadań ujętych w harmonogramie powinien być zgodny z „Terminarzem ważniejszych prac przygotowawczych do zimy” - zawartym w załączniku nr 1;
  - 2) harmonogram ramowy opracowuje Zakład Linii Kolejowych i do dnia 15 czerwca przekazuje do Sekcji Eksploatacji;
  - 3) harmonogram szczegółowy opracowuje Sekcja Eksploatacji, w oparciu o harmonogram, o którym mowa w pkt 2. W terminie do dnia 1 lipca odpis harmonogramu szczegółowego przekazywany jest do Zakładu Linii Kolejowych.

5. Harmonogram ramowy zatwierdza Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych, a harmonogram szczegółowy Naczelnik Sekcji Eksploatacji.
6. Sekcja Eksploatacji rejestruje na bieżąco wykonanie zadań wyszczególnionych w harmonogramie oraz zgłasza postęp prac do Zakładu Linii Kolejowych.

## **§ 6.**

### **Zatrudnienie 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 osób zatrudnionych 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 skuteczną realizacją 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 „Terminarzu ważniejszych prac przygotowawczych do zimy” (załącznik nr 1).

2. Sprzęt odśnieżny powinien być przygotowany zgodnie z postanowieniami zawartymi w:
  - 1) „Instrukcji utrzymania pojazdów kolejowych ltw-4”;
  - 2) „Instrukcji użytkowania oraz utrzymania pługów i zespołów odśnieżnych ld-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 okresie od 1 do 30 kwietnia każdego roku należy sporządzić spis /ilościowy/ pozostałych po zimie materiałów do akcji zimowej.
2. Do dnia 30 czerwca każdego roku Sekcje Eksploatacji oraz Zakład Linii Kolejowych sporządzają zapotrzebowanie na materiały do akcji zimowej uwzględniając posiadany zapas i, zgodnie z ustalonymi kompetencjami, podejmują działania w celu zabezpieczenia potrzeb.
3. Zapotrzebowanie 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) oraz z uwzględnieniem doświadczeń z poprzednich okresów zimowych.
4. Przed okresem pogotowia zimowego należy zgromadzić i rozprowadzić na posterunki pracy odpowiedni zapas materiałów, wystarczający co najmniej na 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”. Materiały do akcji zimowej, które nie są przewidziane do zużycia w dniu pobrania ich z magazynu, należy pobierać na dokument „Tymczasowe pokwitowanie materiału”, którego wzór stanowi załącznik nr 10 Instrukcji Im-1.
7. Po zakończeniu pogotowia zimowego materiały sezonowe należy posortować na:
  - 1) całkowicie przydatne do ponownego użycia;
  - 2) wymagające naprawy;
  - 3) nie nadające się do użycia.

## **§ 9.**

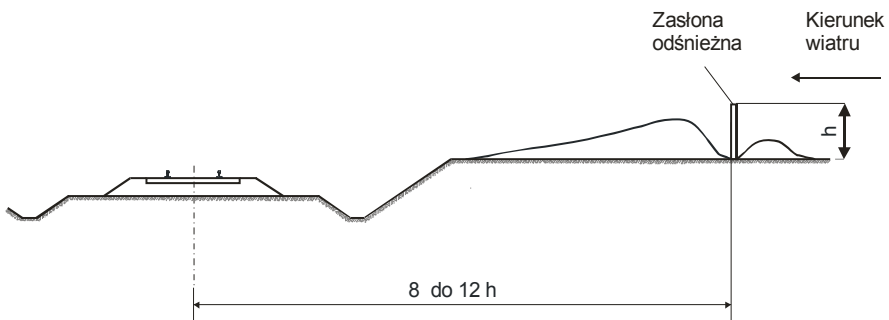
### **Przygotowanie infrastruktury kolejowej**

1. Przed okresem zimowym należy wykonać niezbędne naprawy oraz zabezpieczyć obiekty i urządzenia infrastruktury kolejowej przed wpływem warunków atmosferycznych, w szczególności:
  - 1) roboty przygotowania toru do zimy, o których mowa w § 59 „Warunków technicznych utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych” Id-1;
  - 2) pokrycia dachowe, rynny spustowe, stolarkę okienną i drzwiową;
  - 3) urządzenia grzewcze i wentylacyjne;
  - 4) wodociągi, hydranty, ujęcia wody;
  - 5) odwodnienie podtorza, szczególnie w rejonach przejazdów kolejowo-drogowych i przejść;
  - 6) urządzenia kolejowe, przewody wodne, paliwowe, olejowe, zbiorniki wodne, itd.
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 zastonami odśnieżnymi.
4. Używane w okresie zimowym paliwa i inne materiały eksploatacyjne powinny być odporne na działanie niskich temperatur.

## § 10.

**Ośłona linii kolejowej przed zaspami śnieżnymi**

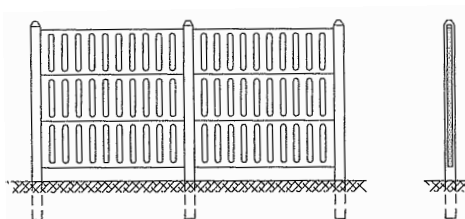
1. Dla ochrony linii kolejowych w miejscach zagrożonych zaspami śnieżnymi powinny być urządzone stałe lub przenośne zasłony odśnieżne.
2. Wysokość zasłon odśnieżnych nie powinna być mniejsza niż 1,5 m.
3. Odległość zasłon odśnieżnych od osi toru kolejowego powinna uwzględniać skłonność do tworzenia się 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).



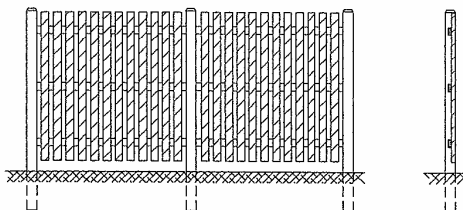
Rys. 1 Odległość ustawiania zasłon

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).





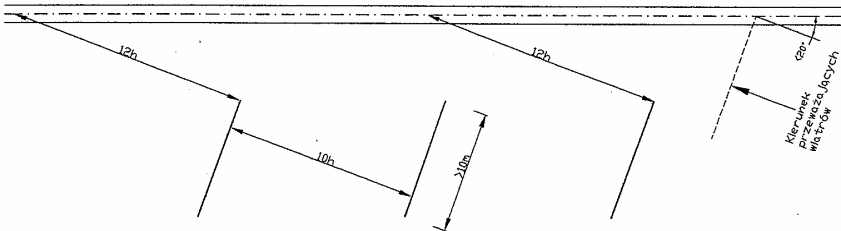
Rys. 2 Zasłona odśnieżna żelbetowa (parkan)



Rys. 3 Parkan drewniany z żelbetowymi słupkami

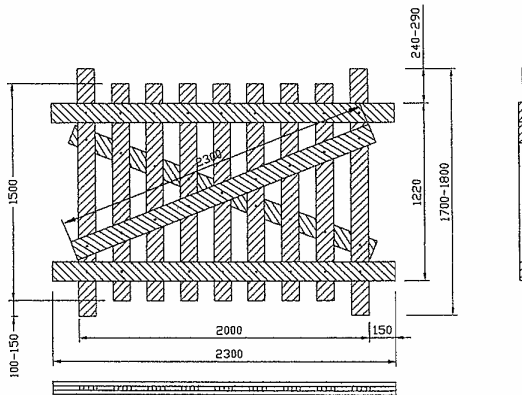
7. Do zakładania żywopłotów używa się rodzimych gatunków drzew i krzewów.
8. Użyte do założenia żywopłotu gatunki drzew i krzewów powinny zapewniać:
  - 1) możliwie gęsty żywopłot na całej jego wysokości;
  - 2) szybkie tempo przyrostu oraz uzyskanie wymaganej wysokości żywopłotu.
9. Żywopłoty powinny 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 utrzymania.

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 zimy 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 zaostriżyć na długości 250-300 mm, a koniec górny ściać 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) wykonywane są z siatki z tworzywa sztucznego 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 zawieszają się na linie stalowej  $\varnothing$  2,5 mm rozpiętej na słupkach metalowych lub kołkach 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	6m (max 100 m)	2 m (3 m)
siatka z tworzywa sztucznego	min 20 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. W miejscach, gdzie obszar kolejowy jest niedostatecznie szeroki Zakłady Linii Kolejowych, zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, mają prawo na sąsiadujących z linią kolejową gruntach, za odszkodowaniem, ustawiać zasłony odśnieżne i zakładać żywopłoty. 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 wykonywanej pracy:
  - 1) w zakresie przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy – w formie pouczenia, przez kierującego robotami;
  - 2) w zakresie posługiwania się narzędziami, sprzętem i urządzeniami odśnieżnymi – w formie instruktażu stanowiskowego, przez wyznaczonego pracownika.
2. Kierujący robotami odnotowuje dokonanie pouczeń bhp, o których mowa w ust. 1 pkt 1, w dokumencie pracy /karcie zapisu/. W przypadku zmiany miejsca pracy, pouczenie w nowych warunkach należy powtórzyć.
3. Pracownicy innego pracodawcy wykonujący roboty zimowe w ramach umowy cywilnoprawnej, poza szkoleniami, o których mowa w ust. 1, podlegają wymaganiom określonym w instrukcji lbh-105.
4. Instruktaż stanowiskowy, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, służy uzyskaniu, zaktualizowaniu lub uzupełnieniu wiedzy i umiejętności dotyczących wykonywania powierzonych prac.
5. Czas trwania instruktażu stanowiskowego uzależniony jest od przygotowania zawodowego pracownika oraz rodzaju pracy i występujących zagrożeń.

6. Pracownicy, o których mowa w ust. 3, podlegają instruktażowi stanowiskowemu tylko w przypadku powierzenia im narzędzi, sprzętu i urządzeń odśnieżnych należących do Spółki.
7. Osoby zatrudnione przy robotach zimowych winny przestrzegać postanowień zawartych w „Wytycznych bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót zimowych” - Załącznik nr 3 do Instrukcji.

## **§ 12.**

### **Warunki socjalne**

1. Do dnia 31 października należy przygotować i odpowiednio wyposażyć schroniska, miejsca do spożywania posiłków oraz inne pomieszczenia przewidziane do czasowego pobytu osób wykonujących roboty zimowe.
2. Zatrudnionym przy robotach zimowych należy wydawać posiłki profilaktyczne i gorące napoje na zasadach i warunkach określonych w odrębnych przepisach lub w umowach zawartych z podmiotami gospodarczymi wykonującymi roboty zimowe.
3. Jednostka/komórka organizacyjna zatrudniająca pracowników przy robotach zimowych jest zobowiązana do zabezpieczenia odpowiedniej ilości apteczek pierwszej pomocy z właściwym wyposażeniem.
4. Ilość, usytuowanie i wyposażenie apteczek powinny być ustalone z uwzględnieniem rodzaju i nasilenia występujących zagrożeń, w porozumieniu z lekarzem sprawującym profilaktyczną opiekę zdrowotną nad pracownikami.

## **§ 13.**

### **Plan prowadzenia robót zimowych**

1. Zakład Linii Kolejowych sporządza projekt planu prowadzenia robót zimowych, który powinien zawierać przewidziane na sezon zimowy ilości:
  - 1) personelu do robót zimowych (zatrudnienie w poszczególnych fazach pogotowia zimowego oraz planowane źródła jego pokrycia);
  - 2) zespołów do szybkiego usuwania usterek i awarii w infrastrukturze kolejowej (rodzaj /branża/, miejsce stacjonowania);
  - 3) maszyn odśnieżnych oraz innego sprzętu do prac odśnieżnych (rodzaj, miejsce stacjonowania lub lokalizacji);
  - 4) urządzeń ogrzewania rozjazdów (szt. rozjazdów);

- 5) zasłon odśnieżnych stałych oraz przenośnych ( długość osłanianych odcinków);
  - 6) peronów i kładek objętych zimowym utrzymaniem oraz ich powierzchni ( oddzielnie w systemie zleconym i gospodarczym).
2. Sporządzony projekt planu prowadzenia robót zimowych Zakład Linii Kolejowych przekazuje do Biura Eksploatacji, w terminie do 25 lipca.
  3. Biuro Eksploatacji przeprowadza analizę projektu planu prowadzenia robót zimowych i ewentualnie nanosi do niego swoje uwagi, a po uzgodnieniu projektu przez kierownika akcji zimowej w Spółce, przedkłada go do akceptacji koordynatorowi akcji zimowej, w terminie do 10 sierpnia.
  4. Koordynator akcji zimowej, w terminie do 15 sierpnia, akceptuje projekt planu bez uwag albo akceptuje plan z uwagami, które nanosi do tego dokumentu.
  5. W oparciu o zaakceptowany projekt planu sporządzany jest plan prowadzenia robót zimowych:
    - 1) do 10 października przez Sekcję Eksploatacji;
    - 2) do 15 października przez Zakłady Linii Kolejowych.
  6. Plan prowadzenia robót zimowych powinien zawierać:
    - 1) regulamin robót zimowych (wzór w załączniku nr 4);
    - 2) plan zatrudnienia pracowników pogotowia zimowego (wzór w załączniku nr 5);
    - 3) wykaz podmiotów gospodarczych przewidzianych do świadczenia usług w zakresie robót zimowych (wzór w załączniku nr 6);
    - 4) wykaz materiałów do akcji zimowej (wzór w załączniku nr 7);
    - 5) kolejność zimowego utrzymania linii kolejowych;
    - 6) plan schematyczny rozmieszczenia w terenie urządzeń srk oraz detekcji stanów awaryjnych taboru, z zaznaczeniem urządzeń szczególnie narażonych na uszkodzenia podczas prowadzonych prac odśnieżnych sprzętem zmechanizowanym (w planie prowadzenia robót zimowych Sekcji Eksploatacji).

7. Plan prowadzenia robót zimowych dla Zakładu Linii Kolejowych podlega uzgodnieniu przez właściwą Ekspozyturę Zarządzania Ruchem Kolejowym.
8. Plan prowadzenia robót zimowych w Sekcji Eksploatacji oraz w Zakładzie Linii Kolejowych zatwierdza Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych do 15 października.
9. Kopię zatwierdzonego zakładowego planu prowadzenia robót zimowych Zakład Linii Kolejowych przekazuje do właściwej terytorialnie Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym.
10. Plan prowadzenia robót zimowych w Spółce opracowuje Biuro Eksploatacji do 31 października, w oparciu o dokumenty przekazywane przez Zakłady Linii Kolejowych. Jeden egzemplarz planu prowadzenia robót zimowych w Spółce przekazywany jest Dyspozyturze Głównej.
11. Plan prowadzenia robót zimowych, o którym mowa w ust. 10, powinien zawierać:
  - 1) skład kierownictwa akcji zimowej (na szczeblu Spółki oraz Zakładów 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;
  - 7) wykaz rozjazdów wyposażonych w urządzenia grzewcze;
  - 8) lokalizacje zasłon odśnieżnych.

12. Jednostki/komórki organizacyjne Spółki na poszczególnych szczeblach organizacyjnych gromadzą w sposób uporządkowany dokumentację związaną z ich udziałem w akcji zimowej.
13. W terminie do dnia 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.
14. W wyciągu z planu, o którym mowa w ust. 13, 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) kierujących robotami w rejonie posterunku;
  - 4) plan zatrudnienia pracowników pogotowia zimowego;
  - 5) miejsca wywozu śniegu;
  - 6) zespoły szybkiego usuwania usterek i awarii w nawierzchni oraz w urządzeniach srk;
  - 7) wyznaczone miejsca (lokalizacje) do odstawiania pojazdów kolejowych w sposób nie zagrażający ich zawianiem;
  - 8) organizację ruchu pociągów w okresie ciężkich warunków atmosferycznych;
  - 9) wykaz materiałów do akcji zimowej.

#### **§ 14.**

#### **Kontrola przygotowania do zimy**

1. Realizacja prac przygotowawczych do zimy powinna być kontrolowana przez jednostkę nadrzędną.
2. Kontroli podlega w szczególności:
  - 1) plan zatrudnienia do robót zimowych;
  - 2) sprawność techniczna maszyn i urządzeń odśnieżnych;
  - 3) przygotowanie urządzeń ogrzewania rozjazdu;



- 4) osłona linii zasłonami odśnieżnymi;
  - 5) wykonanie robót przygotowania toru do zimy;
  - 6) stan wyposażenia w materiały, sprzęt ręczny i części zamienne;
  - 7) przygotowanie budynków i innych obiektów do zimy;
  - 8) zabezpieczenie łączności dla potrzeb robót zimowych;
  - 9) 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. 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 zarządzonych 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 przewoźnika kolejowego o zaistnieniu sytuacji wywołanej warunkami atmosferycznymi, która może spowodować zakłócenia w realizacji przejazdów;
  - 8) wdrażanie w uzgodnieniu z przewoźnikami kolejowymi zmian w organizacji ruchu pociągów, np. kierowanie pociągów inną trasą.
3. Do zadań przewoźników kolejowych należy w szczególności:
  - 1) odwoływanie lub zawieszanie kursowania pociągów;

- 2) podawanie do publicznej wiadomości informacji o zmianach rozkładu jazdy oraz informowanie podróżnych przebywających na dworcach i w pociągach doznających opóźnień o wprowadzonych zmianach w kursowaniu pociągów;
  - 3) uruchamianie zastępczych składów pociągowych;
  - 4) zastępowanie pojazdów trakcyjnych, w przypadku wystąpienia niekorzystnych warunków pogodowych powodujących ograniczenia w ich eksploatacji, innymi pojazdami zapewniającymi normalne funkcjonowanie w takich warunkach;
  - 5) wdrożenie opracowanych przez przewoźników planów działania na wypadek utknięcia pociągów pasażerskich w zaspach śnieżnych lub wystąpienia innych utrudnień w przewozie osób;
  - 6) jazda elektrycznymi pojazdami trakcyjnymi przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu, w przypadku wystąpienia szadzi lub oblodzenia przewodów sieci trakcyjnej;
  - 7) współpraca z Dyspozyturą Główną w zakresie wdrażania zmian w prowadzeniu ruchu pociągów (komunikowanie pociągów, kierowanie inną trasą, skrócenie relacji, wyznaczenie dodatkowych postojów, stosowanie podwójnej trakcji itp.);
  - 8) informowanie dyżurnych ruchu przez drużyny trakcyjne o dostrzeżonych zagrożeniach wywołanych silnymi wiatrami i opadami śniegu, występujących w przypadkach zawiewania torów, oraz innych przeszkodach w ruchu;
  - 9) odmrażanie taboru kolejowego kursującego w składach pociągów;
  - 10) 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) jazd patrolowych stanu przejezdności linii kolejowych.
4. Do zadań przedsiębiorców kolejowych i innych podmiotów uczestniczących w procesie eksploatacyjno-przewozowym należy w szczególności:

- 1) pełna i terminowa realizacja zadań wynikających z przewidzianego dla nich udziału w robotach zimowych oraz naprawach infrastruktury kolejowej;
- 2) zapewnienie sprawnego funkcjonowania własnych lub zarządzanych instalacji, urządzeń, budynków i budowli, związanych z prowadzeniem ruchu pociągów oraz obsługą podróży i przewozem towarów.

## **§ 17.**

### **Roboty zimowe**

1. W zależności od rodzaju i stopnia nasilenia się niekorzystnych warunków atmosferycznych roboty zimowe polegają na:
  - 1) odśnieżaniu torów i rozjazdów oraz innych elementów infrastruktury kolejowej;
  - 2) usuwaniu zaśnieżenia i oblodzenia rozjazdów kolejowych;
  - 3) uprzątnięciu śniegu i likwidacji śliskości na peronach, kładkach, przejściach i innych ciągach komunikacyjnych dla pieszych oraz na przejazdach kolejowo-drogowych;
  - 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.

## § 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 kierownika 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 koordynuje działania dyspozytur przewoźników kolejowych, przedsiębiorców 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, o którym mowa w ust. 1, przekazuje:
  - 1) Sekcja Eksploatacji do dyspozytora w Zakładzie Linii Kolejowych odpowiednio do godziny 18<sup>15</sup> i do godziny 6<sup>15</sup>;
  - 2) dyspozytor w Zakładzie Linii Kolejowych do Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym odpowiednio do godziny 18<sup>30</sup> i do godziny 6<sup>30</sup>;
  - 3) Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym do Dyspozytury Głównej odpowiednio do godziny 18<sup>45</sup> i do godziny 6<sup>45</sup>.
3. Meldunek z przebiegu robót zimowych sporządza się wg wzoru przedstawionego w załączniku nr 8.
4. Kierownik akcji zimowej na danym szczeblu może zarządzić wprowadzenie 6 godzinnego cyklu sporządzania meldunku z przebiegu robót zimowych.
5. Kierownik akcji zimowej w Spółce może w czasie obowiązywania fazy 0 wydać dyspozycję o okresowym odstąpieniu od obowiązku przekazywania meldunków z przebiegu robót zimowych.

## **§ 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 usuwają zasy śnieżne o wysokości do 1,5 m z toru na pobocze, na jedną lub dwie strony;
  - 2) zespoły odśnieżne (tzw. kombajny odśnieżne) zbierają śnieg z toru o grubości do 0,9 m bezpośrednio na wagony wyposażone w przenośniki taśmowe;
  - 3) odśnieżarki frezowe przeznaczone są do usuwania z torów śniegu o grubości do 1,5 m (w maszynach typu ciężkiego do 2,5 m);
  - 4) odśnieżarki szczotkowe przeznaczone są do odśnieżania rozjazdów i torów stacyjnych przy warstwie śniegu o grubości do 30 cm.
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, przed którymi podczas odśnieżania powinny być podniesione noże i złożone lemieszki maszyny odśnieżnej (mosty, przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, rozjazdy, czujniki szynowe i inne urządzenia).
3. Kierujący robotami odśnieżnymi powinien dysponować, sporządzonym zgodnie z wzorem określonym w załączniku 4 do instrukcji Ie-5, wykazem urządzeń oddziaływania pociągów, które są szczególnie narażone na uszkodzenia podczas pracy maszyn odśnieżnych.

4. Opis budowy oraz eksploatacji pługów i zespołów odśnieżnych zawiera „Instrukcja użytkowania oraz utrzymania pługów i zespołów odśnieżnych Id-13.
5. Do prac odśnieżnych może być używany sprzęt pomocniczy taki, jak: wózki motorowe, wagony platformy do wywozu śniegu, spycharki, ładowarki itp.
6. Ręczne oczyszczenie torów i rozjazdów wykonuje się przy użyciu:
  - 1) łopat do usuwania śniegu i rozkruszonego lodu;
  - 2) drążków do kruszenia lodu;
  - 3) skrobaczek do odkuwania lodu;
  - 4) mioteł do usuwania śniegu;
  - 5) szczotek do zwrotnic (stosowane również do oczyszczania żłobków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach).
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 zwały 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 przyzmy 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 lub czynności związanych z obróbką pociągów i wagonów.



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.
2. Do odmrażania rozjazdów stosowane są:
  - 1) urządzenia ogrzewania rozjazdów kolejowych – elektryczne (eor) oraz obiegowe wodne (wor);
  - 2) piecyki brykietowe;
  - 3) miotacze ognia.
3. Przed okresem pogotowia zimowego należy wykonać przegląd urządzeń ogrzewania rozjazdów kolejowych, zrealizować zaplanowane i poawaryjne naprawy oraz prace konserwacyjno-utrzymaniowe.
4. Szczegółowe zasady eksploatacji i utrzymania urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów oraz warunki bezpieczeństwa pracy przy ich utrzymaniu określa „Instrukcja eksploatacji i utrzymania urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów let- 1”.
5. Stosowanie urządzeń ogrzewania rozjazdów nie zwalnia z obowiązku mechanicznego lub ręcznego oczyszczania ze śniegu i lodu nieogrzewanych części rozjazdu oraz usuwania nadmiaru śniegu zalegającego w torze przed rozjazdem.
6. Piecyki brykietowe wykonane są w formie metalowego korytka wkładanego pomiędzy podrozjazdnicami pod zamknięcie nastawcze. Nie wolno ich stosować w zamknięciach nastawczych wyposażonych w suwaki izolowane lub inne urządzenia i części, które mogłyby ulec uszkodzeniu w wyniku działania wysokiej temperatury.
7. 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 przymarzaniem**

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

### **§ 24.**

#### **Odśnieżanie i likwidacja śliskości na peronach i kładkach dla pieszych**

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. W przypadku ciągłego opadu śniegu o dużej intensywności, kiedy grubość warstwy spadłego śniegu przekroczy 5 cm, odśnieżanie należy powtórzyć.
6. Świeży opad śniegu należy usuwać sprzętem specjalistycznym lub ręcznym, bez stosowania środków chemicznych.
7. Za pomocą środków chemicznych można usuwać cienkie warstwy zlodowaciałego lub ubitego śniegu (do 4 mm) z zastrzeżeniem ust. 8.
8. Do usuwania i łagodzenia skutków śliskości zimowej należy stosować środki chemiczne obojętne dla materiału konstrukcji nawierzchni peronowej i kładki oraz materiały uszorstniające (piasek).
9. Perony powinny być odśnieżane na długości odpowiadającej długości najdłuższego składu pociągu osobowego zatrzymującego się przy danej krawędzi peronowej oraz na długości dojścia do miejsca zatrzymywania się pociągów.
10. Szerokość odśnieżania peronów powinna być równa szerokości strefy zagrożenia (pasa bezpieczeństwa) powiększonej co najmniej o 1,0 m. Odśnieżony pas peronu, mierzony od krawędzi peronu, nie może być jednak węższy niż 2,0 m.
11. Dojścia do miejsca zatrzymania się pociągu należy odśnieżać na szerokości co najmniej 1,6 m.
12. Kładki dla pieszych należy odśnieżać na całej szerokości chodnika, schodów, spoczników i pochylni.
13. Pozostawienie śniegu w pryzmach na peronach dopuszcza się tylko wówczas, gdy nie stwarza on utrudnień dla poruszania się podróżnych oraz zagrożeń ich bezpieczeństwa.
14. W przypadku konieczności składowania na peronie zebranego śniegu w pryzmie, należy pozostawić możliwość przejścia z jednej krawędzi peronowej na drugą o szerokości min. 1,5 m. Przejścia takie należy wykonać nie rzadziej niż co 10,0 m, chyba że warunki przemieszczania się podróżnych wymagają zmniejszenia odległości między przejściami.
15. 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 zarządcą kolei, 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, którego punkty krańcowe są wyznaczone odległością 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 zwalów 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 tory główne zasadniczo 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 w oparciu o opracowane plany pracy stacji.

4. W czasie niekorzystnych warunków atmosferycznych priorytetem przewozowym podlegają:
  - 1) ruch podmiejski 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.

## **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. poprzez:

- 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. Wysadziny są to miejsca wzniesienia toru (ew. torowiska) powstałe na skutek przemarzania podsypki (ew. gruntu podtorza) oraz osiadania toru związane z odmarzaniem tych materiałów.
2. W następstwie wysadzin na przejazdach kolejowo-drogowych i przejść dochodzi do podnoszenia płyt przejazdowych lub występuje tzw. „klawiszowanie” płyt.
3. Miejsca tworzenia się wysadzin, okresy pojawiania się i zanikania oraz wielkości wysadzin powinny być szczegółowo rejestrowane.
4. 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.
5. Zalecenia dotyczące utrzymania podtorza na odcinkach z wysadzinami podano w załączniku 17 „Warunków 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 należy rejestrować 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) lokalizacje powstawania wysadzin;
- 6) awarie urządzeń ogrzewania rozjazdów;
- 7) awarie sieci trakcyjnej oraz ich przyczyny;
- 8) uszkodzenia lub unieruchomienia zewnętrznych urządzeń sterowania ruchem;
- 9) przerwy w działaniu blokady liniowej (dłuższe niż 1 godzina);
- 10) unieruchomienia górek rozrządowych wskutek zaśnieżenia, przymarznięcia ruchomych części rozjazdowych lub urządzeń nastawczych, zablokowania hamulców torowych;
- 11) uszkodzenia i awarie innych elementów infrastruktury kolejowej;
- 12) przerwy w łączności przewodowej i radiowej oraz przewodowej łączności dyspozytorskiej;
- 13) opóźnienia pociągów;
- 14) zawieszony lub odwołany pociąg;
- 15) przerwy i ograniczenia w ruchu na poszczególnych liniach kolejowych lub odcinkach linii;
- 16) wypadki pociągowe 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;
  - 2) okresów niekorzystnych warunków atmosferycznych i występujących w nich trudności;
  - 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) Sekcję Eksploatacji do Zakładu Linii Kolejowych - do dnia 10 maja;
  - 2) Zakład Linii Kolejowych do Biura Eksploatacji Centrali Spółki - do dnia 20 maja.
4. Zbiorcze sprawozdanie z przebiegu akcji zimowej sporządza Biuro Eksploatacji Centrali Spółki i przedstawia je Członkowi Zarządu.



**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	Zapotrzebowanie materiałów do akcji zimowej oraz ustalenie planu realizacji dostaw.	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.	15 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

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

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
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:

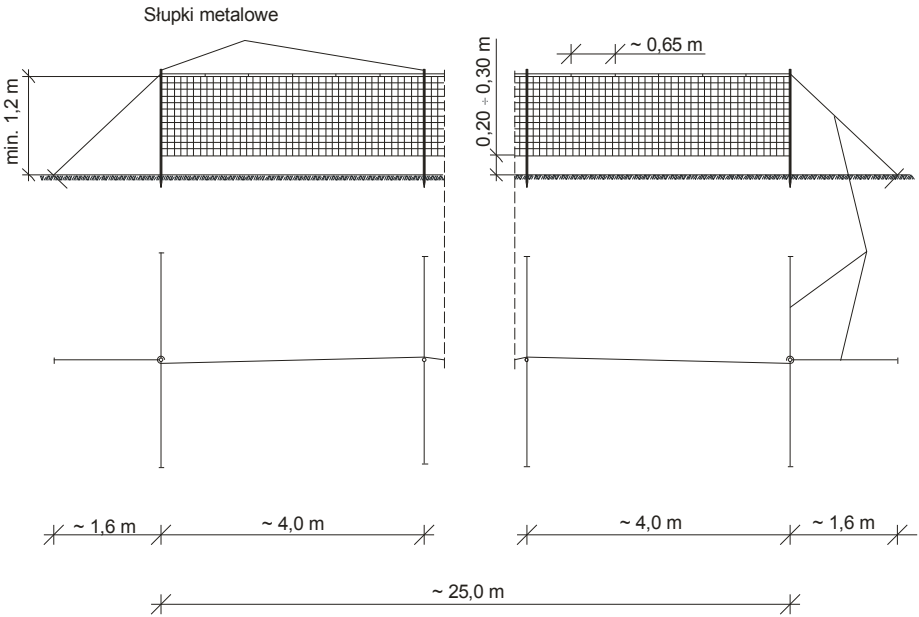
ISE - Sekcja Eksploatacji,

IZ - Zakład Linii Kolejowych,

IES - Biuro Eksploatacji, IE - koordynator akcji zimowej”.

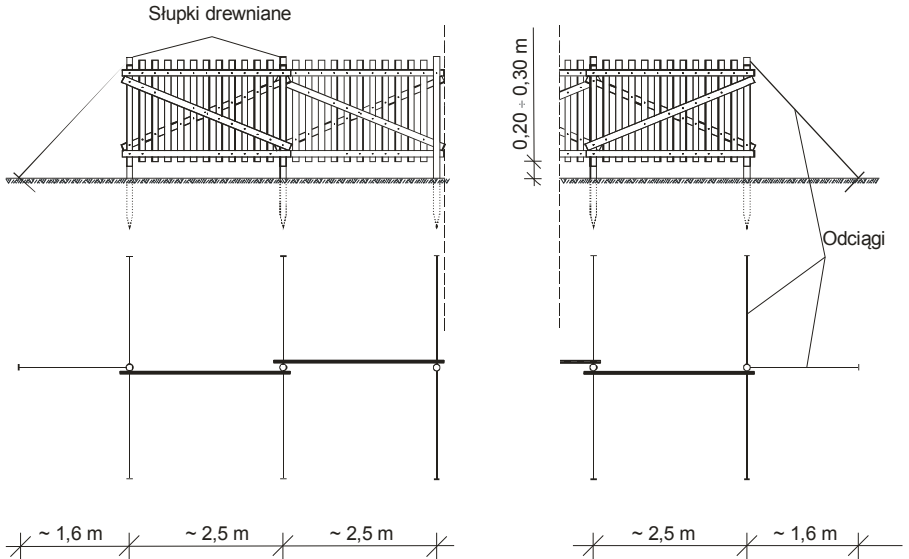
**Zasady ustawiania i demontażu przenośnych zasłon odśnieżnych**

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. 0,6 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 dobicie młotem na głębokość 0,50 - 0,75 m;
  - 5) podwieszenie, za pomocą drutu lub sznurka, płotków drewnianych do słupków, aby dolna ich krawędź była na wysokości 0,20 - 0,30 cm nad terenem;
  - 6) założenie odciągów podłużnych i poprzecznych na słupkach skrajnych i pośrednich.
4. Przykład ustawienia zasłony z płotków drewnianych pokazano na rysunku 2.



Rys. 2 Przykład ustawienia zasłon z płotków drewnianych

5. Demontaż zasłony z siatki obejmuje:

- 1) rozebranie wszystkich elementów zasłony (odciąгов, 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 wiązках, luzem względnie w opakowaniu, w miejscach suchych, w warunkach zabezpieczających je przed korozją, uszkodzeniem, zabrudzeniem.

6. Demontaż zasłon z płotków drewnianych obejmuje:

- 1) rozebranie zasłony (zdjęcie płotków, wyjęcie słupków);
- 2) posortowanie rozebranego materiału na:
  - a) całkowicie przydatne do ponownego użycia,
  - b) wymagające naprawy,

- c) nie nadające się do użycia;
- 3) naprawa uszkodzonych elementów płotków;
- 4) składowanie elementów zasłony (płotki oraz kołki ustawia się w kozły na podkładach, około 0,20 m nad ziemią, kołki ustawia się w piramidy ostrzami do góry);
- 5) zasłony drewniane nie powinny być ustawiane i 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, z zastrzeżeniem ust. 8. Kierującym robotami może być pracownik odpowiednio przygotowany i przeegzaminowany do kierowania i nadzorowania określonych prac.
3. Kierujący robotami powinien znać przepisy i wytyczne dotyczące wykonawstwa robót zimowych oraz postanowienia instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów i instrukcji sygnalizacji, w zakresie niezbędnym dla sprawnej realizacji powierzonego mu zakresu robót.
4. Kierujący robotami powinien posiadać aktualny egzamin bhp przewidziany dla osób kierujących pracownikami oraz stan zdrowia wymagany dla stanowiska toromistrza lub innego stanowiska, w którego zakresie zadań jest nadzorowanie prac w czynnych torach kolejowych.
5. Do obowiązków kierującego robotami należy w szczególności:
  - 1) organizowanie i prowadzenie robót zgodnie z obowiązującymi przepisami technicznymi oraz przepisami bhp;
  - 2) zapewnienie właściwego osygnalizowania i zabezpieczenia miejsca robót;
  - 3) sprawowanie nadzoru nad przestrzeganiem przez podległych mu pracowników przepisów bhp;
  - 4) sprawowanie nadzoru nad stanem pomieszczeń i wyposażenia ich w urządzenia higieniczno-sanitarne, w tym apteczki pierwszej pomocy.
6. Kierujący robotami obowiązany jest każdorazowo przed rozpoczęciem pracy pouczyć pracowników o warunkach bhp w zakresie robót przewidywanych do wykonania w danym dniu. Dotyczy to również przypadków, gdy w ciągu pracy zmieniony został rodzaj lub miejsce wykonywania robót. Fakt pouczenia należy odnotować w karcie zapisu.
7. W celu zachowania ciągłości nadzoru nad bezpieczeństwem pracy,

kierujący robotami oddalając się nawet chwilowo z miejsca pracy, jest obowiązany wyznaczyć zastępcę na czas swojej nieobecności, odpowiadającego warunkom określonym w ust. 2 i 3. Pracownik wyznaczony na zastępcę powinien być podany imiennie do wiadomości wszystkim zatrudnionym pracownikom.

8. Nadzór nad osobami wykonującymi roboty zimowe może być powierzony pracownikowi obsługi postierunku nastawczego. Nadzór ten polega na asekurowaniu i ostrzeganiu osób przed niebezpieczeństwem, poprzez podawanie sygnałów dźwiękowych, wzrokowych oraz przekazywanie informacji urządzeniami łączności radiowej lub w inny uzgodniony sposób.
9. Pod nadzór pracownika postierunku nastawczego mogą być skierowane nie więcej niż dwie osoby, przy czym przełożony pracownika postierunku nastawczego informuje go o skierowaniu osób do robót zimowych i zakresie tych robót.
10. Pracownicy zatrudnieni przy robotach zimowych winni spełniać wymagania zdrowotne określone w odrębnych przepisach i posiadać aktualne orzeczenia lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania powierzonej pracy.
11. Nie wolno zatrudniać osób młodocianych przy robotach zimowych prowadzonych na czynnych torach kolejowych.
12. Każdorazowo przed rozpoczęciem pracy i po jej zakończeniu kierujący robotami obowiązany jest sprawdzić stan osobowy pracowników przez odczytanie nazwisk z karty zapisu.

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

1. Maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia pracy wykorzystywane do robót zimowych, pod względem technicznym i eksploatacyjnym powinny zapewnić obsługującym je pracownikom bezpieczne i higieniczne warunki pracy.
2. Maszyny, urządzenia, sprzęt oraz narzędzia przed rozpoczęciem pracy powinny być sprawdzone pod względem sprawności technicznej i bezpiecznego ich użytkowania. W przypadku uszkodzenia lub wadliwego działania należy o tym niezwłocznie powiadomić kierującego robotami.
3. Obsługę maszyn, urządzeń i sprzętu mechanicznego można powierzyć wyłącznie pracownikom, którzy mają odpowiednie przeszkolenie i egzamin w zakresie obsługi tych urządzeń i znajomości przepisów bhp.



4. Uruchamianie i zatrzymywanie maszyn odśnieżnych musi być poprzedzone sygnałem "Baczność".

### **III. Organizacja pracy i zabezpieczenie miejsca wykonywania robót**

1. Drogi dojścia do i z pracy wyznacza kierujący robotami, uwzględniając możliwość ominięcia międzytorzy niebezpiecznych i skrajni torów.
2. Z miejsca zbiórki do miejsca pracy i z powrotem pracownicy powinni być doprowadzani i ubezpieczani przez kierującego robotami lub wyznaczonego imiennie pracownika.
3. Każde oddalenie się pracownika z miejsca pracy wymaga zgody kierującego robotami bądź pracownika posterunku, do którego pracownik został przydzielony. Uwzględniając miejscowe warunki terenowe i ruchowe kierujący robotami obowiązany jest wskazać drogę opuszczenia miejsca pracy, a ponadto pouczyć pracownika o obowiązku przestrzegania zasad bezpiecznego poruszania się po terenach kolejowych.
4. Podczas przechodzenia przez tory należy zachować szczególną ostrożność. Przed wejściem na tory należy zatrzymać się oraz upewnić czy nie zbliża się pociąg, przetaczany wagon lub inny pojazd kolejowy.
5. W przypadku stwierdzenia zerwania przewodów linii elektroenergetycznych (średniego, wysokiego napięcia) lub uszkodzenia sieci trakcyjnej, miejsce takie należy osłonić sygnałami D1 „Stój” wg instrukcji sygnalizacji i niezwłocznie powiadomić 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 trakcyjnej, oraz zbliżać się na odległość mniejszą niż 10 m od zerwanych przewodów. W celu uniknięcia porażenia prądem pracownicy powinni oddalać się z zagrożonego miejsca przesuając zwarte stopy po podłożu po kilka centymetrów i nie odrywając przy tym stóp od podłoża.
6. Podczas pracy na rozjazdach i skrzyżowaniach należy zachować szczególną ostrożność. Wkładanie rąk i nóg w zwrotnice, krzyżownice i kierownice oraz manipulowanie w częściach składowych tych urządzeń bez odpowiedniego zabezpieczenia (np. klinów zwrotnicowych) i uzgodnienia (zgłoszenia) z obsługą posterunków obsługujących te urządzenia jest zabronione.

7. Przy załadunku, wyładunku i transporcie śniegu zespołami odśnieżnymi, pociągami roboczymi, wózkami motorowymi itp. należy przestrzegać zasad i warunków bezpieczeństwa pracy ustalonych dla tych urządzeń.
8. Miejsce wykonywania robót, z wyłączeniem robót wykonywanych przez osoby nadzorowane przez obsługę posterunku nastawczego, osygnalizowuje kierujący robotami, zgodnie z instrukcją sygnalizacji.
9. Jeżeli na czynnych torach pracują więcej niż dwie osoby, to kierujący robotami obowiązany jest wystawić sygnalistów.
10. Kierujący robotami obowiązany jest wyznaczyć jednego lub więcej sygnalistów do obserwacji szlaku i sygnalizowania zbliżających się pojazdów kolejowych w sytuacjach, gdy:
  - 1) grupa robocza idąca po torze liczy 5 i więcej osób;
  - 2) prace wykonywane są w niesprzyjających warunkach widzialności i słyszalności, na łukach, w głębokich przekopach i miejscach położonych w lesie;
  - 3) roboty wykonywane są z użyciem maszyn i sprzętu zmechanizowanego;
  - 4) jest duże nasilenie ruchu na torach stacyjnych.
11. Pracownicy zatrudnieni w zespołach dwuosobowych ubezpieczają się wzajemnie.
12. W okresie niekorzystnych warunków atmosferycznych (zamieć i opady śnieżne, mgła, noc), gdy widoczność pojazdu kolejowego ograniczona jest do 300 m, należy zachować szczególne środki ostrożności tj.:
  - 1) grupę roboczą idącą po torze powinni ochraniać dwaj sygnaliści idący po jednym przed i za grupą w odległości nie większej niż 300 m, którzy obowiązani są podawać sygnał „Baczność” przy zbliżaniu się pojazdów kolejowych;
  - 2) z obu stron miejsca robót należy wystawić co najmniej po jednym sygnaliście dla informowania o zbliżających się pojazdach kolejowych;
  - 3) pracownicy w miejscu robót powinni być tak rozstawieni, aby możliwa była ciągła ich obserwacja przez kierującego robotami i sygnalistów;
  - 4) stosownie do potrzeb miejsce robót należy oświetlić światłem sztucznym.

13. Kierujący robotami obowiązany jest tak zorganizować pracę, aby usunięcie sprzętu i narzędzi pracy oraz oddalenie się pracowników w bezpieczne miejsce mogło nastąpić najpóźniej wtedy, gdy pociąg lub pojazd znajduje się od miejsca robót w odległości co najmniej:
  - 1) 1500-1700 m na liniach magistralnych i pierwszorzędnych;
  - 2) 700-1000 m na liniach drugorzędnych i znaczenia miejscowego.
14. Pracownicy w miejscu robót powinni być tak rozstawieni, aby możliwa była ciągła ich obserwacja przez kierującego robotami i przez sygnalistów.
15. O zbliżaniu się pociągu lub pojazdu kolejowego do miejsca robót, kierujący robotami lub wyznaczony sygnalista, obowiązany jest powiadomić sygnałem „Bacność. Sygnał „Bacność” powinien być podany z takim wyprzedzeniem, aby pracownicy mieli czas na zabezpieczenie miejsca robót, usunięcia z toru sprzętu i narzędzi oraz oddalenie się od toru na bezpieczną odległość. Na dowód usłyszenia sygnału „Bacność” pracownicy obowiązani są potwierdzić ten fakt przerwaniem pracy, zwróceniem twarzy w kierunku podającego sygnał i podniesieniem ręki, a pracownicy pracujący grupowo, dodatkowo wypowiedzeniem donośnym głosem kierowanym do współpracowników ” Uwaga pociąg, zejść z toru”.
16. Przy dużych zaspach, zwałach śniegu i lodu należy w odległości co najmniej 1,5 m od zewnętrznego toku szyny urządzić wnęki (tzw. nisze) przeznaczone na miejsca schronienia się pracowników w czasie przejazdu pociągów i pojazdów kolejowych.
17. Wnęki urządzone w odstępach 10-20 m powinny mieć długość (równoległe do toru) 2m, a głębokość 1 m. Z wnęk tych nie wolno korzystać w czasie pracy (przejazdu) maszyn odśnieżnych. W czasie przejazdu maszyn należy odsunąć się poza strefę niebezpieczeństwa, którą w zależności od rodzaju sprzętu ustala każdorazowo kierujący robotami.
18. W czasie przejeżdżania pociągu lub pojazdu kolejowego nie wolno stać na materiałach nawierzchniowych, narzędziach i innych przedmiotach oraz na zwałach śniegu i lodu znajdujących się na poboczach lub międzytorzach.
19. Jeżeli roboty zimowe wykonywane są w rejonie posterunków nastawczych pod bezpośrednim nadzorem kierującego robotami to zakres, miejsce robót, sposób wzajemnego porozumiewania się i sygnalizowania o nadjeżdżających pojazdach kolejowych, należy każdorazowo uzgadniać z obsługą tych posterunków, sprawdzić słyszalność sygnałów i odnotować

w D-831 danego posterunku za podpisem pracownika obsługującego posterunek.

20. Osoby skierowane do robót zimowych, pod nadzór pracownika posterunku nastawczego, powinny zostać poinformowane przez tego pracownika o:

- 1) zakresie wykonywanych robót;
- 2) drodze dojścia do miejsca wykonywania pracy i powrotu;
- 3) sposobach wzajemnego porozumiewania się i ostrzegania o nadjeżdżających pojazdach kolejowych.

20a. Przed przystąpieniem do robót zimowych:

- 1) pracownik danego posterunku nastawczego wpisuje w dzienniku D-831:
  - a) imiona i nazwiska osób przydzielonych pod nadzór;
  - b) miejsce wykonywania pracy;
  - c) datę i godzinę rozpoczęcia pracy;
  - d) sposób wzajemnego porozumiewania się i ostrzegania o nadjeżdżających pojazdach kolejowych;
- 2) pod wpisem, o którym mowa w pkt 1, osoby skierowane do robót zimowych, składają swoje podpisy.

20b. Po przybyciu na miejsce wykonywania prac, osób skierowanych do robót zimowych, pracownik posterunku sprawdza słyszalność podawanych sygnałów dźwiękowych oraz łączność radiotelefoniczną z tymi osobami, a wynik sprawdzenia odnotowuje w dzienniku D-831.

20c. Po zakończeniu robót zimowych pracownik posterunku nastawczego odpisuje w dzienniku D-831 datę i godzinę zakończenia tych robót.

21. 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.

22. Każde przesunięcie (skierowanie) pracownika na inny posterunek nastawczy wymaga ponownego poinformowania i zapoznania z warunkami pracy na danym posterunku, w zakresie podanym w ust. 20.

23. Kierujący robotami, jak również osoby pracujące indywidualnie,

obowiązani są potwierdzić umownym znakiem (sygnałem) zrozumienie ostrzeżenia podanego z posterunku.

24. Fakt wykonania zadania i zakończenia robót należy niezwłocznie zgłosić obsłudze posterunku nastawczego, na terenie którego były one prowadzone. Obowiązek ten dotyczy również pracowników przydzielonych do tych posterunków.
25. Sieć radiołączności pociągowej może być wykorzystywana przez obsługę posterunku ruchu do informowania drużyn pociągowych o prowadzonych pracach odśnieżnych. Do łączności kierujących robotami z obsługą posterunku ruchu należy wykorzystywać wyłącznie radiotelefony pracujące w sieci radiołączności drogowej i utrzymania.
26. Pracownicy zatrudnieni na czynnych torach obowiązani są mieć na sobie kamizelki ostrzegawcze koloru pomarańczowego lub ubrania ostrzegawcze z elementami odblaskowymi.
27. Zatrudnieni przy robotach zimowych pracownicy powinni być zaopatrzeni w ciepłą odzież ochronną oraz inne środki ochrony indywidualnej.
28. Pracownikom należy wydawać gorące napoje i posiłki profilaktyczne zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.
29. Pracownikom należy zapewnić pomieszczenie służące do schronienia się i ogrzania oraz spożywania posiłków.
30. Na miejscu pracy, w miarę możliwości i potrzeb, należy urządzić przenośne punkty ogrzewcze (koksowniki itp.).
31. Ręczne odśnieżanie torów w obrębie wysokich peronów dozwolone jest po uprzednim zamknięciu toru dla ruchu pociągów.
32. W sprawach nieuregulowanych niniejszymi wytycznymi mają zastosowanie odpowiednie przepisy bezpieczeństwa i higieny pracy zawarte w „Warunkach technicznych utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id-1(D-1)”, instrukcjach obsługi i użytkowania maszyn, sprzętu i urządzeń stosowanych do prac odśnieżnych oraz w dokumentacjach techniczno-ruchowych.

.....  
(pieczęćka jednostki organizacyjnej)

## **Regulamin robót zimowych**

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

na obszarze działania

.....

(nazwa Zakładu Linii Kolejowych / Sekcji Eksploatacji)

### **1. Mapa schematyczna linii kolejowych znajdujących się na terenie Zakładu Linii Kolejowych / Sekcji Eksploatacji z zaznaczeniem:**

- 1) kolejności zimowego utrzymania linii kolejowych (w załączniku podać wykaz linii, stacji i posterunków technicznych),
- 2) granic Zakładu Linii Kolejowych i Sekcji Eksploatacji (w załączniku podać wykaz Sekcji Eksploatacji z zasięgiem terytorialnym).

Regulamin dla Sekcji Eksploatacji powinien zawierać plany schematyczne poszczególnych stacji z podziałem na rejonów oraz kolejności 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 w miejscu pracy oraz dyżuru, telefony dyspozytur).

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

Rejon, zmiana, siedziba, nr telefonu - sposób powiadamiania, nazwisko, stanowisko.

### **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, gdzie należy

rozstawić zasłony, przewidywany rodzaj zasłon - zasłony 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: system ogrzewania (np. elektryczny, wodny), typ i rodzaj rozjazdu, sposób załączania - ręczne, tablice sterujące, automaty pogodowe).

## 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) zlecającego 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

(miejsce stacjonowania, obszar działania, skład osobowy, wyposażenie, nr telefonu).

## 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.**

**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, ilość 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- podać w załączniku do regulaminu.**

(nazwa jednostki, adres, imię i nazwisko kierownika, telefony kontaktowe, faks, 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;

(dotyczy tylko regulaminu robót zimowych opracowywanego przez Zakład Linii Kolejowych - do regulaminu należy dołączyć procedury postępowania przewidziane dla takich sytuacji w systemie zarządzania kryzysowego)

**16. Osłona meteorologiczna.**

Sposób otrzymywania komunikatów 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. Opieka zdrowotna (zakłady opieki zdrowotnej - adresy, nr telefonów):**

- 1) ambulatorium (punkt sanitarny):.....  
.....
- 2) pogotowie ratunkowe :.....  
.....
- 3) szpital: .....  
.....

Data sporządzenia

.....

Sporządził:

.....

(pieczętka i podpis)

ZATWIERDZIŁ:

.....

(Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych)

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

58

L.p.	Miejsce pracy	Potrzeby pracowników do robót zimowych <sup>*)</sup>		Pokrycie potrzeb pracowników /liczba osób/ <sup>*)</sup>							
		w zmianie	liczba osób	Pracownicy jednostek PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.				Spoza PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.			Ogółem
				wydzieleni do prac odśnieżnych	wykonujący prace odśnieżne w ramach obowiązków służbowych	z zespołów awaryjnych i ratownictwa technicznego	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>									

<sup>\*)</sup> 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

59

Uwaga:

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

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:				
				30 kwietnia	.....	.....	15 listopada	
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Data sporządzenia : .....

Sporządził: .....

.....

(pieczętka i podpis)

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

61

jedenoska/komórka organizacyjna	za okres		temperatura [°C]		siła wiatru		opady atmosferyczne		śnieg		zatrudnienie przy odśnieżaniu (liczba osób):						zatrudnieni przy usuwaniu awarii i usterek (liczba osób)		praca sprzętu i urządzeń				meldunek podań			
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	faza pogotowia zimowego		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 ogólnobudowlany i transportowy (szt.)	pociągi robocze do wywozu śniegu (szt.)	godzina	nazwisko				
							wydzieni do prac odśnieżnych	wykonujący prace odśnieżne w ramach obowiązków służbowych z zespołów awaryjnych i ratowniczo-technicznych	razem PKP PLK S.A. /kol.9+10+11/	podmioty gospodarcze	osoby fizyczne (donajęci)	razem spoza PKP PLK S.A. /kol.13+14/														
1																										
2	Dzień	Noc																								
3																										
4																										
5																										
6																										
7																										
8																										
9																										
10																										
11																										
12																										
13																										
14																										
15																										
16																										
17																										
18																										
19																										
20																										
21																										
22																										
23																										
24																										
Razem																										
	Noc																									
Ogółem																										

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

Praca pługów odśnieżnych					
Nr kodowy maszyny	Miejsce pracy		Ilość 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		Ilość godzin pracy	Odśnieżone 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	Miejsce pracy		Ilość pojazdów	Kilometry	
		IZ, nr linii, szlak/stacja, tor, od km, do km			odszranianie sieci trakcyjnej	udrażnianie szlaku
OGÓŁEM						

## Poważniejsze zakłócenia procesu przewozowego

Zakład Linii Kolejowych	Data pocz.	Data końc.	Czas trwania	Linia	Szlak/stacja	Tor	Km od	Km do	Poc. pas.		Poc. tow.		Op. własne
									ilość	minut	ilość	minut	

63

Uwaga! Informacje o poważniejszych zakłóceniach procesu przewozowego, spowodowanych warunkami pogodowymi, mogą być podane w formie wyciągu z księgi wydarzeń SEPE jako wydruk raportu „Wypadki i incydenty za okres ..... „

**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. 6.00 do godz. 18.00;  
2) Noc - okres od godz. 18.00 do godz. 6.00.
2. Kolumna 3  
Podać temperatury skrajne tj. maksymalną i minimalną w danym okresie.
3. Kolumna 4  
„Siła wiatru” – cisza, 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 (z zespołów utrzymania, konserwacji i diagnostyki infrastruktury, pracownicy administracyjni, osoby zatrudniane w godzinach nadliczbowych itd.).
9. Kolumna 10  
Pracownicy posterunków technicznych, którzy wykonywali prace odśnieżne w ramach przydzielonego im zakresu obowiązków (dyżurni ruchu, nastawniczowie, 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 rozbiciu 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. W meldunkach opracowywanych przez Zakłady Linii Kolejowych i Sekcje Eksploatacji w rozbiciu na rodzaj sprzętu. W meldunkach Dyspozytury Głównej i Ekspozytur Zarządzania Ruchem Kolejowym - ogółem szt. jednostek.

**Strona druga**

14. W tabeli „Jazdy pojazdów kolejowych odszraniających/udrażniających szlaki kolejowe”:

- 1) kolumna „odszeranie 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;
- 2) kolumna „udrażnianie szlaku” - należy wpisywać liczbę kilometrów przejechanych podczas jazd związanych ze sprawdzaniem przejezdności linii, przecieraniem torów z małych zasp śnieżnych, 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.

**Tabela zmian**

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