

Załącznik
do zarządzenia Nr 23/2010
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 5 października 2010 r.



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**Instrukcja
o zapewnieniu sprawności kolei w zimie**

Ir-17

Warszawa, 2010 rok

Instrukcja nadaje się do stosowania w zakresie warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, utrzymania infrastruktury i eksploatacji pojazdów kolejowych

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

Rozdział 1. Postanowienia ogólne	5
§ 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
Rozdział 2. Prace przygotowawcze do zimy.....	13
§ 5. Działania organizacyjne	13
§ 6. Zatrudnienie do robót zimowych.....	14
§ 7. Przygotowanie sprzętu i urządzeń.....	14
§ 8. Materiały do akcji zimowej.....	15
§ 9. Przygotowanie infrastruktury kolejowej	16
§ 10. Osłona linii kolejowej przed zaspami śnieżnymi.....	16
§ 11. Szkolenie pracowników	21
§ 12. Warunki socjalne	22
§ 13. Plan prowadzenia akcji zimowej.....	22
§ 14. Kontrola przygotowania do zimy.....	24
Rozdział 3. Pogotowie zimowe	25
§ 15. Fazy pogotowia zimowego	25
§ 16. Przedsięwzięcia techniczno-organizacyjne w okresie pogotowia zimowego.....	25
§ 17. Roboty zimowe	27
§ 18. Monitorowanie sytuacji zimowej	28
§ 19. Meldunek z przebiegu robót zimowych	29
§ 20. Informacje o warunkach atmosferycznych	30
Rozdział 4. Prace odśnieżne.....	31

§ 21. Odśnieżanie torów i rozjazdów	31
§ 22. Odmrażanie rozjazdów kolejowych	32
§ 23. Zabezpieczanie rozjazdów przed przymarzaniem.....	33
§ 24. Odśnieżanie i likwidacja śliskości na peronach i kładkach dla pieszych	34
§ 25. Odśnieżanie przejazdów kolejowych	35
§ 26. Kolejność zimowego utrzymania linii kolejowych oraz priorytety przewozowe	36
Rozdział 5. Zapobieganie działaniu wody na tor.....	37
§ 27. Roboty zapobiegawcze przed nastaniem zimy	37
§ 28. Odprowadzenie wód w czasie roztopów.....	37
§ 29. Likwidacja wysadzin.....	38
Rozdział 6. Ocena akcji zimowej.....	39
§ 30. Dokumentowanie przebiegu robót zimowych i utrudnień spowodowanych warunkami zimowymi	39
§ 31. Sprawozdanie z przebiegu akcji zimowej	40
Załączniki:	
Załącznik nr 1 – Terminarz ważniejszych prac przygotowawczych do zimy	41
Załącznik nr 2 – Zasady ustawiania i demontażu przenośnych zasłon odśnieżnych	43
Załącznik nr 3 – Wytyczne bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robotów zimowych	47
Załącznik nr 4 – Regulamin akcji zimowej	54
Załącznik nr 5 – Plan zatrudnienia pracowników pogotowia zimowego	58
Załącznik nr 6 – Wykaz podmiotów gospodarczych przewidzianych do świadczenia usług w zakresie robót zimowych	59
Załącznik nr 7 – Wykaz materiałów do akcji zimowej	60
Załącznik nr 8 – Meldunek z przebiegu robót zimowych	61

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 realizujący zadania w zakresie obsługi przewozów, prowadzenia ruchu na liniach kolejowych oraz bezpieczeństwa ruchu kolejowego
 - 3) Główna Dyspozytura – Główna Dyspozytura 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 1 maja do 14 listopada;
 - 2) pogotowia zimowego - trwający od 15 listopada do 31 marca, z zastrzeżeniem ust. 2;
 - 3) zakończenia pogotowia zimowego – trwający od 1 do 30 kwietnia, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. W uzasadnionych przypadkach okres pogotowia zimowego może być wprowadzony wcześniej lub też wydłużony, a okres zakończenia pogoto-

wia 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 oraz Biura Dróg Kolejowych 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 z przebiegu akcji zimowej;
- 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 akcji zimowej,
 - 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 akcji zimowej 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 akcji zimowej,
- 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 akcji zimowej na terenie Sekcji Eksploatacji.

§ 4.

Kierowanie akcją zimową

1. Członek Zarządu, zwany dalej „koordynatorem akcji zimowej”, a w jego imieniu i z jego upoważnienia Dyrektor Biura Eksploatacji Centrali Spółki, koordynuje wszelkie działania prowadzone podczas akcji zimowej.
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 o gospodarce naprawczej maszyn i pojazdów kolejowych, urządzeń oraz sprzętu zmechanizowanego do robót torowych Id-15 (D-80)”;
 - 2) „Instrukcji użytkowania oraz utrzymania pługów i zespołów odśnieżnych Id-13 (D-41)”;
 - 3) dokumentacji systemu utrzymania (DSU).
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 należy pobierać z magazynu na dokument „ tymczasowe pokwitowanie pobrania materiału” wg wzoru określonego w załączniku nr 9 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 (D-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 kolejowych;
 - 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.

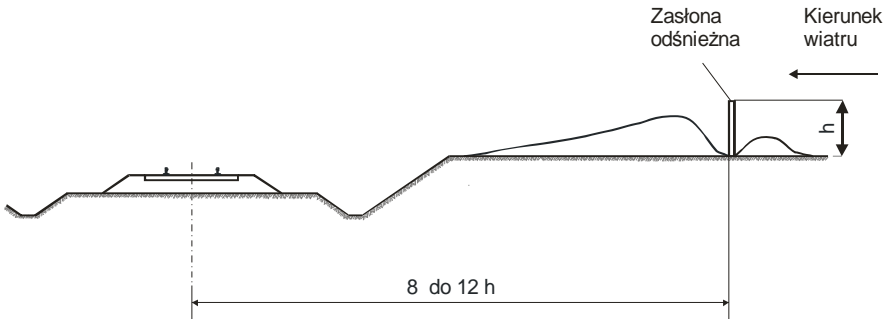
§ 10.

Ośłona linii kolejowej przed zaspami śnieżnymi

1. Dla ochrony linii kolejowych w miejscach zagrożonych zaspami śnieżnymi

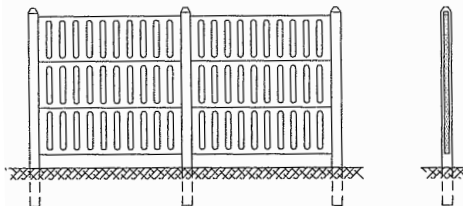
powinny być urządzone stałe lub przenośne zasłony odśnieżne.

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).

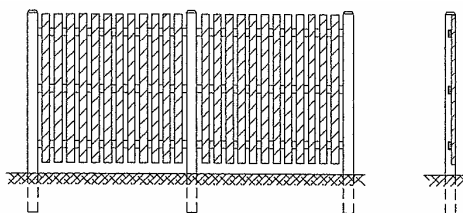


Rys. 1 Odległość ustawiania zasłon

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).



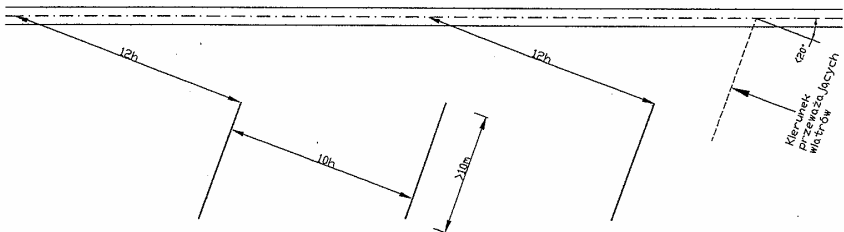
Rys. 2 Zasłona odśnieżna żelbetowa (parkan)



Rys. 3 Parkan drewniany z żelbetowymi słupkami

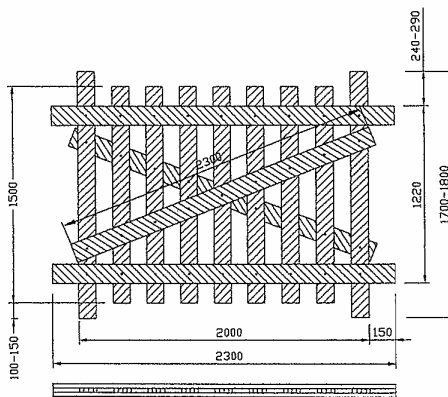
7. Do zakładania żywopłotów używa się rodzimych gatunków drzew i krzewów.
8. Użyte do założenia żywopłotu gatunki drzew i krzewów powinny zapewniać:
 - 1) możliwie gęsty żywopłot na całej jego wysokości;
 - 2) szybkie tempo przyrostu oraz uzyskanie wymaganej wysokości żywopłotu.
9. Żywopłoty powinny 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. Żywopłaty powinny być utrzymywane zgodnie z zasadami ochrony i pielęgnacji roślin.
14. W miejscach, gdzie nie mogą być urządzone stałe zasłony odśnieżne, na okres zimowy powinny być ustawiane przenośne zasłony odśnieżne.
15. Przenośne zasłony odśnieżne wykonuje się jako zasłony drewniane (płotki drewniane) lub z siatki z tworzywa sztucznego.
16. Maksymalne wykorzystanie zasłon przenośnych uzyskuje się przez ustawienie ich pod kątem 90° do przeważającego kierunku wiatrów. Jeżeli kąt utworzony pomiędzy osią toru, a kierunkiem przeważających wiatrów jest mniejszy od 20° , zasłony należy ustawiać schodkowo (Rys. 4).



Rys.4 Ustawienie zasłon schodkowo

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 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 tworzywa 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 cywilno-prawnej, podlegają dodatkowo wymaganiom określonym w „Wytycznych informowania pracownika innego pracodawcy o zagrożeniach dla bezpieczeństwa i zdrowia podczas wykonywania prac na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” wprowadzonych zarządzeniem Nr 8/2009 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A z dnia 4 maja 2009 r.
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. Odbycie szkolenia musi być potwierdzone podpisem pracownika. Wykazy osób przeszkolonych przechowuje macierzysta jednostka/komórka organizacyjna.
8. 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 1 listopada należy przygotować do sezonu zimowego i odpowiednio wyposażać schroniska, miejsca do spożywania posiłków oraz inne pomieszczenia przewidziane do czasowego pobytu osób biorących udział w akcji zimowej.
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 akcji zimowej

1. Plan prowadzenia akcji zimowej powinien uwzględniać pracę w trzech fazach (I ,II i III) pogotowia zimowego.

2. Plan prowadzenia akcji zimowej sporządzany przez Zakład Linii Kolejowych i Sekcję Eksploatacji powinien zawierać:
 - 1) regulamin akcji zimowej (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 akcji zimowej Sekcji Eksploatacji).
3. Plany prowadzenia akcji zimowej zatwierdza Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych.
4. Jednostki /komórki/ organizacyjne Spółki na poszczególnych szczeblach organizacyjnych gromadzą w sposób uporządkowany dokumentację związaną z ich udziałem w akcji zimowej.
5. Plan prowadzenia akcji zimowej w Spółce powinien zawierać materiały zbiorcze – wyciągi z planów zakładów linii kolejowych w zakresie niezbędnym do koordynowania i kierowania akcją, a w szczególności:
 - 1) skład kierownictwa akcji zimowej;
 - 2) plan zatrudnienia pracowników w poszczególnych fazach pogotowia zimowego, odpowiednio w podziale na zakłady linii kolejowych oraz większe stacje kolejowe;
 - 3) dyslokację maszyn odśnieżnych i wyznaczone rejony pracy;
 - 4) kolejność zimowego utrzymania linii kolejowych;
 - 5) rozmieszczenie zespołów szybkiego usuwania usterek i awarii;
 - 6) wykaz rozjazdów wyposażonych w urządzenia grzewcze;
 - 7) zestawienie /ilościowe/ osłony linii kolejowych zastłonami odśnieżnymi;

- 8) punkty kontaktowe /telefony/ Wojewódzkich Centrów Zarządzania Kryzysowego.

§ 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 rozjazdów;
 - 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 akcji zimowej;
 - 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. Poszczególne jednostki /komórki/ organizacyjne Spółki przekazują zgłoszenia o gotowości do pracy w warunkach zimowych, w następujących terminach:
 - 1) Sekcja Eksploatacji do Zakładu Linii Kolejowych do dnia 13 listopada;
 - 2) Zakład Linii Kolejowych do Centrali Spółki do dnia 15 listopada.

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 rejonach występowania ekstremalnych warunków pogodowych;
 - 5) uruchamianie jazdy elektrycznych pojazdów trakcyjnych w celu usuwania oblodzeń 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 autobusów szynowych elektrycznymi zespołami trakcyjnymi lub zespołami trakcyjnymi składami wagonowymi z lokomotywami;
 - 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 Główną Dyspozyturą 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 zawieszania 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 oblodzeń 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 podróżnych 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) uprzążaniu śniegu i likwidacji śliskości na peronach, kładkach, przejściach i innych ciągach komunikacyjnych dla pieszych oraz na przejazdach kolejowych;
 - 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. Plan oczyszczania i uprzążania śniegu z torów stacyjnych powinien być opracowany w oparciu o regulamin techniczny stacji.
 4. Na stacjach powinny być wyznaczone tory umożliwiające czasowe odstawianie pojazdów kolejowych z torów, które mają być oczyszczone ze śniegu.

§ 18.

Monitorowanie sytuacji zimowej

1. Nadzór nad przebiegiem robót zimowych i ich bieżącą ocenę sprawuje:
 - 1) Główna Dyspozytura – 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 przewoźowej, 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, Główna Dyspozytura koordynuje działania dyspozytur przewoźników kolejowych, przedsiębiorców kolejowych oraz innych podmiotów, w zakresie określonym w odrębnych porozumieniach (umowach).

§ 19.

Meldunek z przebiegu robót zimowych

1. Meldunek z przebiegu robót zimowych sporządza się dla faz od I do III, w cyklu 12 godzinnym, oddzielnie ze zmiany:
 - 1) dziennej - za czas pracy od 6⁰⁰ do 18⁰⁰;
 - 2) nocnej - za czas pracy od 18⁰⁰ do 6⁰⁰.
2. Meldunek, o którym mowa w ust. 1, przekazuje:
 - 1) Sekcja Eksploatacji do dyspozytora w Zakładzie Linii Kolejowych odpowiednio do godziny 18¹⁵ i do godziny 6¹⁵;

- 2) dyspozytor w Zakładzie Linii Kolejowych do Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym odpowiednio do godziny 18³⁰ i do godziny 6³⁰;
 - 3) Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym do Głównej Dyspozytury odpowiednio do godziny 18⁴⁵ i do godziny 6⁴⁵.
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 godzinowego cyklu sporządzania meldunku 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 zasypy 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, rozjazdy, czujniki szynowe i inne urządzenia).
3. Kierujący robotami odśnieżnymi powinien dysponować, sporządzonym zgodnie z wzorem określonym w załączniku 4 do instrukcji Ie-5 (E-11), 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 (D-41)”.
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) łopaty do usuwania śniegu i rozkruszonego lodu;
 - 2) drążków do kruszenia lodu;
 - 3) skrobaczek do odkuwania lodu;
 - 4) mioteł do usuwania śniegu;
 - 5) szczotek do zwrotnic (stosowane również do oczyszczania żłobków na przejazdach).
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 pryzmy i niezwłocznie wywieźć do wyznaczonych miejsc składowania.
11. W przypadku braku możliwości sukcesywnego wywożenia śniegu, można tymczasowo składować go w miejscach, gdzie nie będzie utrudniał ruchu pociągów 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 niskokrzepnięcymi.

2. Do smarowania rozjazdów mogą być używane tylko preparaty, które spełniają wymagania określone w uchwale nr 215/2008 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 22 kwietnia 2008 r. oraz uzyskały świadectwo dopuszczenie do stosowania.
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 przyzmach 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 przyzmy, 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 kolejowych

1. Zakład Linii Kolejowych odpowiada za odśnieżanie przejazdów kolejowych kategorii A, B, C i D na długości nawierzchni drogowej w obszarze między rogatkami, a w przypadku ich braku – w odległości 4 m od skrajnych szyn.
2. Odśnieżanie przejazdów kolejowych 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 kolejowego.
4. Podczas wykonywania w rejonie przejazdu kolejowego prac odśnieżnych pługiem drogowym, zebrany śnieg powinien być zsunięty na pobocze przed przejazdem kolejowym. Podczas przejazdu pługa drogowego przez tory pług musi być wolny od śniegu, aby zapobiec nanoszeniu zwałów śniegu na torowisko kolejowe.
5. Do usuwania śliskości zimowej nawierzchni drogowej nie należy stosować środków chemicznych, które powodują zjawisko elektrolizy (np. chlorek sodu).

§ 26.

Kolejność zimowego utrzymania linii kolejowych oraz priorytety przewozowe

1. W przypadku wystąpienia warunków atmosferycznych powodujących utrudnienia w ruchu pociągów, szczególnej ostrości 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 zasadnicze odśnieżane są w kolejności zgodnej z kolejnością odśnieżania linii, na których leżą. Kolejność odśnieżania torów głównych dodatkowych oraz torów bocznych ustalana jest przez Sekcję Eksploatacji 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 kolejowych, 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 kolejowych 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

Lp.	Wyszczególnienie zadania	Termin wykonania do dnia	Realizują
1.	Przegląd stanu technicznego maszyn i sprzętu odśnieżnego oraz ustalenie zakresu napraw.	15 maja	ISE, IZ
2.	Zwołanie narady dla ustalenia zakresu działania w pracach przygotowawczych do zimy.	31 maja	IZ
3.	Zapotrzebowanie materiałów niezbędnych do akcji zimowej.	30 czerwca	ISE, IZ
4.	Opracowanie harmonogramów prac przygotowawczych do zimy.	15 lipca	ISE, IZ
5.	Ustalenie planu zatrudnienia osób i sprzętu w akcji zimowej oraz podjęcie działań mających na celu zapewnienie wymaganych potrzeb.	15 lipca	ISE, IZ
6.	Przekazanie Sekcjom Eksploatacji wykazów pracowników przewidzianych do udziału w akcji zimowej.	15 września	IZ
7.	Zapewnienie posiłków profilaktycznych dla pracowników biorących udział w akcji zimowej.	10 października	IZ
8.	Realizacja dostaw materiałów do akcji zimowej	15 października	IZ
9.	Zawarcie umów z podmiotami gospodarczymi na świadczenie usług w akcji zimowej.	20 października	IZ
10.	Szkolenia pracowników przewidzianych do udziału w akcji zimowej zgodnie z § 11.	25 października	ISE, IZ
11.	Rozprowadzenie materiałów i drobnego sprzętu na poszczególne posterunki pracy.	25 października	ISE
12.	Przygotowanie linii i stacji do pracy maszyn odśnieżnych: - usunięcie materiałów budowlanych, nawierzchniowych z torów i międzytorzy*) - uprzątnięcie stacji z usypów*) - oznakowanie przeszkód wskaźnikami, - przymocowanie przewodów i uszynień, które mogą ulec uszkodzeniu podczas prac odśnieżnych.	1 listopada	ISE
13.	Przygotowanie schronisk dla pracowników biorących udział w akcji zimowej.	1 listopada	ISE
14.	Przygotowanie urządzeń ogrzewania rozjazdów do sezonu grzewczego.	1 listopada	ISE, IZ

15.	Przygotowanie maszyn i sprzętu odśnieżnego (zakończenie napraw i przeglądów, zabezpieczenie obsługi oraz dokonanie prób sprawności).	1 listopada	ISE, IZ
16.	Opracowanie i zatwierdzenie planu prowadzenia akcji zimowej.	5 listopada 10 listopada	ISE IZ
17.	Wykonanie remontów budynków i budowli kolejowych.	5 listopada	ISE, IZ
18.	Zabezpieczenie przed skutkami zimy obiektów, pojazdów i urządzeń oraz wykonanie innych czynności, od których zależy sprawność kolei w zimie.	14 listopada	ISE, IZ
19.	Rozprowadzenie i ustawienie odśnieżnych zasłon przenośnych**.	14 listopada	ISE, IZ

* systematycznie w ciągu całego roku

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

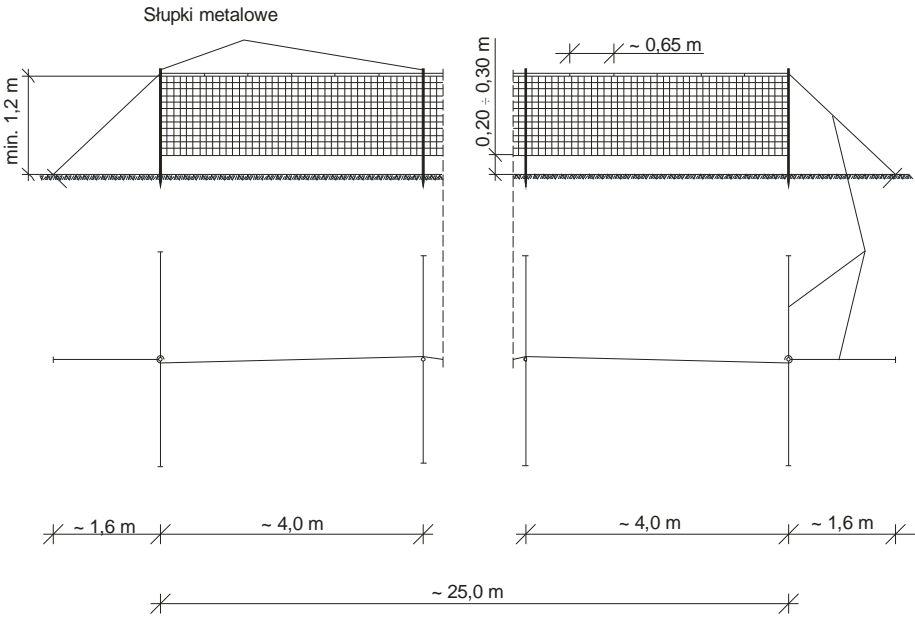
Użyte symbole literowe jednostek(komórek) organizacyjnych:

ISE – Sekcja Eksploatacji,

IZ – Zakład Linii Kolejowych.

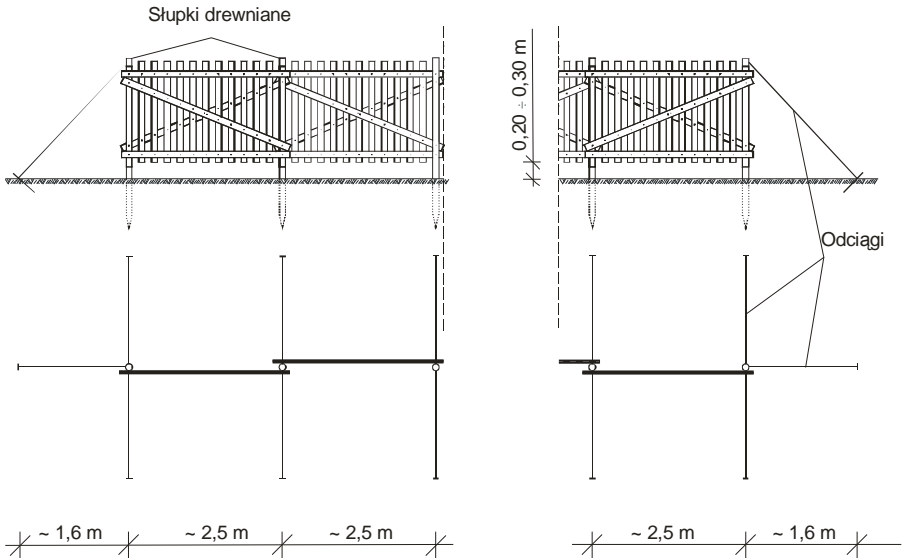
Zasady ustawiania i demontażu przenośnych zasłon odśnieżnych

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



Rys. 1 Przykład ustawienia zasłon z siatki z tworzyw sztucznych

3. Ustawienie zasłon z płotków drewnianych obejmuje następujące czynności:
 - 1) wyznaczenie linii ustawienia zasłon;
 - 2) wyznaczenie miejsc lokalizacji słupków co około 2,00 - 2,50 m;
 - 3) wykonanie otworów pod słupki świdrem lub łomem;
 - 4) wstawienie słupków w otwory i dobitcie młotem na głębokość 0,50 - 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 płótków drewnianych

5. Demontaż zasłony z siatki obejmuje:

- 1) rozebranie wszystkich elementów zasłony (odciągow, kotew, siatki, linki oraz słupków);
- 2) zebranie i posortowanie materiału;
- 3) zmagazynowanie materiałów:
 - a) siatka powinna być związana w rolki i ustawiona pionowo pod zadaszeniem,
 - b) elementy metalowe jak: linki, słupki, kotwy itp. należy składować w wiązkach, luzem względnie w opakowaniu, w miejscach suchych, w warunkach zabezpieczających je przed korozją, uszkodzeniem, zabrudzeniem.

6. Demontaż zasłon z płótków drewnianych obejmuje:

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

- c) nie nadające się do użycia;
- 3) naprawa uszkodzonych elementów płotków;
- 4) składowanie elementów zasłony (płotki oraz kołki ustawia się w kozły na podkładach, około 0,20 m nad ziemią, kołki ustawia się w piramidy ostrzami do góry);
- 5) zasłony drewniane nie powinny być ustawiane i składowane pod przewodami napowietrznych linii elektroenergetycznych oraz w obrębie trójkątów widoczności przejazdów i przejść kolejowych.

Wytyczne bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót zimowych

I. Postanowienia ogólne

1. Przy robotach zimowych można zatrudniać tylko pracowników, którzy posiadają wymagane przeszkolenie w zakresie bhp.
2. Roboty zimowe należy wykonywać pod bezpośrednim nadzorem pracownika odpowiednio przygotowanego i przeegzaminowanego do kierowania i nadzorowania określonych prac, w dalszej treści zwanego „kierujący robotami”.
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 torowicza.
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, kieru-

jący 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. Pod bezpośredni nadzór pracowników obsługi posterunku nastawczego może być przydzielonych maksymalnie dwóch pracowników wykonujących roboty zimowe.
9. Nadzór sprawowany przez obsługę posterunku nastawczego polega na asekurowaniu i ostrzeganiu pracowników przed niebezpieczeństwem poprzez podawanie sygnałów dźwiękowych, wzrokowych oraz przekazywanie informacji urządzeniami łączności radiowej lub w inny uzgodniony sposób.
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 należy osygnalizować zgodnie z instrukcją sygnalizacji.
9. Niezależnie od osygnalizowania miejsca robót, kierownik robót obowiązany jest wystawić sygnalistów, gdy na czynnych torach pracuje więcej niż dwóch pracowników.
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 sztucz-

nym.

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 nadjeź-

dających 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. Pracownicy skierowani do robót zimowych na posterunki nastawcze powinni być pouczeni na miejscu pracy (posterunku nastawczym). Pouczenie obejmuje zagadnienia dotyczące:

- 1) zakresu wykonywanych robót;
- 2) wskazania dróg dojścia do miejsca pracy i z powrotem;
- 3) sposobów wzajemnego porozumiewania się i ostrzegania o nadjeżdżających pojazdach kolejowych.

Pouczenia pracowników wraz ze sprawdzeniem słyszalności sygnałów dokonuje kierujący robotami w obecności obsługi posterunku i fakt ten odnotowuje w karcie zapisu oraz w dzienniku D-831 danego posterunku – w tym o przekazaniu pod nadzór pracowników (wyszczególnionych imieniem) - podając miejsce, datę i godzinę. Wpis ten potwierdza dowodnie pracownik obsługujący posterunek.

21. Wszelkie czynności związane z oczyszczaniem torów, rozjazdów, urządzeń itp. pracownicy, o których mowa w ust. 19, mogą wykonywać wyłącznie na wyraźne polecenie pracowników obsługujących posterunki nastawcze, do których zostali przydzieleni.

22. Każde przesunięcie (skierowanie) pracownika na inny posterunek wymaga ponownego pouczenia i zapoznania się z warunkami pracy na danym posterunku, w zakresie podanym w ust. 19.

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 postępowania 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 „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 akcji zimowej

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. Kierownictwo robót zimowych 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 rozsta-

wić 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 ziemnych.

(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 ²]	Realizacja prac ¹⁾	Uwagi ^{2), 3)}
1	2	3	4

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

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

³⁾ W przypadku systemu zleconego należy podać obowiązki (udział) zleceniodawcy 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 ruch pociągów odbywać się będzie po torach głównych zasadniczych,
 - b) stacje, na których pracę ogranicza się wyłącznie do czynności wyprzedzania lub krzyżowania (bez wykonywania manewrów),
 - 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. Zasady współdziałania z organami administracji państwowej i samorządowej oraz siłami zbrojnymi RP w zakresie likwidacji skutków intensywnych opadów śniegu.

(procedury aktywacji i użycia sił i środków, punkty kontaktowe: nazwa komórki organizacyjnej, adres, numer telefonu/fax).

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 akcji zimowej, potrzeby i ich pokrycie (w regulaminach Sekcji Eksploatacji podać lokalizację, rodzaj pomieszczenia, ile osób może pomieścić, łączność telefoniczną).

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

Faza AKCJA ZIMOWA/.....

L.p.	Miejsce pracy	Potrzeby pracowników do robót zimowych		Pokrycie potrzeb pracowników /liczba osób/										
		w zmianie	liczba osób	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (oddzielnie każda jednostka)			spółki Grupy PKP (oddzielnie każda spółka)			Inne podmioty spoza PKP			osoby fizyczne /donajęci/	Razem
1.		I												
		II												
		III												
		Razem												
2.		I												
		II												
		III												
		Razem												
	Ogółem	I												
		II												
		III												
		Razem												

Uwagi:

- 1) W liczniku należy podać liczbę osób do nadzoru, a w mianowniku liczba osób do robót zimowych.
- 2) Ilość zmian roboczych w dobie uzależniona jest od przyjętego systemu czasu pracy (zmiany 12 lub 8 godzinne).
- 3) 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 ^{*)}	Odpowiedzialny pracownik (łącznik)	Sposób powiadomienia	Miejsce zbiórki
1	2	3	4	5	6	7

Uwaga:

^{*)}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 magazyno- wania
				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
Nrza dzień i noc

jednostka /komórka/ organizacyjna	za okres		temperatura [°C]	siła wiatru	opady atmosferyczne		śnieg	faza akcji odśnieżnej	zatrudnienie przy odśnieżaniu (liczba osób):								praca sprzętu i urządzeń						Przekazat. godzina	
	1	2			pracownicy jednostek PKP PLK S.A.				podmioty gospodarcze i osoby fizyczne				ogółem /kol. 12+16/	zespoły odśnieżne (szt.)	plugi odśnieżne (szt.)	odsnieżarki (szt.)	stacjonarne urządzenia do ogrzewania pojazdów (szt. rozj.)	sprzęt ogólnobudowlany i transportowy (szt.)	pociągi robocze do wywozu śniegu (szt.)					
					3	4			5	6	7	8								9	10	11		12
Razem	Noc	Dzień	Noc	Dzień	Noc	Dzień	Noc	Dzień	wydzieleni do prac odśnieżnych	wykonyjący prace odśnieżne w ramach obowiązków służbowych	z zespołów awaryjnych i ratownictwa technicznego	razem PKP PLK S.A /kol.9+10+11/	inne spółki z Grupy PKP	podmioty gospodarcze spoza PKP	osoby fizyczne (donajęci)	razem spoza PKP PLK S.A /kol.13+14+15/	17	18	19	20	21	22	23	24

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		

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

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

Poważniejsze zakłócenia procesu przewozowego

Zakład Linii Kolejowych	Nr linii	Szlak, odcinek, stacja	Tor	Kilometr		Rodzaj zakłócenia /utrudnienia	Czas trwania	
				od	do		od	do

Dyżur dzienny pełniłw godz.
(Nazwisko i imię) (podpis)

Dyżur dzienny pełniłw godz.
(Nazwisko i imię) (podpis)

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, od - do w cm.

6. Kolumna 7

Wpisać warstwę pokrywy śnieżnej powstałą w okresie objętym meldunkiem, od - do 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 akcji zimowej.

8. Kolumna 9

Osoby wyznaczone podstawowo do udziału w pracach odśnieżnych (z zespołów utrzymania, konserwacji i diagnostyki infrastruktury, pracownicy administracyjni 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

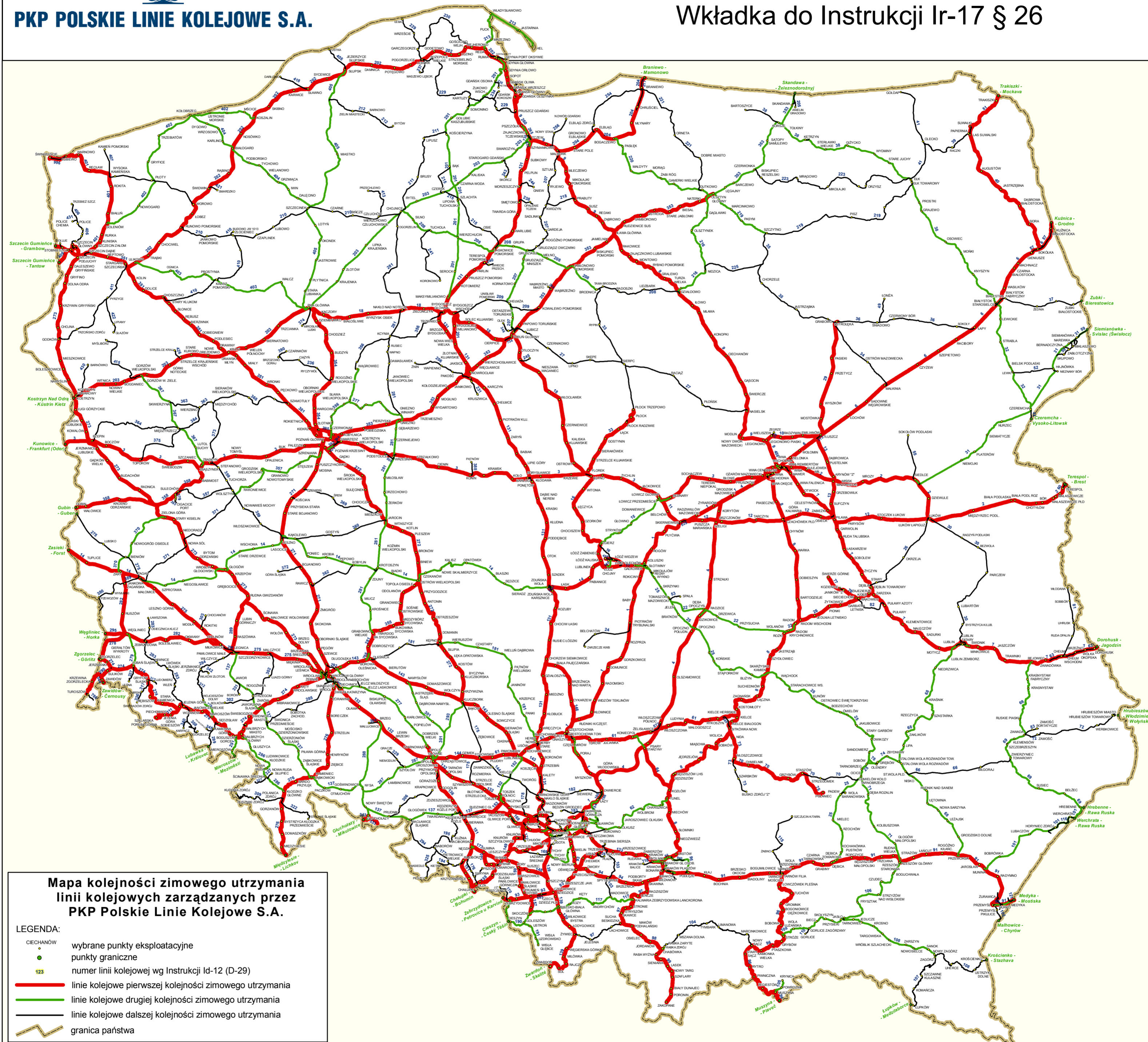
Pracownicy zespołów do szybkiego usuwania usterek oraz pociągów ratownictwa technicznego, jeżeli wykonywali prace odśnieżne, niezależnie od czasu ich trwania.

11. Kolumna 13 i 14

W meldunkach sporządzanych przez Zakłady Linii Kolejowych i Sekcje Eksploatacji w rozbiciu na poszczególne jednostki - przedsiębiorstwa.

12. Kolumna 22

Sprzęt ogólnie budowlany 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 Głównej Dyspozytury i Ekspozytur Zarządzania Ruchem Kolejowym - ogółem szt. jednostek.



Mapa kolejności zimowego utrzymania linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

LEGENDA:

- CIECHANÓW
- wybrane punkty eksploatacyjne
- punkty graniczne
- 123 numer linii kolejowej wg Instrukcji Id-12 (D-29)
- linie kolejowe pierwszej kolejności zimowego utrzymania
- linie kolejowe drugiej kolejności zimowego utrzymania
- linie kolejowe dalszej kolejności zimowego utrzymania
- granica państwa

Opracowanie: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Biuro Nieruchomości i Geodezji Kolejowej 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74 http://www.plk-sa.pl

Dane wykorzystane do opracowania mapy pochodzą z baz danych opracowanych w Biurze Nieruchomości i Geodezji Kolejowej. Dane dotyczące kolejności zimowego utrzymania linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. opracowane przez Biuro Eksploatacji. Państwowy Układ Współrzędnych Geodezyjnych 1992

Druk i rozpowszechnianie: Biuro Nieruchomości i Geodezji Kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Do użytku wewnętrznego.

Copyright © 2009-2010 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

