

**Uchwała Zarządu
Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
Nr 8/07/III/2024
z dnia 31 lipca 2024 roku**

**w sprawie: przyjęcia Instrukcji o zapewnieniu sprawności infrastruktury kolejowej
w zimie PKM - 17**

Na podstawie § 27 ust. 2 Statutu Spółki oraz art. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym i w związku z § 4 lit. e) Regulaminu Organizacyjnego Spółki, Zarząd Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. podejmuje następującą uchwałę:

§ 1

1. Zarząd Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. przyjmuje niniejszym „Instrukcję o zapewnieniu sprawności infrastruktury kolejowej w zimie PKM – 17 ” w brzmieniu przedstawionym w załączniku do niniejszej uchwały.
2. Jednocześnie traci moc „Instrukcja o zapewnieniu sprawności infrastruktury kolejowej w zimie PKM – 17 ”, przyjęta Uchwałą Zarządu nr 4/02/II/2019 z dnia 28 lutego 2019 roku.

§ 2

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Prezes Zarządu


Grzegorz Mocarcki

Załącznik
do Uchwały Zarządu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
Nr 8/07/III/2024 z dnia 31 lipca 2024 roku

**Instrukcja o zapewnieniu sprawności infrastruktury
kolejowej w zimie
PKM - 17**

*Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone
w ustawie z dnia 28 marca 2003 o transporcie kolejowym*

Gdańsk, dnia 31.07.2024 r.



Spis treści

Spis treści	2
ROZDZIAŁ I	3
POSTANOWIENIA OGÓLNE	3
§1 Zakres i przeznaczenie regulacji wewnętrznej.....	3
§2 Okresy zapewnienia sprawności infrastruktury kolejowej PKM w zimie	4
§3 Zadania komórek organizacyjnych w akcji zimowej	5
§4 Kierowanie akcją zimową.....	6
ROZDZIAŁ II.....	7
PRACE PRZYGOTOWAWCZE DO ZIMY	7
§5 Działania organizacyjne.....	7
§6 Zatrudnienie do robót zimowych	8
§7 Przygotowanie sprzętu i urządzeń	8
§8 Materiały do akcji zimowej	8
§9 Przygotowanie infrastruktury kolejowej.....	9
§10 Szkolenie pracowników	9
§11 Warunki socjalne	9
§12 Regulamin prowadzenia akcji zimowej	10
§13 Kontrola przygotowania do zimy.....	10
ROZDZIAŁ III.....	11
GOTOWOŚĆ ZIMOWA.....	11
§14 Fazy alarmów zimowych	11
§15 Przedsięwzięcia techniczno-organizacyjne w okresie gotowości zimowej	11
§16 Roboty zimowe	12
§17 Monitorowanie sytuacji zimowej.....	12
§18 Informacje o warunkach atmosferycznych.....	13
ROZDZIAŁ IV	14
PRACE ODŚNIEŻNE	14
§19 Odśnieżanie torów i rozjazdów.....	14
§20 Odmrażanie rozjazdów kolejowych.....	15
§21 Zabezpieczenie rozjazdów przed przymarzaniem	15
§22 Odśnieżanie i likwidacja śliskości na peronach i ciągach komunikacyjnych	15
ROZDZIAŁ V.....	16
ZAPOBIEGANIE DZIAŁANIU WODY NA TOR.....	16
§23 Roboty zapobiegawcze przed nastaniem zimy	16
§24 Odprowadzanie wód w czasie roztopów.....	16
§25 Likwidacja wysadzin	17
Rozdział VI OCENA AKCJI ZIMOWEJ.....	17
§26 Dokumentowanie przebiegu robót zimowych i utrudnień spowodowanych warunkami zimowymi	17
§27 Sprawozdanie z akcji zimowej.....	18
Załącznik nr 1	19
Załącznik nr 2	20
Załącznik nr 3	24
Załącznik nr 4	26

ROZDZIAŁ I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Zakres i przeznaczenie regulacji wewnętrznej

1. Instrukcja ustala zasady organizacji i realizacji prac zimowego utrzymania linii kolejowych zarządzanych przez Pomorską Kolej Metropolitalną SA (PKM SA).
2. Niniejsza regulacja obowiązuje pracowników PKM SA oraz osoby wykonujące opisane w niej czynności służbowe na potrzeby PKM SA na podstawie umów poprzez inne podmioty gospodarcze. Przewoźnicy i przedsiębiorcy kolejowi 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) Dyspozytor PKM — Osoba, do której zakresu działania należy nadzór nad prowadzeniem ruchu i operatywne podejmowanie działań w sytuacjach wystąpienia zakłóceń w procesie przewozowym, mających na celu minimalizowanie skutków obniżających poziom świadczonych usług przewozowych.
 - 3) CUID PKM — Centrum Utrzymania i Diagnostyki Pomorskiej Kolei Metropolitalnej — komórka odpowiedzialna za nadzór i poprawność działania systemów na linii PKM.
 - 4) infrastruktura kolejowa — linia kolejowa w tym inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajęтыми pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do obsługi przewozu osób a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury, zarządzane przez PKM SA.
 - 5) Kierownik akcji zimowej — osoba kierująca działaniami prowadzonymi w celu zapobieżenia skutkom zimy lub ich usunięcia.
 - 6) komórka organizacyjna — część struktury organizacyjnej określony regulaminem organizacyjnym.
 - 7) materiały do akcji zimowej — materiały, narzędzia, sprzęt, części zamienne, także środki ochrony indywidualnej i inne wyposażenie używane w akcji zimowej.
 - 8) przedsiębiorca kolejowy — podmiot gospodarczy realizujący na podstawie odrębnej umowy określone zadania na rzecz PKM SA.
 - 9) przewoźnik kolejowy — podmiot gospodarczy posiadający certyfikat bezpieczeństwa wydany przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.

- 10) roboty zimowe — prace prowadzone w okresie gotowości zimowej związane z usuwaniem skutków opadów śniegu, ujemnych temperatur lub/ i silnych wiatrów.
- 11) zarządca drogi — w przypadku drogi publicznej jest to zarządca drogi, zdefiniowany w art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych jak w przypadku drogi wewnętrznej - zarządca terenu, na którym jest zlokalizowana droga, a w przypadku jego braku - właściciel terenu.
- 12) zarządca infrastruktury — podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.
- 13) zimowe utrzymanie linii kolejowej — działania związane z zapewnieniem przejezdności linii kolejowych w warunkach zimowych.

§2

Okresy zapewnienia sprawności infrastruktury kolejowej PKM w zimie

1. Działania związane z zapewnieniem sprawności infrastruktury kolejowej PKM w zimie obejmują następujące okresy:
 - 1) przygotowania do zimy - trwający od 1 września do 30 listopada,
 - 2) gotowość zimowej - trwający od 1 grudnia do 31 marca, z zastrzeżeniem ust. 2,
 - 3) zakończenia gotowości zimowej - trwający od 1 do 30 kwietnia, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. W uzasadnionych przypadkach okres gotowości zimowej może być wprowadzony wcześniej lub też wydłużony, a okres zakończenia gotowości zimowej odpowiednio wydłużony. Zmiany terminów wprowadza Dyrektor Pionu Zarządzania Infrastruktury po konsultacji z Kierownikiem Działu Utrzymania Infrastruktury.
3. W okresie przygotowania infrastruktury kolejowej PKM do zimy należą w szczególności działania:
 - 1) redukujące lub eliminujące prawdopodobieństwo wystąpienia utrudnień wywołanych warunkami atmosferycznymi,
 - 2) gwarantujące potrzebne do prowadzenia robót zimowych zatrudnienie oraz materiały, maszyny i urządzenia odśnieżne,
 - 3) zabezpieczające przed wpływem śniegu, niskich temperatur oraz silnych wiatrów infrastrukturę kolejową.
4. W okresie gotowości zimowej 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 zakłócenia w realizacji procesu eksploatacji linii.

5. W okresie zakończenia gotowości zimowej należy:

- 1) zabezpieczyć (zmagazynować i zakonserwować) materiały używane do akcji zimowej,
- 2) usunąć elementy zabezpieczeń chroniących pojazdy kolejowe, sprzęt i urządzenia przed wpływem warunków zimowych.

§3

Zadania komórek organizacyjnych w akcji zimowej

1. Zapewnienie sprawnego funkcjonowania infrastruktury kolejowej w trudnych warunkach atmosferycznych wymaga zaplanowania i wykonania prac przygotowawczych oraz podejmowania działań organizacyjno-technicznych, związanych z usuwaniem skutków opadów śniegu i spadków temperatury przez poszczególne komórki organizacyjne.

2. Realizacja zadań, o których mowa w ust. 1, należy w szczególności do:

1) Dział Utrzymania Infrastruktury w zakresie:

- a) koordynowania działań mających na celu wyposażenie komórek organizacyjnych w sprzęt i urządzenia techniczne do usuwania skutków zimy,
- b) opracowania regulaminu akcji zimowej,
- c) przygotowywania dokumentów niezbędnych do kierowania i nadzorowania robót zimowego utrzymania linii kolejowych,
- d) koordynacji działań komórek organizacyjnych PKM S.A związanych z przygotowaniem infrastruktury kolejowej do okresu zimowego,
- e) ustalania potrzeb zatrudnienia do prowadzenia robót zimowych,
- f) wnioskowania o zawieranie umów z podmiotami zewnętrznymi w zakresie prowadzenia robót zimowych,
- g) przygotowania infrastruktury kolejowej oraz maszyn, urządzeń i narzędzi odśnieżnych do pracy w okresie zimowym,
- h) ustalenia potrzeb zatrudnienia, pojazdów samochodowych i maszyn budowlanych niezbędnych do robót zimowych oraz zgłoszenia występujących braków w tym zakresie,
- i) prowadzenia robót zimowych oraz działań techniczno-organizacyjnych, w celu zapobieżenia skutkom zimy lub ich usunięcia,
- j) przekazywania informacji do Dyrektora Pionu Zarządzania Infrastrukturą o realizacji przygotowań do okresu zimowego oraz występujących trudnościach eksploatacyjnych, wywołanych warunkami atmosferycznymi,

2) Dział Telematyki w zakresie:

- a) przygotowania infrastruktury kolejowej w zakresie telematycznym do pracy w okresie zimowym,
- b) przekazywania informacji do Dyrektora Pionu Zarządzania Infrastrukturą o realizacji przygotowań do okresu zimowego oraz występujących trudnościach eksploatacyjnych, wywołanych warunkami atmosferycznymi,

- c) działania techniczno-organizacyjne w zakresie tematyki, w celu zapobieżenia skutkom zimy lub ich usunięcia,
- d) ustalenia zapotrzebowania niezbędnego dla zapewnienia sprawności urządzeniom telematycznym w okresie zimowym oraz zgłaszanie występujących braków w tym zakresie,

3) Komórka CUID PKM w zakresie:

- a) monitorowanie sytuacji zimowej i wnioskowanie do Kierownika akcji zimowej o ogłoszenie właściwej fazy akcji w oparciu o prognozy pogody, komunikaty ostrzegawcze, warunki meteorologiczne oraz zgłoszenia z LCS PKM,
- b) po ogłoszeniu fazy alarmu zimowego przez Kierownika akcji zima, komórka CUID powiadamia odpowiednie służby, zgodnie z regulaminem akcji zima, o konieczności podjęcia działań. Po zakończeniu działań CUID odwołuje powiadomione służby.

4) Dyspozytor PKM (w zmianie) 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) wyjaśniania przyczyn powstałych zakłóceń eksploatacyjnych, podejmowania koniecznych interwencji oraz wnioskowania działań zaradczych,
- c) określania kolejności usuwania awarii i udrażniania szlaków kolejowych,
- d) zgłaszania kierownikowi akcji zimowej w Spółce informacji o sytuacji przewozowej oraz informacji o ewentualnych zagrożeniach wywołanych warunkami atmosferycznymi,
- e) koordynowania, w sytuacjach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, działań dyspozytur przewoźników kolejowych dokonujących przewozów na liniach PKM, dyspozytur sąsiednich zarządców kolejowych oraz innych podmiotów w zakresach określonych w odrębnych umowach,
- f) współdziałania z właściwymi jednostkami zarządzania kryzysowego,
- g) monitorowania sytuacji w zakresie utrudnień eksploatacyjnych, pracy zespołów roboczych, maszyn i urządzeń odśnieżnych,
- h) przekazywania poleceń kierownika akcji zimowej i informowanie go o realizacji wydanych dyspozycji,

5) Pracownik ds. zamówień publicznych w zakresie zabezpieczenia potrzeb zaopatrzenia w materiały do akcji zimowej

§4

Kierowanie akcją zimową

1. Wszystkie działania prowadzone podczas akcji zimowej koordynuje kierownik akcji zimowej.

2. Kierownictwo akcji zimowej:
 - 1) Kierownik akcji zimowej - Dyrektor Pionu Zarządzania Infrastrukturą
 - 2) Zastępcy kierownika akcji zimowej:
 - a) Kierownik Działu Telematyki
 - b) Kierownik Działu Utrzymania Infrastruktury
 - c) Inny oddelegowany pracownik PKM
 - 3) Dyspozytor PKM (w zmianie)
3. Do obowiązków Kierownika akcji zimowej należy w szczególności:
 - 1) nadzorowanie przygotowań do pracy w warunkach zimowych,
 - 2) nadzorowanie pracami związanymi z usuwaniem skutków zimy.
4. W przypadku wystąpienia trudności eksploatacyjnych spowodowanych warunkami atmosferycznymi, Kierownik akcji zimowej może wystąpić do Dyspozytora PKM SA z wnioskiem o wprowadzenie niezbędnych zmian organizacji ruchu i ograniczeń w udostępnianiu infrastruktury kolejowej.
5. W sytuacjach kryzysowych spowodowanych warunkami atmosferycznymi Kierownik akcji zimowej oraz jego zastępcy działają w systemie zarządzania kryzysowego, funkcjonującym w strukturach Spółki.

ROZDZIAŁ II

PRACE PRZYGOTOWAWCZE DO ZIMY

§5

Działania organizacyjne

1. Ustalenie zadań wymagających realizacji w okresie przygotowawczym do zimy odbywa się na polecenie Dyrektora Pionu Zarządzania Infrastrukturą.
2. Naradzie przewodniczy Kierownik akcji zimowej lub jego zastępca.
3. Zadaniem uczestników narady jest w szczególności:
 - 1) przeprowadzenie analizy przebiegu minionej zimy, z uwzględnieniem trudności, 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 do zimy sporządza się w formie harmonogramu, o ile występują takie okoliczności:
 - 1) kalendarz realizacji zadań ujętych w harmonogramie powinien być zgodny z „Harmonogramem prac przygotowawczych do zimy” - zawartym w załączniku nr 1,
 - 2) harmonogram ramowy opracowuje Dział Utrzymania Infrastruktury do dnia 15 czerwca przekazuje do zainteresowanych komórek organizacyjnych PKM SA.
5. Ewentualny harmonogram zatwierdza Dyrektor Pionu Zarządzania Infrastrukturą.
6. Dział Utrzymania infrastruktury rejestruje na bieżąco wykonanie zadań wyszczególnionych w harmonogramie oraz zgłasza postęp prac do kierownika akcji zimowej.

§6

Zatrudnienie do robót zimowych

1. Zapotrzebowanie pracowników do prowadzenia robót zimowych ustala Dział Utrzymania Infrastruktury przy współpracy komórek organizacyjnych PKM SA biorących udział w akcji zimowej, na podstawie potrzeb wynikających z wielkości eksploatowanej infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem ewentualnych planowanych zmian w organizacji ruchu kolejowego w okresie występowania niekorzystnych warunków atmosferycznych.
2. Potrzeby zatrudnienia należy określić oddzielnie dla faz I, II i III alarmu zimowego.
3. W przypadku braku możliwości zapewnienia przez PKM SA poziomu zatrudnienia odpowiadającego potrzebom prowadzenia robót zimowych własnymi siłami, uzupełnia się deficyt przez zawarcie stosownych umów z podmiotami gospodarczymi lub osobami fizycznymi.
4. Przy zawieraniu umów należy kierować się skuteczną realizacją zadań.

§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 „Harmonogramie prac przygotowawczych do zimy” (załącznik nr 1).
2. Urządzenia ogrzewania rozjazdów powinny być przygotowane zgodnie z postanowieniami Dokumentacji Techniczno- Ruchowej (DTR) urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów (eor).

§8

Materiały do akcji zimowej

1. Spis ilościowy pozostałych po zimie materiałów do akcji zimowej zawarty jest w Sprawozdaniu po tegorocznej akcji zima.
2. Ewentualne zapotrzebowanie na materiały do akcji zimowej uwzględniające posiadany zapas należy uzupełnić do zalecanego stanu do ogłoszenia gotowości akcji zimowej.
3. W czasie gotowości zimowej zapasy materiałowe należy uzupełniać na bieżąco, do wielkości wystarczającej do prowadzenia robót zimowych przez co najmniej jeden miesiąc.
4. Obrót materiałów należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi zasadami prowadzenia gospodarki materiałowej i magazynowej.

§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 „Instrukcji warunków technicznych budowy i utrzymania nawierzchni kolejowej” PKM - 08,
 - 2) pokrycia dachowe, rynny spustowe, stolarkę okienną i drzwiową,
 - 3) urządzenia grzewcze i wentylacyjne,
 - 4) wodociągi, hydranty, zewnętrzne punkty czerpania wody,
 - 5) odwodnienie podtorza,
 - 6) urządzenia kolejowe, kontenery srk itp.
2. Przed okresem gotowości zimowej należy usunąć ze stacji i szlaków zbędne przedmioty oraz materiały, które mogą powodować tworzenie się zasp śnieżnych na torach oraz utrudniać prowadzenie prac odśnieżnych.
3. Używane w okresie zimowym paliwa i inne materiały eksploatacyjne powinny być odporne na działanie niskich temperatur.

§10

Szkolenie pracowników

1. Pracownicy zatrudnieni przy robotach zimowych powinni zostać przeszkoleni, odpowiednio do wykonywanej pracy w zakresie przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy - w formie szkolenia BHP.
2. Pracownicy innego pracodawcy wykonujący roboty zimowe w ramach umowy, podlegają szkoleniu w zakresie przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy - w formie szkolenia BHP.
3. Odbycie szkolenia musi być potwierdzone podpisem pracownika. Wykazy osób przeszkolonych przechowuje komórka ds. organizacji.
4. Osoby zatrudnione przy robotach zimowych winny przestrzegać postanowień zawartych w „Wytycznych bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót zimowych” - Załącznik nr 2 do Instrukcji.

§11

Warunki socjalne

1. Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 28 maja 1996 roku w sprawie profilaktycznych posiłków i napojów należy wszystkim pracownikom PKM zatrudnionym przy pracach związanych z wysiłkiem fizycznym powodującym w ciągu zmiany roboczej efektywny wydatek energetyczny organizmu powyżej:
 - 1500 kcal (6280 KJ) u mężczyzn (praca ciężka - bez względu na długość jej trwania)

- 1000 kcal (4187 KJ) u kobiet (praca ciężka - bez względu na długość jej trwania) wykonywanych na otwartej przestrzeni w okresie zimowym (od dnia 1 listopada do dnia 31 marca),

zapewnić nieodpłatnie posiłki profilaktyczne (dopuszczalne jest w przypadku braku możliwości ich przygotowania zapewnienie konserw mięsnych o wadze od 400g do 500g).

2. Pracodawca zapewnia profilaktyczne posiłki określone w punkcie pierwszym w dniach wykonywania prac uzasadniających ich wydawanie.
3. Lista pracowników otrzymujących posiłki profilaktyczne podlega każdorazowo akceptacji przez Kierownika akcji zima.
4. Posiłki regeneracyjne nie przysługują pracownikom podmiotów zewnętrznych.
5. Kierujący robotami zimowymi w terenie zatrudniających pracowników przy robotach zimowych są zobowiązani do zabezpieczenia odpowiedniej ilości apteczek pierwszej pomocy z właściwym wyposażeniem.

§12

Regulamin prowadzenia akcji zimowej

1. Regulamin prowadzenia akcji zimowej powinien uwzględniać pracę w trzech fazach (I, II i III) alarmu zimowego i jest przygotowywany przez Dział Utrzymania Infrastruktury. Wzór regulaminu akcji zimowej (załączniku nr 3) zawiera między innymi:
 - 1) plan zatrudnienia pracowników akcji zimowej
 - 2) wykaz podmiotów gospodarczych przewidzianych do świadczenia usług w zakresie robót zimowych
 - 3) wykaz materiałów do akcji zimowej
 - 4) plan schematyczny linii PKM ze wskazaną kolejnością zimowego utrzymania linii
2. Regulamin akcji zimowej zatwierdza Zarząd PKM SA.
3. Komórki organizacyjne Spółki gromadzą dokumentację związaną z ich udziałem w akcji zimowej.

§13

Kontrola przygotowania do zimy

Kontroli podlega w szczególności:

- 1) plan zatrudnienia do robót zimowych,
- 2) sprawność techniczna maszyn i urządzeń odśnieżnych,
- 3) przygotowanie urządzeń ogrzewania rozjazdu,
- 4) wykonanie robót przygotowania toru do zimy,
- 5) stan wyposażenia w materiały, sprzęt ręczny i części zamienne,
- 6) przygotowanie budynków, budowli i innych obiektów do zimy,
- 7) zabezpieczenie łączności dla potrzeb akcji zimowej,
- 8) terminowość realizacji prac przygotowawczych do zimy.

ROZDZIAŁ III

GOTOWOŚĆ ZIMOWA

§14

Fazy alarmów zimowych

1. Podczas gotowości zimowej wyróżnia się następujące fazy:
 - 1) faza 0 alarmu zimowego - gdy warunki atmosferyczne nie wpływają negatywnie na proces eksploatacyjno-przewozowy,
 - 2) faza I alarmu zimowego - gdy śnieg, ujemne temperatury lub wiatry nie powodują zakłóceń procesu eksploatacyjno-przewozowego, ale zachodzi potrzeba podjęcia robót zimowych,
 - 3) faza II alarmu zimowego - gdy śnieg, ujemne temperatury lub wiatry powodują zakłócenia procesu eksploatacyjno-przewozowego,
 - 4) faza III alarmu zimowego - gdy ekstremalne warunki atmosferyczne hamują lub przerywają proces eksploatacyjno-przewozowy.
2. Fazy I, II i III wprowadza i odwołuje Kierownik akcji zimowej lub jego Zastępca drogą powiadomienia: pocztą elektroniczną lub telefonogramem.
3. O zarządzonych i odwołanych fazach akcji zimowej należy niezwłocznie poinformować podmioty uczestniczące w robotach zimowych.
4. Niezależnie od sytuacji, o których mowa w ust. 1, podstawę do wprowadzenia fazy II i III, mogą stanowić prognozy pogody zapowiadające wystąpienie niekorzystnych zjawisk atmosferycznych.

§15

Przedsięwzięcia techniczno-organizacyjne w okresie gotowości zimowej

1. Uczestnicy procesu eksploatacyjno-przewozowego zobowiązani są do wdrażania działań zapobiegających lub ograniczających rozmiary zakłóceń wywołanych trudnymi warunkami atmosferycznymi.
2. Do zadań komórek organizacyjnych Spółki należy w okresie akcji zimowej 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) niezwłoczne informowanie przewoźników kolejowych o zaistnieniu sytuacji wywołanej warunkami atmosferycznymi, która może spowodować zakłócenia w realizacji przejazdów,
 - 5) wdrażanie w uzgodnieniu z przewoźnikami kolejowymi zmian w organizacji ruchu pociągów.

3. 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 podróźnych.

§ 16

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, dojściach do peronów, kładkach, schodach, przejściach i innych ciągach komunikacyjnych dla pieszych w tym parkingu PKM (Matarnia) i terenu zewnętrznego LCS,
 - 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 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. Nadzór nad przebiegiem robót sprawuje kierownictwo robót akcji zimowej

§ 17

Monitorowanie sytuacji zimowej

1. Monitorowanie i ocenę bieżącą skuteczność robót zimowych sprawuje dyspozytor PKM SA.
2. Monitorowanie panujących warunków atmosferycznych, prognoz i ostrzeżeń meteorologicznych sprawuje CUID.
3. Dyspozytor PKM oraz pracownik CUID zgłasza Kierownikowi akcji zimowej informacje o sytuacji przewozowej, ewentualnych zagrożeniach wywołanych warunkami atmosferycznymi oraz wnioski w sprawie kolejności prowadzenia prac odśnieżnych i przywracania przejezdności linii i stacji kolejowych oraz pozostałej zarządzanej infrastruktury.
4. Nadzór Działu Utrzymania Infrastruktury nad przebiegiem robót zimowych polega w szczególności na:
 - 1) monitorowaniu i analizowaniu sytuacji w zakresie:

- a) występujących utrudnień eksploatacyjnych,
 - b) zaangażowanych sił i środków technicznych,
- 2) przekazywaniu poleceń wydawanych przez kierownika akcji zimowej i informowaniu ich o realizacji wydanych decyzji, w tym w zakresie uruchamiania, przemieszczania maszyn odśnieżnych oraz pogotowia ratownictwa technicznego i zespołów szybkiego usuwania usterek i awarii,
5. W sytuacjach występowania zakłóceń eksploatacyjnych spowodowanych warunkami atmosferycznymi dyspozytor PKM współpracuje z dyspozyturami przewoźników kolejowych dokonujących przewozów na liniach PKM, dyspozyturami sąsiednich zarządców kolejowych oraz innych podmiotów w zakresach określonych w odrębnych umowach.

§ 18

Informacje o warunkach atmosferycznych

1. Dla prawidłowego prowadzenia robót zimowych niezbędna jest informacja o stanie pogody i przewidywanych zjawiskach atmosferycznych.
2. Warunki atmosferyczne i prognozy pogody będą monitorowane przez pracowników CUiD PKM poprzez:
 - a) odczytywanie zamówionej prognozy pogody dla rejonu linii PKM opracowanej przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej — e-mail codziennie o godzinie 7:30
 - b) śledzenie co 4 godziny prognozy pogody zamieszczanej na stronie www.meteo.pl — model UM siatka 4 km długość prognozy 60/72h dla rejonu Gdańsk
 - c) odczytywanie komunikatów nadanych przez Regionalny System Ostrzegania RSO (aplikacja zainstalowana na stanowisku CUiD)
3. Pracownicy CUiD PKM informują kierownictwo akcji zimowej wyłącznie o otrzymanych komunikatach i ostrzeżeniach meteorologicznych lub o wystąpieniu warunków atmosferycznych w obrębie linii PKM, dla których konieczne jest podjęcie natychmiastowych działań:
 - a) faza I - gdy śnieg, ujemne temperatury lub wiatry nie powodują zakłóceń procesu eksploatacyjno-przewozowego, ale zachodzi potrzeba podjęcia robót zimowych,
 - b) faza II - gdy śnieg, ujemne temperatury lub wiatry powodują zakłócenia procesu eksploatacyjno-przewozowego,
 - c) faza III - gdy ekstremalne warunki atmosferyczne hamują lub przerywają proces eksploatacyjno-przewozowy.
4. Komórki organizacyjne biorące udział w akcji zimowej powinny informować się wzajemnie o występujących warunkach pogodowych i kierunku przemieszczania niekorzystnych zjawisk atmosferycznych.

ROZDZIAŁ IV

PRACE ODŚNIEŻNE

§19

Odśnieżanie torów i rozjazdów

1. Do odśnieżania torów i rozjazdów, zależnie od grubości zalegania śniegu należy używać następujących maszyn:
 - 1) pługi lemieszowe usuwają zaspę śnieżną 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 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 bezpiecznej pracy maszyn odśnieżnych należy usuwać na bieżąco z torów i międzytorzy materiały budowlane, nawierzchniowe, usypy i spady oraz inne przedmioty, które mogą stanowić przeszkody w pracy maszyn odśnieżnych.
3. Do prac odśnieżnych może być używany sprzęt pomocniczy taki, jak: wózki motorowe, wagony platformy do wywozu śniegu, spycharki, ładowarki itp.
4. 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 czyszczenia żłobków na przejazdach)
 - 6) dmuchaw plecakowych o wysokiej wydajności
5. 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.
6. 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.
7. 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.
8. Jeżeli warunki miejscowe uniemożliwiają rozproszenie odrzucanego śniegu na dużej powierzchni terenu, należy śnieg zebrać w przyzmy i niezwłocznie wywieźć do wyznaczonych miejsc składowania.
9. W przypadku braku możliwości sukcesywnego wywożenia śniegu, można tymczasowo składować go w miejscach, gdzie nie będzie utrudniał ruchu pociągów.

§20

Odmrażanie rozjazdów kolejowych

1. Odmrażanie rozjazdów kolejowych polega na wytapianiu śniegu i lodu w rozjazdach kolejowych.
2. Do odmrażania rozjazdów stosowane są urządzenia ogrzewania rozjazdów kolejowych - elektryczne (eor).
3. Przed okresem gotowości zimowej 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 DTR eor.
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.

§21

Zabezpieczenie rozjazdów przed przymarzeniem

1. Zabezpieczenie rozjazdu przed przymarzeniem polega na smarowaniu ruchomych części rozjazdu środkami niskokrzepnącymi.
2. Do smarowania rozjazdów mogą być używane tylko preparaty, które uzyskały świadectwo dopuszczenia 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.

§22

Odśnieżanie i likwidacja śliskości na peronach i ciągach komunikacyjnych

1. Odśnieżanie peronów i ciągów komunikacyjnych (w tym kładek dla pieszych oraz przejść pod torami, jeżeli są w zarządzie PKM) może być realizowane przez podmiot zewnętrzny na podstawie zawartej umowy.
2. Do prac odśnieżnych należy stosować przede wszystkim sprzęt specjalistyczny przeznaczony do tego celu, jak: pługi, szczotki rotacyjne i odśnieżarki prowadzone ręcznie.
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. Czynności mające na celu likwidację śliskości oraz usuwanie śniegu, lodu, błota pośniegowego mają być wykonywane w wielokrotności wymuszonej przez warunki atmosferyczne. Drogi komunikacyjne mają być stale utrzymane w stanie zapewniającym bezpieczne korzystanie z nich.
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. 9.
8. Utrzymywanie ciągów komunikacyjnych w okresie zimy poprzez posypywanie piaskiem i środkami chemicznymi, zgodnymi z Instrukcją oraz obowiązującymi przepisami prawa. Posypywanie piaskiem i środkami chemicznymi należy realizować po ustaniu opadów śniegu.
9. Pozostawienie śniegu w przyzmach na peronach dopuszcza się tylko wówczas, gdy nie stwarza on utrudnień dla poruszania się podróżnych oraz zagrożeń ich bezpieczeństwa. Należy odśnieżyć przyzmaczając śnieg z dala od wejść na perony, słupów oświetleniowych, telekomunikacyjnych, ławek i śmietników.
10. Niedopuszczalne jest zrzucanie śniegu, lodu i piasku z peronów oraz kładek dla pieszych na tory.

ROZDZIAŁ V

ZAPOBIEGANIE DZIAŁANIU WODY NA TOR

§ 23

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 napędów zwrotnicowych,
 - 4) ocieplenie końcówek drenaży i studni drenarskich oraz innych elementów sieci odwodnieniowej,
 - 5) uzupełnienie pokryw i zamknięć w studniach,
 - 6) oczyszczenie otwartych wylotów drenarskich oraz usunięcie wszelkich przeszkód na drogach spływu wód.

§ 24

Odprowadzanie wód w czasie roztopów

1. Urządzenia odwadniające powinny być przygotowane do odprowadzenia wód podczas roztopów, m.in. poprzez 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. Podczas roztopów wodę należy odprowadzać do:
 - 1) urządzeń odwadniających,
 - 2) miejsc, z których można ją odpompować.

§25

Likwidacja wysadzin

1. Wysadziny są to miejsca wzniesienia toru (ew. torowiska) powstałe na skutek przemarzania podsypki (ew. gruntu podtorza) oraz osiadania toru związane z odmrażaniem tych materiałów.
2. Miejsca tworzenia się wysadzin, okresy pojawiania się i zanikania oraz wielkości wysadzin powinny być szczegółowo rejestrowane.
3. 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.

Rozdział VI

OCENA AKCJI ZIMOWEJ

§26

Dokumentowanie przebiegu robót zimowych i utrudnień spowodowanych warunkami zimowymi

W okresie gotowości zimowej należy rejestrować przebieg robót zimowych oraz wpływ warunków atmosferycznych na eksploatację, a w szczególności:

W okresie gotowości zimowej Dyspozytor PKM prowadzi "Meldunek dobowy przebiegu robót zimowych" w którym rejestruje przebieg robót zimowych oraz wpływ warunków atmosferycznych na eksploatację. Ww. Meldunek powstaje przy udziale Zastępców Kierowników akcji zimowej wg załącznika nr 4. Meldunek winien zawierać w szczególności:

- 1) temperaturę,
- 2) maksymalną siłę wiatru,
- 3) rodzaj opad,
- 4) liczbę osób zatrudnionych przy odśnieżaniu,
- 5) praca sprzętu budowlanego,
- 6) numer fazy pogotowia zimowego,
- 6) awarie i uszkodzenia urządzeń ogrzewania rozjazdów,
- 7) awarie i uszkodzenia zewnętrznych urządzeń srk,
- 8) uszkodzenia i awarie innych elementów infrastruktury kolejowej,
- 9) przerwy w działaniu blokady liniowej (dłuższe niż 1 godzina),
- 10) przerwy w działaniu urządzeń łączności
- 11) przerwy i ograniczenia w ruchu
- 12) kategorie zdarzeń kolejowych i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych

§27

Sprawozdanie z akcji zimowej

1. Po zakończeniu sezonu zimowego na podstawie dokumentacji, o której mowa w § 26, sporządzane jest sprawozdanie z przebiegu akcji zimowej, które sporządza Dział Inżynierii Ruchu przy udziale zastępcy Kierownika akcji zimowej i pod nadzorem Kierownika 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) komórki organizacyjne biorące udział w akcji zimowej do Dyrektora Pionu Zarządzania Infrastrukturą do dnia 10 maja.
 - 2) Dyrektora pionu Zarządzania Infrastrukturą do Zarządu PKM SA do dnia 15 maja (sprawozdanie zbiorcze)

Załącznik nr 1

Harmonogram prac przygotowawczych do zimy

Lp.	Wyszczególnienie zadania	Termin wykonania do dnia
1	Aktualizacja Regulaminu Akcji Zimowej	15 listopada
2	Realizacja dostaw materiałów do akcji zimowej	15 listopada
3	Zawarcie umów z podmiotami gospodarczymi na świadczenie usług w akcji zimowej.	15 listopada
4	Szkolenia pracowników przewidzianych do udziału w akcji zimowej zgodnie z § 11.	15 listopada
5	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.	15 listopada
6	Przygotowanie i przegląd urządzeń ogrzewania rozjazdów do sezonu grzewczego.	1 listopada
7	Przygotowanie maszyn i sprzętu odśnieżnego (zakończenie napraw i przeglądów, zabezpieczenie obsługi oraz dokonanie prób sprawności).	1 listopada
8	Opracowanie i zatwierdzenie planu prowadzenia akcji zimowej.	15 listopada
9	Zabezpieczenie przed skutkami zimy obiektów, pojazdów i urządzeń oraz wykonanie innych czynności, od których zależy sprawność kolei w zimie.	15 listopada
10	Zawarcie umowy na otrzymywanie prognoz i ostrzeżeń meteorologicznych	15 listopada

Załącznik nr 2

Wytyczne bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót zimowych

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 toromistrza.
5. Do obowiązków kierującego robotami należy w szczególności:
 - 1) Organizowanie i prowadzenie robót zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno - eksploatacyjnymi 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,
 - 5) zgłoszenie pracowników przewidzianych do robót pracownikowi posterunku nastawczego.
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.
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. Pod bezpośredni nadzór pracowników obsługi posterunku nastawczego może być przydzielonych maksymalnie dwóch pracowników wykonujących roboty zimowe.
9. LCS PKM powiadamia maszynistów pociągów o konieczności podania sygnału baczność oraz ewentualnego ograniczenia prędkości pociągów w rejonie wykonywanych prac oraz przekazywanie do grup roboczych 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.

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 muszą być poprzedzone sygnałem "Baczność".

Organizacja pracy i zabezpieczenie miejsca wykonywania robót

1. Drogi dojścia do i z pracy wyznacza kierujący robotami, uwzględniając możliwość omińnięcia 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), miejsce takie należy osłonić sygnałami D1 "Stój" wg instrukcji sygnalizacji i niezwłocznie powiadomić LCS PKM. 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, kierujący robotami 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 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 1500-1700 m
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 „Baczność”. Sygnał „Baczność” 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 „Baczność” 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. Roboty zimowe na odcinku LCS PKM tj. zakres, miejsce robót, sposób wzajemnego porozumiewania się i informowania o nadjeżdżających pojazdach należy każdorazowo uzgadniać z dyżurnym ruchu LCS PKM, odnotować w D-831 na posterunku LCS PKM za podpisem dyżurnego ruchu LCS PKM oraz sprawdzić poprawność działania środków łączności. Pracownicy skierowani do robót zimowych na posterunki ruchu powinni być pouczeni na miejscu pracy. 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. Fakt ten odnotowuje w karcie zapisu lub rejestrze pouczeń.

20. Wszelkie czynności związane z oczyszczaniem torów, rozjazdów, urządzeń itp. pracownicy, o których mowa w ust. 19, mogą wykonywać wyłącznie na wyraźne polecenie dyżurnego ruchu LCS PKM,
21. 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.
22. Kierujący robotami, jak również osoby pracujące indywidualnie, obowiązani są potwierdzić umownym znakiem (sygnałem) zrozumienie ostrzeżenia podanego z posterunku.
23. 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.
24. Sieć radi łączności 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 radi łączności drogowej i utrzymania.
25. Pracownicy zatrudnieni na czynnych torach obowiązani są mieć na sobie kamizelki ostrzegawcze koloru żółtego lub pomarańczowego lub ubrania ostrzegawcze z elementami odblaskowymi.
26. Zatrudnieni przy robotach zimowych pracownicy powinni być zaopatrzeni w ciepłą odzież ochronną oraz inne środki ochrony indywidualnej.
27. Pracownikom PKM należy wydawać gorące napoje i posiłki profilaktyczne zgodnie z obowiązującymi przepisami. Dla pracowników podmiotów współpracujących — wg odrębnych umów.
28. Miejsce dla schronienia i ogrzania się dla pracowników — budynek PKM. Dla podmiotów współpracujących — wg odrębnych umów.
29. W sprawach nieuregulowanych niniejszymi wytycznymi mają zastosowanie odpowiednie przepisy bezpieczeństwa i higieny pracy zawarte w „Instrukcji o warunkach technicznych budowy i utrzymania nawierzchni kolejowych PKM - 08”, instrukcjach obsługi i użytkowania maszyn, sprzętu i urządzeń stosowanych do prac odśnieżnych oraz w dokumentacjach techniczno-ruchowych.

Załącznik nr 3

Regulamin Akcji Zimowej

w sezonie/.....

Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

SPORZĄDZIŁ:	SPRAWDZIŁ:	ZARZĄDZIŁ:
	Pod względem merytorycznym:	
	Podpis i data	
	Pod względem prawnym:	
Podpis i data	Podpis i data	Podpis i data

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

Spis treści

Wykaz załączników.....	
1. Mapa schematyczna linii kolejowej z terenem Spółki	
2. Granice obszaru działania	
3. Kolejność odśnieżania infrastruktury będącej w zarządzie PKM S.A.	
4. Kierownictwo akcji zimowej	
5. Kierownictwo robót akcji zimowej	
6. Odśnieżanie infrastruktury będącej w zarządzie PKM	
6.1 Fazy alarmu zimowego	
6.2 Skład grup roboczych (odśnieżających)	
6.3. Postępowanie podczas alarmu zimowego.....	
6.4. Procedura wzywania i zakończenia pracy grup roboczych (odśnieżnych)	
6.4.4 Pracownicy biurowi PKM.....	
7. Procedury w przypadku wystąpienia zgłoszeń.	
8. Utrzymanie urządzeń elektrycznych będących w zarządzie PKM S.A.	
9. Urządzenia grzewcze EOR.	
10. Sieć trakcyjna.....	
11. Utrzymanie urządzeń hydraulicznych będących w zarządzie PKM S.A.	
12. Pogotowie awaryjne – tory i rozjazdy.	
13. Wywóz śniegu z infrastruktury kolejowej będącej w zarządzie PKM S.A.	
14. Wykaz sprzętu transportowego przewidzianego do akcji zimowej wraz z obsługą.	
15. Wykaz pracowników przewidzianych do akcji zimowej.....	
16. Organizacja ruchu pociągów.	
17. Osłona meteorologiczna.....	
18. Sprawy socjalne.....	
19. Opieka zdrowotna – nadzór sanitarny.	

Meldunek dobowy z przebiegu robót zimowych za okres od do																							
data	pora dnia	temperatura [°C]		max sila wiatru (km/h)	opady atmosferyczne (deszcz, mżawka, mgła, szadź)	śnieg (tak, nie)	faza pogotowia zimowego	zatrudnienie przy odśnieżaniu (liczba osób)			praca sprzętu	awaria, uszkodzenia	przerwy w działaniu	skutki spowodowane przez warunki zimowe			meldunek przekazal						
		min	max					pracownicy PKM	spozycie PKM	ogółem				przerwy	skutki	niebezpieczna							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Dzień							pracownicy	przebieg	ogółem	przerwy	skutki	niebezpieczna											
Noc							przebieg	ogółem	przerwy	skutki	niebezpieczna												
Dzień							przebieg	ogółem	przerwy	skutki	niebezpieczna												
Noc							przebieg	ogółem	przerwy	skutki	niebezpieczna												