

Warszawska Kolej Dojazdowa spółka z o. o.
Grodzisk Mazowiecki, ul. Batorego 23



Instrukcja o zapewnieniu sprawności kolei w zimie WKD D-8

Grodzisk Mazowiecki 2016

1. Niniejsza instrukcja jest realizacją postanowień aktów prawnych, a w szczególności ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. 2015 r., poz. 1297 z późniejszymi zmianami),
2. Przepis nadaje się do stosowania w zakresie warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, utrzymania infrastruktury, utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych.

Miejsce opracowania:
Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.
Wydział Infrastruktury
ul. Batorego 23, 05-825 Grodzisk Mazowiecki

Copyright by WKD sp. z o.o.
WSZYSTKIE PRAWA ZASTRZEŻONE
Jakikolwiek przedruk, tak czy inaczej, jest niedozwolony.

ZARZĄDZENIE NR 7/2016
Zarząd
Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o.
z dnia 24 marca 2016r.

w sprawie wprowadzenia przepisu wewnętrznego pod nazwą Instrukcja o zapewnieniu sprawności kolei w zimie WKD D-8.

Na podstawie § 11 ust. 2 umowy Spółki oraz § 7 pkt 14 Regulaminu Zarządu spółki Warszawa Kolej Dojazdowa sp. z o.o., Zarząd postanawia, co następuje:

§ 1

Wprowadza się do użytku wewnętrzny przepis wewnętrzny pod nazwą Instrukcja o zapewnieniu sprawności kolei w zimie WKD D-8+zatwierdzony przez Prezesa Zarządu Warszawa Kolej Dojazdowa sp. z o.o. Uchwałą Nr 22/2016 Zarządu spółki Warszawa Kolej Dojazdowa sp. z o.o. z dnia 15 marca 2016r.

§ 2

Instrukcja, o której mowa w § 1 stanowi załącznik do niniejszego zarządzenia.

§ 3

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PREZES ZARZĄDU
/-/
Grzegorz Dymecki

Spis treści

Spis treści.....	4
ROZDZIAŁ I - POSTANOWIENIA OGÓLNE	5
§ 1 Zakres i cel instrukcji	5
§ 2 Okresy zapewnienia sprawności kolei w zimie.....	5
§ 3 Nadzór i koordynacja akcji zimowej	5
ROZDZIAŁ II - OKRES PRZYGOTOWAWCZY KOLEI DO ZIMY	6
§ 4 Działania organizacyjne.....	6
§ 5 Zaopatrzenie w materiały, narzędzia, sprzęt, części zamienne oraz w środki ochrony indywidualnej.....	6
§ 6 Zapotrzebowanie i pokrycie siły roboczej do prac oddzielnych	6
§ 7 Zabezpieczenie infrastruktury i pojazdów kolejowych przed działaniem warunków atmosferycznych	7
§ 8 Szkolenie pracowników w zakresie zapewnienia sprawności kolei w zimie.....	7
§ 9 Warunki socjalne	7
§ 10 Plan prowadzenia akcji zimowej	8
§ 11 Nadzór nad przebiegiem przygotowania kolei do zimy	8
ROZDZIAŁ III - POGOTOWIE ZIMOWE.....	8
§ 12 Okres pogotowia zimowego.....	8
§ 13 Obowiązki kierownika akcji podczas pogotowia zimowego	8
§ 14 Przedsięwzięcia eksploatacyjne w okresie pogotowia zimowego.....	9
§ 15 Nadzór nad przebiegiem robót zimowych	9
§ 16 Usuwanie skutków zimy na liniach i stacjach kolejowych.....	9
§ 17 Informacje o warunkach atmosferycznych	9
ROZDZIAŁ IV - URZĄDZENIA DO ODMRAŻANIA I ODLADZANIA	9
§ 18 Urządzenia do odmrażania i odladzania	9
ROZDZIAŁ V - RÓŻNE PRACE ODDIELNE.....	10
§ 19 Oczyszczanie torów i peronów ze śniegu	10
§ 20 Oczyszczanie rozjazdów ze śniegu	10
§ 21 Uprzątnięcie śniegu ze stacji.....	10
Rozdział VI - ZAPOBIEGANIE DZIAŁANIU WODY NA TOR	11
§ 22 Roboty zapobiegawcze przed nastaniem zimy	11
§ 23 Odprowadzenie wód przy roztopach.....	11
§ 24 Wysadziny	11
ROZDZIAŁ VII - OCENA FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU KOLEJOWEGO W ZIMIE	11
§ 25 Dokumentowanie przebiegu akcji zimowej i utrudnień eksploatacyjnych spowodowanych warunkami atmosferycznymi	11
§ 26 Analiza pracy i sprawności kolei w okresie zimowym.....	12
Załącznik 1	13
Załącznik 2	16
Załącznik 3.....	21
Załącznik 4.....	23
Załącznik 5.....	24
Załącznik 6.....	25
Załącznik 7	26
Wykaz zmian	28

ROZDZIAŁ I - POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1 Zakres i cel instrukcji

1. Instrukcja zawiera postanowienia w zakresie prowadzenia prac przygotowawczych kolei do zimy oraz usuwania skutków opadów śniegu, niskich temperatur oraz silnych wiatrów.
2. Niniejsza instrukcja obowiązuje pracowników WKD sp. z o. o. oraz podmioty gospodarcze stosujące się do postanowień tej instrukcji w zakresie wynikającym z umów zawartych z WKD sp. z o. o.
3. Pod pojęciami:
 - **zarządca infrastruktury** - rozumie się podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, to znaczy WKD sp. z o. o.,
 - **infrastruktura kolejowa** - rozumie się linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajęciami pod nimi gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku WKD sp. z o.o.,
 - **obszar kolejowy** - rozumie się określone działkami ewidencyjnymi obszary, na którym usytuowane są linie kolejowe oraz inne budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowych, a także służące do obsługi przewozu osób i rzeczy,
 - **akcja zimowa** - rozumie się całością prac związanych z przygotowaniem do zimy oraz prowadzeniem robót zimowych,
 - **roboty zimowe** - rozumie się prace prowadzone w okresie pogotowia zimowego związane z usuwaniem skutków opadów śniegu, ujemnych temperatur lub silnych wiatrów,
 - **dyspozytura** - rozumie się dyspozyturę Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o. o.
 - **pojazd kolejowy** - rozumie się pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych.

§ 2 Okresy zapewnienia sprawności kolei w zimie

1. Rozróżnia się następujące okresy zapewnienia sprawności kolei w zimie:
 - a) **okres przygotowawczy kolei do zimy** - trwający od 1 maja do 14 listopada. W okresie tym należy wykonać prace zapewniające prawidłowe funkcjonowanie infrastruktury kolejowej, pojazdów kolejowych oraz sprzętu w warunkach zimowych. Ponadto należy określić i zabezpieczyć niezbędne do prowadzenia akcji zimowej: zatrudnienie, materiały i środki techniczne,
 - b) **okres pogotowia zimowego** - trwający od 15 listopada do 31 marca. W okresie tym należy utrzymywać gotowość do przeciwdziałania zagrożeniom w procesie przewozowym, spowodowanym trudnymi warunkami atmosferycznymi.
2. Po zakończeniu pogotowia zimowego w terminie do 30 kwietnia lub w przypadku wydłużenia okresu obowiązywania pogotowia zimowego w ciągu 30 dni od dnia jego zakończenia, należy:
 - a) zebrać przeterminowane zasoby odniezione ustawione na okres zimowy,
 - b) odpowiednio zabezpieczyć (zmagazynować i zakonserwować) sprzęt zimowy, narzędzia i środki ochrony indywidualnej, wydawane do robót zimowych.

§ 3 Nadzór i koordynacja akcji zimowej

1. Koordynatorem działań mających na celu zapewnienie sprawnego przebiegu procesu eksploatacyjno - przewozowego jest Zarząd WKD sp. z o.o.
2. Usuwanie skutków zimy na obszarze WKD kieruje Naczelnik Wydziału Infrastruktury
3. Pracami przygotowawczymi oraz organizacją prowadzenia akcji odśnieżania na obszarze spółki zarządzającej na szczeblu wydziałów:
 - Wydziału Infrastruktury - naczelnik oraz jego zastępcy

- Wydział Eksploatacji . naczelnik oraz jego zast pca
 - Wydział Napraw i Utrzymania Taboru - naczelnik oraz jego zast pca
4. Do obowiązków kierownika akcji zimowej należą w szczególności:
 - a) śledzenie stanu realizacji prowadzonych przygotowań techniczno-organizacyjnych do pracy w warunkach zimowych,
 - b) kierowanie pracami związanymi z usuwaniem skutków zimy,
 - c) informowanie koordynatora akcji zimowej o trudnościach i zagrożeniach spowodowanych warunkami zimowymi,
 - d) wykonywanie poleceń wydanych przez koordynatora akcji zimowej,
 - e) wprowadzanie lub przekazywanie ogłoszonych faz akcji zimowej.
 5. Koordynator oraz kierownik akcji zimowej powinni dysponować niezbędnymi urządzeniami łączności telefonicznej i radiowej oraz w razie potrzeby środkami transportu.
 6. Naczelnicy Wydziałów uczestniczących w realizacji procesu eksploatacyjno-przewozowego osobiście współpracy lub wyznaczają swoich przedstawicieli do współpracy z koordynatorem i kierownikiem akcji zimowej.
 7. W przypadku wystąpienia trudnych eksploatacyjnych spowodowanych warunkami atmosferycznymi koordynator akcji zimowej może zarządzić wprowadzenie niezbędnych zmian i ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej.
 8. W sytuacjach stanowiących zagrożenie dla ciągłości procesu przewozowego koordynator akcji zimowej może powołać sztab operacyjny. Skład oraz zakres działania sztabu (zadania i tryb jego pracy) określa w formie decyzji Zarząd WKD sp. z o. o.

ROZDZIAŁ II - OKRES PRZYGOTOWAWCZY KOLEI DO ZIMY

§ 4 Działania organizacyjne

1. Ustalenie planu prac wymagających realizacji w okresie przygotowawczym do zimy odbywa się na spotkaniach organizowanych przez Zarząd WKD sp. z o. o.
2. Zadaniem spotkania jest:
 - a) przeprowadzenie analizy minionej zimy, rozpatrzenie trudności, błędów i niedociągnięć, jakie wystąpiły w tym okresie,
 - b) ustalenie zakresu prac niezbędnych do wykonania dla prawidłowego przygotowania kolei do następnego sezonu zimowego.

§ 5 Zaopatrzenie w materiały, narzędzia, sprzęt, części zamienne oraz w środki ochrony indywidualnej

1. W okresie od 1 do 30 kwietnia każdego roku należy sporządzić spis ilościowy/ pozostałych po zimie materiałów, narzędzi, sprzętu i części zamiennych do prac odśnieżnych.
2. Do dnia 30 czerwca każdego roku Wydział WKD sporządza zapotrzebowanie na materiały, narzędzia, sprzęt oraz części zamienne niezbędne na okres zimy, uwzględniając posiadany zapas i zgodnie z ustalonym podziałem kompetencji, podejmuje działania w celu zabezpieczenia potrzeb.
3. Dostawy należy zaplanować z takim wyprzedzeniem, aby nie później niż do dnia 25 października niezbędną ilość materiałów, narzędzi i sprzętu zostały rozproszczone na poszczególne stanowiska pracy.

§ 6 Zapotrzebowanie i pokrycie siły roboczej do prac odśnieżnych

1. Plany zatrudnienia do robót zimowych dla poszczególnych faz pogotowia zimowego ustala corocznie Zarząd WKD sp. z o.o.
2. Jeżeli posiadane siły i środki techniczne nie pokrywają potrzeb, o których mowa w ust. 1, Zarząd WKD sp. z o.o. powinny uzupełnić braki poprzez zatrudnienie podmiotów zewnętrznych.

§ 7 Zabezpieczenie infrastruktury i pojazdów kolejowych przed działaniem warunków atmosferycznych

1. WKD sp. z o.o., jako zarządca infrastruktury i przewoźnik kolejowy jest zobowiązany do utrzymywania ich w należytym stanie technicznym.
2. Zabezpieczenia szlaków i posterunków ruchu przed zaspami nie należy dokonywać poprzez osłonięcie zasłonami odśnieżnymi. Rodzaje zasłon odśnieżnych oraz sposoby ich ustawiania podano w załączniku nr 1 do niniejszej instrukcji.
3. Przygotowanie składowisk zastojowych na ewentualne usterek dla pociągów pasażerskich:
 - Tor postojowy nr 100 – teren techniczno-postojowy Grodzisk Mazowiecki
 - Tor postojowy nr 3 st. Komorów
 - Tor postojowy nr 11 st. Warszawa – również dla WKD

§ 8 Szkolenie pracowników w zakresie zapewnienia sprawności kolei w zimie

1. W okresie do 25 października każdego roku powinno być przeprowadzone szkolenie z zakresu zagadnień dotyczących pracy kolei w zimie.
2. Szkoleniem powinni być objęci pracownicy:
 1. wykonujący zadania związane z eksploatacją kolei w warunkach zimowych, odpowiednio do przydzielonych obowiązków, w zakresie:
 - a) trudności i przeszkód powodowanych przez warunki zimowe,
 - b) usuwania skutków zimy,
 - c) pracy maszyn i urządzeń odśnieżających,
 - d) obsługi sprzętu używanego do robót zimowych,
 - e) warunków bezpieczeństwa i higieny pracy,
 - f) prowadzenia ruchu pociągów w rejonach prac odśnieżających,
 - g) obsługi urządzeń ogrzewczych, hamulcowych i oświetleniowych pociągów pasażerskich (dotyczy pracowników drużyn pociągowych).
 2. skierowani do robót zimowych w ramach zawartych umów cywilnoprawnych, w zakresie warunków bhp przy robotach zimowych,
3. Szkolenia, o których mowa w ust.2 pkt 2, prowadzone są w formie instruktażu stanowiskowego przeprowadzanego przed dopuszczeniem do pracy przy robotach zimowych,
4. Szkolenia pracowników, o których mowa w ust.2, powinny być przeprowadzane nie rzadziej niż:
 - raz na 5 lat - osoby kierujące robotami,
 - raz na 3 lata - zatrudnieni na stanowiskach robotniczych. W przypadku wprowadzania nowych maszyn, urządzeń, materiałów, zmiany warunków techniczno-organizacyjnych itp. pracownicy powinni być także dorazowo objęci szkoleniem w formie instruktażu stanowiskowego,
 - odbycie szkolenia musi być udokumentowane podpisem pracownika,
 - także dorazowo przed rozpoczęciem pracy kierujący robotami dokonuje pouczenia bhp z adnotacją w dokumencie pracy. W razie zmiany miejsca pracy pouczenie w nowych warunkach należy powtórzyć.
5. Przy prowadzeniu robót zimowych należy stosować się do ścisłych wytycznych w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy robotach zimowych, stanowiących załącznik nr 2 do niniejszej instrukcji.

§ 9 Warunki socjalne

1. Należy zapewnić pracownikom posiłki oraz gorące napoje (zapotrzebowanie należy składować do wydajni WKDF4)

§ 10 Plan prowadzenia akcji zimowej

1. Plan prowadzenia akcji zimowej winien uwzględniać prace w czterech fazach (I do IV) pogotowia zimowego.
2. Plan wykaz pracowników akcji zimowej sporządza Wydział Infrastruktury WKD.
3. Wykaz pociągów przeznaczonych do odwożenia w okresie III Fazy pogotowia zimowego przygotowuje Wydział Eksploatacji WKD.

§ 11 Nadzór nad przebiegiem przygotowań kolei do zimy

1. Zarząd WKD sp. z o.o. nadzoruje przygotowania do okresu zimowego prowadzone przez poszczególne Wydziały. Realizacja prac przygotowawczych do zimy podlega okresowym kontrolom.
2. Meldunki o postępie prac przygotowawczych do zimy zgłaszają poszczególne Wydziały do Zarządu WKD sp. z o.o.
3. Do dnia 15 listopada każdego roku koordynatorowi akcji zimowej należy przekazać meldunki o gotowości do pracy w warunkach zimowych.

ROZDZIAŁ III - POGOTOWIE ZIMOWE

§ 12 Okres pogotowia zimowego

1. Okres pogotowia zimowego rozpoczyna się z dniem 15 listopada i trwa do 31 marca następnego roku.
2. W okresie pogotowia zimowego wyróżnia się następujące fazy:
 - **faza 0** . gdy warunki atmosferyczne nie wpływają negatywnie na pracę kolei.
 - **faza I** . gdy opady śniegu, ujemne temperatury lub wiatry nie powodują obniżenia zdolności eksploatacyjnej kolei, ale wymagane jest już podjęcie robót zimowych.
 - **faza II** . gdy opady śniegu, ujemne temperatury lub wiatry powodują obniżenie zdolności eksploatacyjnej kolei.
 - **faza III** . gdy natężenie zjawisk atmosferycznych (opad śniegu, temperatura, wiatr) hamuje lub przerywa proces przewozowy.
 - **faza IV** . wprowadzana po fazie III na czas niezbędny do usunięcia skutków wywołanych niekorzystnymi zjawiskami atmosferycznymi.

Fazy III i IV . określa się mianem alarmu zimowego.
3. Fazy pogotowia zimowego (od I do IV) wprowadza i odwołuje koordynator akcji zimowej dla całego lub części obszaru swojego działania.

§ 13 Obowiązki kierownika akcji podczas pogotowia zimowego

Kierownik akcji zimowej podejmuje działania w celu zapobieżenia skutkom warunków atmosferycznych lub ich usunięcia, polegające w szczególności na:

1. Wdrożenia właściwej fazy akcji zimowej, odpowiednio do występującego stanu zagrożenia,
2. Mobilizacji siły roboczej i środków technicznych oraz zapewnieniu gotowości do pracy odniechnych odpowiednio do stanu zagrożenia warunkami zimowymi,
3. Skierowaniu do odniechnia grup roboczych - zgodnie z ustalonym planem prowadzenia akcji zimowej,
4. Monitorowaniu przebiegu akcji zimowej na terenie WKD,
5. Analizowaniu i ocenie aktualnej sytuacji wywołanej intensywnymi opadami śniegu na zagrożonych obszarach,
6. Dyslokacji sprzętu i siły roboczej,
7. ocenie potrzeb w zakresie wsparcia z zewnątrz przez dodatkowe siły robocze i sprzęt,
8. Uzgodnieniu wzajemnych działań poszczególnych Wydziałów WKD w zakresie użycia siły roboczej i środków technicznych,
9. Wypracowaniu dla koordynatora wniosków i projektów decyzji mających na celu minimalizację i likwidację skutków ataku zimy,
10. Utrzymywaniu ciągłej współpracy z zespołami reagowania kryzysowego,

11. Wdrażanie poleceń wydanych przez koordynatora akcji zimowej.

§ 14 Przedsięwzięcia eksploatacyjne w okresie pogotowia zimowego

W celu zapobiegania lub usunięcia skutków wywołanych niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi - stosownie do rozwoju sytuacji, mogą być wdrażane następujące działania:

1. W zakresie infrastruktury:
 - a) zapewnienie pierwszeństwa przejazdu maszyn odśnieżnych oraz zespołów szybkiego usuwania usterek i awarii,
 - b) ograniczenie ruchu pociągów na liniach, oraz wdrażanie innych zmian w organizacji ruchu pociągów,
 - c) niezwłoczne usuwanie usterek w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym,
 - d) uruchamianie pozostałych w dyspozycji sił i środków,
 - e) zarządzanie jazdą kontrolnych,
 - f) odśnieżanie linii i stacji kolejowych według ustalonej kolejności odśnieżania,
 - g) usuwanie usterek w pracy urządzeń ogrzewania rozjazdów kolejowych,
 - h) usuwanie usterek w sieci trakcyjnej,
 - i) przywracanie w pierwszej kolejności sprawności urządzeń czystości technologicznej (czystości przewodowej, radio czystości) dla potrzeb akcji zimowej,
2. w zakresie przewozów kolejowych:
 - a) uruchamianie zastępczych składów pociągów,
 - b) odwoływanie lub zawieszanie kursowania pociągów,
 - c) podawanie do publicznej wiadomości informacji o zmianach rozkładów jazdy oraz informowanie podróżnych przebywających na dworcach i w pociągach doznających opóźnień o wprowadzonych zmianach w kursowaniu pociągów,
 - d) wprowadzenie skróconych relacji dla pociągów,
 - e) zabezpieczenie komunikacji zastępczej,
 - f) informowanie dyżurnych ruchu przez obsadę pociągów o dostrzeżonych zagrożeniach wywołanych intensywnymi opadami śniegu oraz o występujących przypadkach zawieszania torów.

§ 15 Nadzór nad przebiegiem robót zimowych

1. Wyznaczenie osób do sprawowania nadzoru nad grupami roboczymi w gestii WKD5.

§ 16 Usuwanie skutków zimy na liniach i stacjach kolejowych

1. Likwidacja skutków zimy na obszarze kolejowym, w zależności od rodzaju i stopnia nasilenia się niekorzystnych warunków atmosferycznych polega na:
 - odśnieżaniu torów i rozjazdów.
 - uprzątnięciu śniegu i lodu oraz likwidacji liskości na peronach i innych częściach komunikacyjnych dla pieszych, a także przejazdach kolejowych.

§ 17 Informacje o warunkach atmosferycznych

1. Informacje o warunkach atmosferycznych przekazują środki masowego przekazu (internet, radio, telewizja).
2. Po otrzymaniu komunikatu lub ostrzeżenia o mogących wystąpić zagrożeniach, spowodowanych działaniem sił natury (intensywne opady śniegu, silne wiatry, ujemne temperatury), należy uzgodnić z koordynatorem akcji zimowej powiadomienie kierownictwa akcji zimowej na szczeblu wydziałów. Czynności uzgadniania i powiadomienia wykonuje dyspozytor WKD.

ROZDZIAŁ IV - URZĄDZENIA DO ODMRAŻANIA I ODLADZANIA

§ 18 Urządzenia do odmrażania i odladzania

1. Urządzenia do ogrzewania rozjazdów kolejowych.

2. W przypadku urz dze elektrycznego ogrzewania rozjazdów nale y w szczególnoci:
 - wymieni uszkodzone grzałki, dobieraj c ilo i typ grzałek odpowiednio do parametrów technicznych rozjazdu (rodzaj, typ, promie),
 - uzupełni brakuj ce uchwyty mocuj ce grzałki,
 - oczy ci miejsce uż enia grzałki na stopce z zabrudze i smarów.

ROZDZIAŁ V - RĘCZNE PRACE ODŚNIEŻNE

§ 19 Oczyszczanie torów i peronów ze śniegu

1. R czne oczyszczenie torów i peronów wykonuje si przy u yciu:
 - łopat do usuwania niegu i rozkruszonego lodu,
 - dr ków do rozkuwania lodu,
 - miotełdo usuwania niegu.
2. nieg nale y odrzuca na pobocze, mo liwie najdalej i równomiernie, tak, aby nie powstały waży niegu mog ce spowodowa tworzenie si zasp na torze. Je eli warunki miejscowe (np. na stacji) uniemo liwiaj rozproszenie odrzucanego niegu na du ej powierzchni terenu nale y nieg zebra w pryzmy i mo liwie szybko wywie do wyznaczonych miejsc przez koordynatora.
3. Dla przepuszczenia poci gu, mo na pocz tkowo ograniczy si do oczyszczenia toru na szeroko ci niezb dnej do bezpiecznego przejazdu pojazdów kolejowych. ciany boczne wykonanego przekopu niego powinny mie takie nachylenie, aby nie dochodziło do obsuwania si niegu.
4. Po usuni ciu zasp nie nych oczyszczone miejsca osłania si przeno nymi zasłonami, aby nie dopu ci do ponownego zawiania torów niegiem.
5. Do posypywania jezdni w rejonie przejazdów kolejowych w torach izolowanych nie nale y stosowa rodków chemicznych, które powoduj zjawisko elektrolizy (np. soli).

§ 20 Oczyszczanie rozjazdów ze śniegu

1. R czne oczyszczanie rozjazdów wykonuje si przy u yciu:
 - szczotek do oczyszczania zwrotnic (stosowane równie do oczyszczania łobków na przejazdach),
 - skrobaczek do odkuwania lodu,
 - dr ków do rozkuwania lodu,
 - łopat do usuwania niegu i rozkruszonego lodu.
2. Przy r cznym oczyszczaniu rozjazdów w pierwszej kolejno ci czy ci si zwrotnice (przestrze mi dzy iglic a opornic , od ostrza iglicy do jej osady) oraz łobki w kierownicach i krzy ownicy. Przy wi kszej warstwie (ponad 20 cm) nieg nale y usuwa jednocze nie na całej długo ci rozjazdu.
3. nieg usuwany z rozjazdu w miar mo liwo ci jaduje si bezpo rednio na wagony poci gu roboczego (wózki, samochody itp.) lub odrzuca na pobocze poza skrajni , mo liwie najdalej i równomiernie, tak, aby nie powstały waży mog ce spowodowa tworzenie si zasp na torze.

§ 21 Uprzątanie śniegu ze stacji

1. nieg zgromadzony w pryzmach na mi dzytorzach, torach i peronach nale y na bie co wywozi na ustalone miejsca składowania.
2. W przypadku braku mo liwo ci sukcesywnego wywo enia niegu poza teren stacji, mo na tymczasowo zgromadzi go na wyznaczonych do tego celu mi dzytorzach lub torach.
3. nieg nale y odkłada w miejscach, gdzie nie b dzie utrudniał ruchu poci gów lub czynno ci zwi zanych z obróbk poci gów i wagonów.
4. nieg składowany czasowo w pryzmach na peronach oraz w miejscach przeje dla pieszych nie mo e stwarza zagro e ani utrudnie dla bezpiecznego poruszania si podró nych.

5. nieg ładuje si na wagony poci gu roboczego lub inne pojazdy (wózki motorowe, pojazdy samochodowe, ci gniki z przyczepami itp.) i wywozi na wyznaczone miejsca składowania.
6. Zabrania si zrzucania niegu z peronów na tory.

Rozdział VI - ZAPOBIEGANIE DZIAŁANIU WODY NA TOR

§ 22 Roboty zapobiegawcze przed nastaniem zimy

1. Do zebrania i odprowadzenia wody spływaj cej z toru, skarp nasypu itp. sju urz dzenia odwadniaj ce naziemne lub podziemne.
2. Przed sezonem zimowym nale y wykona nast puj ce prace:
 - oznaczenie osi przepustów,
 - oczyszczenie z gaży zi, li ci i innych zanieczyszcze przepustów oraz pozostałych urz dze odwadniaj cych,

§ 23 Odprowadzenie wód przy roztopach

1. W okresie poprzedzaj cym spływ wód wiosennych nale y przygotowa urz dzenia odwadniaj ce do odprowadzenia wód, w tym poprzez:
 - usuwanie przeszkód znajduj cych si na drogach spływu wody, przekopywanie kanałów w rowach zasypanych niegiem, rozkuwanie i likwidowanie oblodzenia oraz za nie enia przepustów i wylotów drenarskich,
 - usuwanie niegu w obr bie przejazdów kolejowych, z wlotów i wylotów rowów krytych pod drog kojów , oraz kierowanie wody spływaj cej z toru kolejowego do rowu otwartego.

§ 24 Wysadziny

1. Wysadziny s to miejsca wzniesienia torowiska lub podsypki powstaj ce podczas mrozów w miejscach le odwodnionych. Nast pstwem wysadzin s odkształcenia toru w planie i profilu. Na przejazdach kolejowych wysadziny powoduj podnoszenie pýjt przejazdowych lub tzw. klawiszowanie.
2. Naprawa miejsc z wysadzinami polega na łagodzeniu przej od normalnego poziomu toków do miejsc wysadzonych oraz na doprowadzeniu obu toków szyn do wýa ciwego pojo enia jednego toku wzgl dem drugiego.
3. Tor na wysadzinach powinien by obj ty wzmo onym nadzorem.
4. Miejsca tworzenia si wysadzin, okresy pojawiania si i zanikania oraz wielko ci wysadzin powinny by szczegóowo rejestrowane.
5. Po ustaniu wysadzin tor nale y doprowadzi do stanu zapewniaj cego bezpiecze stwo ruchu przy normalnej pr dko ci.

ROZDZIAŁ VII - OCENA FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU KOLEJOWEGO W ZIMIE

§ 25 Dokumentowanie przebiegu akcji zimowej i utrudnień eksploatacyjnych spowodowanych warunkami atmosferycznymi

W okresie pogotowia zimowego nale y rejestrowa przebieg akcji zimowej oraz wpływ warunków atmosferycznych na działalno eksploatacyjn , a w szczególno ci:

1. W zakresie infrastruktury:
 - 1) wypadki poci gowe spowodowane warunkami zimowymi,
 - 2) przerwy w ruchu na linii WKD,
 - 3) przypadki utkni cia poci gów w zaspach i czas zamkni cia toru,
 - 4) ograniczenia w ruchu z uwagi na nadmierne opady niegu,
 - 5) ilo i czas trwania utrudnie eksploatacyjnych wskutek za nie enia, przymarzni cia ruchomych cz ci rozjazdowych lub urz dze nastawczych,
 - 6) okresy wprowadzania poszczególnych faz pogotowia zimowego,
 - 7) u yte maszyny i urz dzenia od nie ne oraz czas ich pracy,
 - 8) ilo pracowników zatrudnionych do usuwania skutków zimy,

- 9) rodzaj, ilość i czas awarii maszyn i urządzeń odśnieżających,
 - 10) ilość i lokalizacja punktów tych szyn,
 - 11) przypadki powstania wysadzin,
 - 12) ilość uszkodzonych lub unieruchomionych zewnętrznych urządzeń sterowania ruchem i czas ich niesprawności,
 - 13) ilość i czas trwania przerw w działaniu blokady liniowej (dłuższych niż 1 godzina),
 - 14) ilość i czas trwania uszkodzeń sieci trakcyjnej oraz ich przyczyny,
 - 15) ilość i czas trwania awarii urządzeń ogrzewania rozjazdów,
 - 16) uszkodzenia i awarie innych elementów infrastruktury kolejowej.
2. w zakresie przewozów kolejowych:
 - 1) przypadki utknięcia pociągów w zaspach,
 - 2) pomoc udzielona podróżnym w unieruchomionych pociągach,
 - 3) ilość odwołanych lub zawieszonych kursów pociągów pasażerskich,
 3. w zakresie pojazdu kolejowego:
 - 1) ilość elektrycznych zespołów trakcyjnych, w których wystąpiło zamrożenie urządzeń hamulcowych, ogrzewczych itp.,
 - 2) ilość wyłączonej elektrycznych zespołów trakcyjnych na skutek punktowania obręczy, koła monoblokowego.

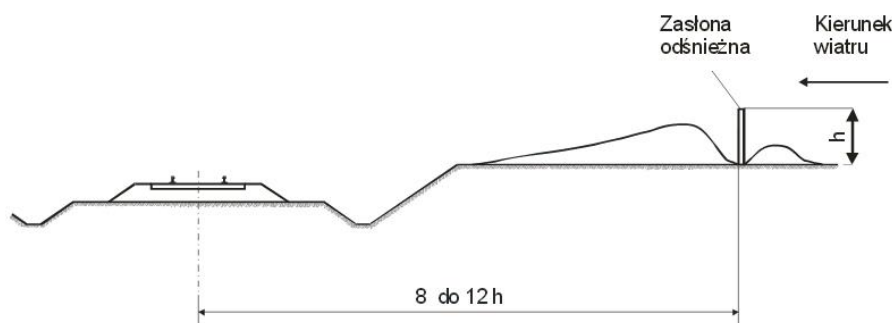
§ 26 Analiza pracy i sprawności kolei w okresie zimowym

1. Po zakończeniu okresu pogotowia zimowego poszczególne Wydziały WKD sp. z o.o. uczestniczące w akcji zimowej przeprowadzają ocenę pracy podczas minionego sezonu.
2. Podstawą oceny powinna być dokumentacja prowadzona w okresie akcji zimowej zgodnie z postanowieniami § 25.
3. Ocena powinna zawierać między innymi informacje dotyczące:
 - 1) przebiegu przygotowania,
 - 2) okresów niekorzystnych warunków zimowych i występujących w nich trudności,
 - 3) uszkodzeń urządzeń, budynków i budowli w poszczególnych Wydziałach techniczno-eksploatacyjnych,
 - 4) zaopatrzenia w materiały, części zamienne, narzędzia, sprzęt i środki ochrony indywidualnej,
 - 5) liczby przepracowanych godzin (praca ludzi oraz maszyn i urządzeń odśnieżających),
 - 6) awarii maszyn i urządzeń odśnieżających,
 - 7) kosztów akcji zimowej.
4. Poszczególne Wydziały przekazują sprawozdania z przebiegu akcji zimowej do Wydziału Infrastruktury, w takim terminie, aby Zarząd Spółki otrzymał je nie później niż 15 maja każdego roku.

Zasłony od nie nie

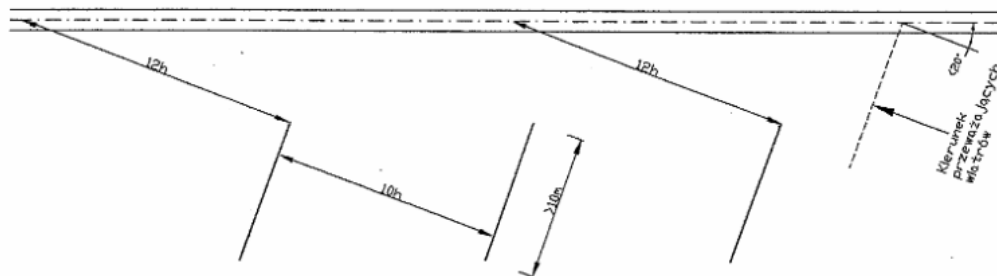
I. Postanowienia ogólne

1. Dla ochrony linii kolejowych w miejscach zagrożonych zaspami nie nymi powinny być urządzane stałe lub przenośne zasłony od nie nie.
2. Przenośne zasłony od nie nie powinny być ustawiane w miejscach, gdzie nie mogą być urządzane stałe zasłony od nie nie.
3. Stałe zasłony od nie nie powinny być urządzane, jako wykopót lub parkany.
4. Przenośne zasłony od nie nie wykonuje się, jako zasłony drewniane lub z tworzyw sztucznych.
5. Wysokość zasłon od nie nych nie powinna być większa niż 1,5 m.
6. Odległość zasłon od nie nych od osi toru kolejowego powinna uwzględniać tworzenie się zasp nie nych na danym odcinku linii kolejowej i ich wielkość. Odległość ta zazwyczaj stanowi iloczyn wskaźnika o wielkości od 8 do 12 i wyrażonej w metrach wysokości zasłony od nie nej.



Rys.1 Odległość ustawiania zasłon

7. Maksymalne wykorzystanie zasłon uzyskuje się przez ich ustawienie pod kątem 90° do przeważającego kierunku wiatrów. Jeżeli kąt utworzony pomiędzy kierunkiem przeważających wiatrów, a osią toru jest mniejsza od 20° , zasłony należy ustawić schodkowo.



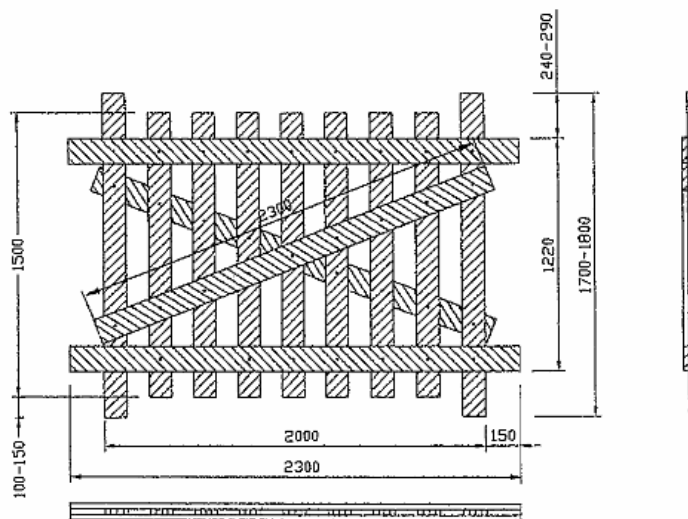
Rys. 2 Ustawienie zasłon schodkowo.

8. Ustalenie lokalizacji zasłon, rozstawienie przenośnych zasłon od nie nych, zakładanie i pielęgnowanie wykopót oraz ich ewidencjonowanie należy do Wydziału Infrastruktury.
9. W miejscach, gdzie obszar kolejowy jest niedostatecznie szeroki, Zarząd WKD sp. z o.o., zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, ma prawo do siodających z linii kolejowych gruntach, za odszkodowaniem, ustawić zasłony od nie nie i zakładać wykopoty. Ustalenie wysokości odszkodowania z tego tytułu następuje w drodze umowy stron. W przypadku braku porozumienia, odszkodowanie ustala starosta, z zastosowaniem zasad przewidzianych przy wywłaszczeniu nieruchomości.

II. Przenośne zasłony od nie nie

1. Zasłony drewniane powinny spełniać następujące wymagania:
 - 1) wymiary i forma konstrukcyjna wg Rys. 3,

- 2) materiały użyte do wykonania zasłon drewnianych powinny być zgodne z Normami Branżowymi Zasłony od nie nie przeno nie+. przewidziane dla zasłon drewnianych odmiany st+
- 3) zasłony podlegają nasyceniu olejem impregnacyjnym przez zanurzenie lub posmarowanie:
 - a) deski na całej powierzchni lub dolne i górne ich końce na odległości, co najmniej 30 cm,
 - b) kołki na całej powierzchni lub co najmniej w części dolnej na długości 1 m,
- 4) normalna długość kołków wynosi 3,0 m, a kołków z przewidywanym podnoszeniem zasłon do 4,5 m. kołki przy zasłonach niewymagających podnoszenia mogą być nieco krótsze (ok 2 m),



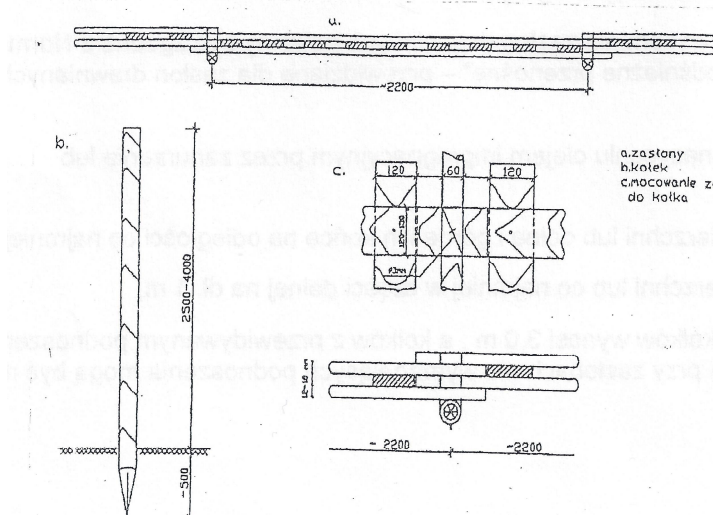
Rys.3 Konstrukcja pętka drewnianego.

2. Zasłony z tworzyw sztucznych:

- 1) wykonane są z siatki z tworzyw sztucznych plastycznych, odpornych na wpływy atmosferyczne, zazwyczaj o wysokości 1,30 m, w rolkach 25mb,
- 2) siatkę należy ustawić w temperaturze zapewniającej dobre jej napięcie przy temperaturach ujemnych.

3. Ustawienie przenośnych zasłon od nie nych:

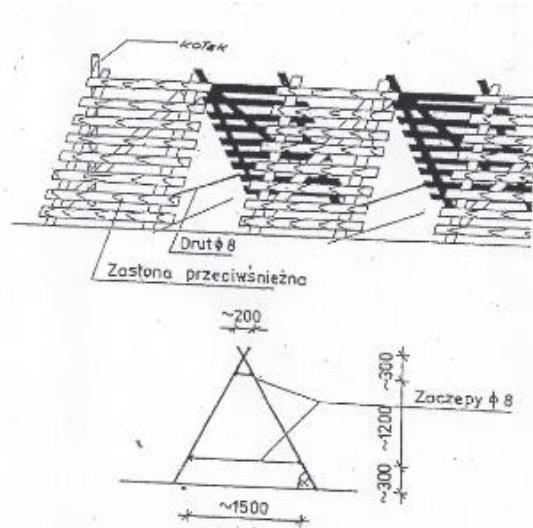
- 1) zasłony drewniane . mocowane są drutem stalowym (3 mm w gatunku goły, miki) do kołków osadzonych w gruncie w odstępach, co 2,20 m. Głębokość osadzenia kołków w otworze (wywierconym najlepiej mechanicznie o średnicy 10 cm) wynosi ok 50 cm,



Rys. 4 Sposób mocowania zasłon od nie nych

- 2) zasłony ustawione w kozi się siebie w górę w narożach drutem, następnie w dolnych narożach każda zasłona wbija się w ziemię kołki o długości 50-60 cm na głębokość 30-40 cm i do nich przywiązuje się drutem poziome dolne deski zasłony, zabezpieczając je w ten sposób

- przed przewróceniem przez wiatr. Pierwsza i ostatnia w szeregu zasłon należy podeprze wbitym pionowo kołkiem i przywiązać do niego zasłon drutem,
- 3) zwiększenie wysokości zasłon zestawionych w korytarze można uzyskać poprzez ich ustawienie dłuższym bokiem do góry. Ich stateczność zapewnia wzajemne powiązanie zasłon zaczepami (haczykami) z prętów stalowych. Do każdej zasłony należy umocować dwa zaczepy: krótki u góry i długi u dołu, obydwa z jednej strony zasłony (z drugiej strony będą uchwyty na zaczepienie haczyków). Na końcach szeregu zasłon można zestawiać dwie zasłony stojąco lub wbić kołki i przywiązać do niego ostatnią zasłon drutem,
 - 4) dla umożliwienia przejścia na drugą stronę przy podnoszeniu zasłon i poprawieniu ich ustawienia, w zależności od stopnia zagrożenia danego miejsca, można pozostawić, co 8-10 zasłon dwumetrową przerwę,



Rys.5 Korytarzowe ustawienie zasłon odśnieżających.

- 5) zasłony z tworzyw sztucznych (siatki) ustawia się w rzędach różnych długości rolek tj. 25,0 m. Siatkę zawiesza się na linie stalowej 2,5 mm rozpiętej na słupkach metalowych lub kołkach drewnianych. W przypadku braku linki stalowej siatkę można mocować bezpośrednio do kołków. Na 1 km zasłony z siatki składa się 36 segmentów (z przerwami, co 3m).
- 6) zasłony dwuciośowe ustawia się nadbudówką nachyloną w kierunku toru. Umieszcza się je jedna obok drugiej. Zasłony nie wymagają łączenia ze sobą,
- 7) przenośnych zasłon odśnieżających nie wolno ustawiać lub składować pod przewodami napowietrznych linii elektroenergetycznych oraz w obrębie trójkątów widoczności przejazdów i przejść kolejowych,
- 8) zebrane po okresie zimowym przenośne zasłony odśnieżające należy składować w sposób zabezpieczający je przed zniszczeniem w tym przedpokoju.

Załącznik 2

Wytyczne w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy robotach zimowych **Postanowienia ogólne**

1. Roboty zimowe należy wykonywać pod bezpośrednim nadzorem odpowiednio przygotowanego i przeegzaminowanego pracownika, zwanego dalej kierującym robotami.
2. Kierujący robotami powinien być zapoznany z regulaminem akcji zimowej, zna przepisy i wytyczne dotyczące wykonawstwa robót zimowych oraz postanowienia instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów i instrukcji sygnalizacji, w zakresie niezbędnym dla sprawnego realizacji powierzonego mu zakresu robót.
3. Niezależnie od wymagań, określonych w ust. 2, kierujący robotami powinien posiadać aktualny egzamin bhp przewidziany dla osób kierujących pracownikami oraz stan zdrowia wymagany dla stanowiska torowozowodcy.
4. Kierujący robotami odpowiedzialny jest za zapewnienie pracownikom bezpiecznych i higienicznych warunków pracy.
5. Do obowiązków i zakresu działania kierującego robotami należy w szczególności:
 - 1) organizowanie i prowadzenie robót zgodnie z obowiązującymi przepisami technicznymi oraz przepisami bhp,
 - 2) sprawowanie nadzoru nad stanem technicznym sprzętu i narzędzi pracy,
 - 3) zapewnienie właściwego osygnalizowania i zabezpieczenia miejsca robót,
 - 4) sprawowanie nadzoru nad przestrzeganiem przez podległych mu pracowników przepisów i wytycznych bhp,
 - 5) sprawowanie nadzoru nad stanem pomieszczeń i wyposażenia urządzeń higieniczno-sanitarnych, w tym apteczki pierwszej pomocy.
6. Nie wolno zatrudniać przy robotach zimowych pracowników, którzy nie posiadają wymaganego przeszkolenia w zakresie bhp.
7. Kierujący robotami obowiązany jest także dorazowo na 5-10 minut przed rozpoczęciem pracy pouczyć pracowników o warunkach bhp w zakresie robót przewidywanych na dany dzień. Dotyczy to również przypadków, gdy w ciągu pracy zmieniony zostanie rodzaj lub miejsce wykonywania robót. Fakt pouczenia należy odnotować w karcie zapisu.
8. Nie wolno zatrudniać osób w wieku do lat 18 przy robotach zimowych prowadzonych na czynnych torach kolejowych.
9. 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 niniejszych wytycznych. Pracownik wyznaczony na zastępcę powinien być podany imiennie do wiadomości wszystkim zatrudnionym pracownikom.
10. Pracownicy wykonujący roboty zimowe (max 2 osoby) mogą być przydzieleni pod nadzór obsługi posterunku nastawczego. Nadzór sprawowany przez obsługę posterunku nastawczego polega na asekurowaniu i ostrzeganiu pracowników.

Maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia pracy

11. Maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia pracy wykorzystywane do robót zimowych, pod względem technicznym i eksploatacyjnym powinny odpowiadać warunkom zapewniającym obsługującym bezpieczne i higieniczne warunki pracy.
12. Nie wolno używać maszyn, urządzeń i narzędzi pracy uszkodzonych lub ze zdemontowanymi elementami (urządzeniami) ochronnymi i zabezpieczającymi.
13. Maszyny, urządzenia, sprzęt oraz narzędzia przed rozpoczęciem pracy winny być sprawdzone pod względem sprawności technicznej i bezpieczeństwa ich użytkowania. W przypadku uszkodzenia lub wadliwego działania, należy o tym niezwłocznie powiadomić kierującego robotami.

14. Wszystkie maszyny i urządzenia techniczne powinny być wyposażone w dokumentację techniczno-ruchową, regulaminy obsługi i instrukcje bhp oraz wiadomości techniczne.
15. Obsługa maszyn, urządzeń i sprzętu może być powierzona wyłącznie pracownikom, którzy mają odpowiednie przeszkolenie i egzamin w zakresie obsługi tych urządzeń i znajomość przepisów bhp.
16. Uruchamianie maszyn od nich musi być poprzedzone sygnałem. Ważne: Do podawania sygnału upoważniony jest pracownik obsługujący maszynę, kierujący robotami i wyznaczony pracownik (sygnalista). Pracownika upoważnionego do podawania sygnałów wyznacza kierujący robotami.
17. Operatorowi nie wolno opuszczać stanowiska pracy w czasie ruchu maszyny lub urządzenia, którym steruje.
18. Przed oddaleniem się (choćby chwilowym) od maszyny lub urządzenia będącego w ruchu, operator obowiązany jest zatrzymać silnik, zahamować i zabezpieczyć maszynę lub urządzenie przed uruchomieniem jej przez osoby niepowołane.
19. W razie uszkodzenia w czasie pracy maszyny lub urządzenia, należy je natychmiast zatrzymać i wyłączyć dopływ energii ze źródła zasilania. Wznawianie pracy maszyn i urządzeń bez wcześniejszego usunięcia uszkodzenia jest zabronione.
20. Przewożenie pracowników na maszynie może odbywać się, gdy zezwala na to dokumentacja techniczno-ruchowa maszyny i znajdują się na niej wyznaczone miejsca do tego celu. Nie wolno przewozić osób na stopniach, podestach, sprzęgach i innych zewnętrznych częściach i elementach konstrukcyjnych maszyny.

Organizacja pracy i zabezpieczenie miejsca wykonywania robót

21. Samowolne chodzenie pracowników po torach lub oddalanie się z miejsca robót jest zabronione.
22. Każde oddalenie się pracownika z miejsca pracy wymaga zgody kierującego robotami będącego pracownikiem posterunku, do którego pracownik został przydzielony. Uwzględniając miejscowe warunki terenowe i ruchowe kierującego robotami (lub obsługi posterunku) obowiązany jest wskazać drogę opuszczenia miejsca pracy, a ponadto pouczyć pracownika o obowiązku przestrzegania zasad bezpiecznego poruszania się po terenach kolejowych.
23. Dojeżdżenie pracowników do miejsca pracy i z powrotem powinno odbywać się poza obrębem torów kolejowych. Jeżeli jest to niemożliwe, drogi dojeżdżania najbardziej bezpieczne wyznacza kierujący robotami.
24. Z miejsca zbiórki do miejsca pracy i z powrotem pracownicy powinni być doprowadzani i ubezpieczani przez kierującego robotami lub wyznaczonego imiennie pracownika (przeszkolonego i przeegzaminowanego), którzy są odpowiedzialni za bezpieczeństwo przydzielonych im pracowników.
25. Kierującymi robotami obowiązany jest wyznaczyć jednego lub więcej sygnalistów do obserwacji szlaku i sygnalizowania zbliżających się pociągów i pojazdów 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 krzyżach, w głąb bokach przekopach i miejscach położonych w lesie,
 - 3) przy wykonywaniu robót z użyciem maszyn i sprzętu zmechanizowanego,
 - 4) przy dużym nasileniu ruchu na torach stacyjnych.
26. W okresie niekorzystnych warunków atmosferycznych (zamieć i opady śniegu, mgła, noc), gdy widoczność pojazdu kolejowego ograniczona jest do 300 m, roboty zimowe należy prowadzić z zachowaniem szczególnych środków ostrożności:

- 1) grup roboczych idących po torze powinni ochraniać dwaj sygnaliści idący po jednym przed i za grupą w odległości nie większej niż 300m, którzy obowiązuje zaniś podawać sygnały. Ponadto 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 ich obserwacja przez kierujących robotami i sygnalistów,
 - 4) stosownie do potrzeb miejsce robót należy oświetlić światłem sztucznym.
27. Podczas przechodzenia przez tory należy zachować szczególną ostrożność. Przed wejściem na tory należy zatrzymać się, rozejrzeć w obydwie strony dla upewnienia czy nie zbliża się pociąg, przetaczany wagon lub inny pojazd kolejowy. Przez tory należy przechodzić prostopadłe do ich osi, obserwując czy nie zagraża niebezpieczeństwo ze strony przejeżdżających pociągów, pojazdów kolejowych lub toczących się wagonów. Podczas przechodzenia przez tory nie wolno stawiać stóp na górkach szyn, na zwrotnicach, kierownicach i krzyżownicach rozjazdów
28. Nie wolno przechodzić pod pojazdem kolejowym, po zderzakach i sprzętach wagonowych.
29. Przy przechodzeniu przez tory zastawione pojazdami kolejowymi należy korzystać z pomostów hamulcowych lub z przerwy między stojącymi pojazdami, jeżeli odległość między nimi wynosi, co najmniej 20 m.
30. Zabrania się przechodzenia przez tory przed nadjeżdżającymi pociągami lub pojazdami kolejowymi, jak również bezpośrednio za przejeżdżającymi pociągami lub pojazdami kolejowymi.
31. Wskakiwanie lub zeskakiwanie z pociągu lub pojazdu kolejowego będącego w ruchu jest zabronione.
32. 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.
33. W przypadku zerwania przewodów linii wysokiego napięcia lub uszkodzenia sieci trakcyjnej, miejsce takie należy osłonić sygnałami D1 „Stój” wg instrukcji sygnalizacji i niezwłocznie powiadomić pracownika najbliższego posterunku ruchu. Ze względu na niebezpieczeństwo porażenia prądem, nie wolno dotykać szyn i zerwanych przewodów oraz zbliżać się na odległość mniejszą niż 10 m od zerwanych przewodów. W celu uniknięcia porażenia prądem, pracownicy powinni oddalać się z zagrożonego miejsca przesuwać zwarte stopy po podłożu po kilka centymetrów i nie odrywać przy tym stóp od podłoża.
34. Każdorazowo przed rozpoczęciem pracy i po jej zakończeniu kierujący robotami obowiązany jest sprawdzić stan osobowy pracowników przez odczytanie nazwisk z karty zapisu. Stan liczbowy i obecność pracowników należy również sprawdzać w czasie trwania akcji zimowej, szczególnie podczas silnych zamieci i opadów śniegów.
35. Pracownicy zatrudnieni na czynnych torach obowiązują się mieć na sobie kamizelki ostrzegawcze lub ubrania ostrzegawcze z elementami odblaskowymi.
36. Pracownicy zatrudnieni przy robotach zimowych winni spełniać wymagania zdrowotne określone w obowiązujących przepisach i posiadać aktualne orzeczenia lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na wyznaczonych stanowiskach.
37. Z badań lekarskich, o których mowa w ust. 36, zwolnieni są pracownicy posiadający aktualne badania okresowe na stanowiska pracy, na których wymogi zdrowotne są, co najmniej takie same, jak dla pracowników wykonujących lub nadzorujących roboty zimowe.
38. Pracownicy skierowani do robót zimowych na posterunki nastawcze powinni być pouczeni na miejscu pracy (posterunku nastawczym). Pouczenie obejmuje zagadnienia dotyczące zakresu wykonywanych robót, wskazania dróg dojścia do pracy i z pracy oraz

do poszczególnych urządzeń przeznaczonych do oczyszczania (rozjazdów, skrzyżowań itp.), wzajemnego porozumiewania się i sygnalizowania nadjeżdżających pojazdów 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 imiennie) podając miejsce, datę i godzinę. Wpis ten potwierdza dowodnie pracownik obsługujący posterunek.

39. Każde przesunięcie (skierowanie) pracownika na inny posterunek wymaga ponownego pouczenia i zapoznania się z warunkami pracy na danym posterunku, w zakresie podanym w ust. 38 niniejszych wytycznych.

40. Wszelkie czynności związane z oczyszczaniem torów, rozjazdów, urządzeń itp. pracownicy, o których mowa w ust. 38 niniejszych wytycznych, mogą wykonywać wyłącznie na wyraźne polecenie pracowników obsługujących posterunki nastawcze, do których zostali przydzieleni.

41. Jeżeli roboty zimowe wykonywane są w rejonie posterunków nastawczych pod bezpośrednim nadzorem kierującego robotami to zakres, miejsce robót, sposób wzajemnego porozumiewania się i sygnalizowania o nadjeżdżających pojazdach kolejowych, należy każdorazowo uzgadniać z obsługą tych posterunków, sprawdzić słyszalność sygnałów i odnotować w D-831 danego posterunku za podpisem.

42. Kierujący robotami jak również osoby pracujące indywidualnie, obowiązani są potwierdzić umownym znakiem (sygnałem) zrozumienie ostrzeżenia podanego z posterunku.

43. 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.

44. Miejsce wykonywania robót zimowych należy osygnalizować zgodnie z instrukcją sygnalizacji.

45. Niezależnie od osygnalizowania miejsca robót (ust. 44) kierownik robót obowiązany jest wystawić sygnalistów. Sygnalistów należy wystawiać, gdy na czynnych torach pracuje więcej niż dwóch pracowników.

46. Pracownicy zatrudnieni w zespołach dwuosobowych ubezpieczają się wzajemnie.

47. W przypadku wykonywania robót przy użyciu maszyn i sprzętu wywołującego dźwięk, należy stosować specjalne urządzenia sygnalizacyjno-alarmowe zdalnie sterowane, do podawania sygnałów ostrzegawczych. W przypadku braku tych urządzeń, kierujący robotami obowiązany jest wystawić dodatkowych sygnalistów bezpośrednio przy grupie pracowników zatrudnionych przy pracy tego sprzętu. Dodatkowy sygnalista musi mieć zapewnioną stałą i czną widzialność i sygnał z sygnalistami sygnalizującymi zbliżające się pociągi lub pojazdy.

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

1) 700-1000 m na liniach drugorzędnych i znaczenia miejscowego.

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

50. O zbliżeniu się pociągu lub pojazdu kolejowego do miejsca robót, kierujący robotami lub wyznaczony sygnalista, obowiązany jest powiadomić sygnałem słownym +, podawanym głosem, trąbką, syreną, gwizdawką lub w inny, podany do wiadomości pracownikom sposób. Sygnał słowny + powinien być podany z takim wyprzedzeniem, aby pracownicy mieli czas na zabezpieczenie miejsca robót, usunąć z toru sprzęt i narzędzia oraz oddalenie się od toru na bezpieczną odległość. Na dowód usłyszenia sygnału słownego + pracownicy obowiązani są potwierdzić ten fakt przerwaniem pracy,

zwróceniem twarzy w kierunku podaj cego sygnały i podniesieniem ręki, a pracownicy pracujący grupowo - wypowiedzeniem donośnym głosem kierowanym do współpracowników. Uwaga pociąg, zejście z toru+.

51. Sieć radiowa czono ci pociągowej może być wykorzystywana przez dyżurnych ruchu do informowania dyżurnych pociągowych o prowadzonych pracach od nich. Do sieci czono ci kierujących robotami z dyżurnymi ruchu (nastawniczymi) należy wykorzystywać wyłącznie radiotelefony pracujące w sieci radiowa czono ci drogowej i utrzymania.

52. Podczas pracy na rozjazdach, należy zachować szczególnie ostrożność. Wkładanie ręki i nóg w zwrotnice, krzyownice i kierownice oraz manipulowanie w częściach składowych tych urządzeń bez odpowiedniego zabezpieczenia (np. klinów zwrotnicowych) i uzgodnienia (zgłoszenia) z obsługa posterunków i jednostek obsługujących te urządzenia jest zabronione.

53. Przy dużych zaspach, zwałach śniegu i lodu należy w odległości, co najmniej 1,5 m od zewnętrznej strony szyny urządzenia wnęki (tzw. nisze) przeznaczone na miejsca schronienia się pracowników w czasie przejazdu pociągów i pojazdów kolejowych. Wnęki urządzone w odstępach 10-20 m powinny mieć długość (równoległą do toru) 2m, a głębokość 1 m. Z wnęk tych nie wolno korzystać w czasie pracy (przejazdu) maszyn od nich. W czasie przejazdu maszyn należy odsunąć się poza strefę niebezpieczeństwa, która w zależności od rodzaju sprzętu ustalać się może kierując robotami.

54. Przy załadunku, wyładunku i transporcie śniegu i lodu zespołami od nich, pociągami roboczymi, pojedynczymi wagonami, wózkami roboczymi itp. należy przestrzegać zasad i warunków bezpieczeństwa pracy ustalonych dla tych urządzeń.

55. Zatrudnieni przy robotach zimowych pracownicy powinni być zaopatrzeni w ciepłą odzież ochronną oraz inne środki ochrony indywidualnej.

56. Pracownikom należy wydawać gorące napoje i posiłki profilaktyczne oraz środki przeciwmroźniowe zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

57. Pracownikom należy zapewnić pomieszczenie, służące do schronienia się i ogrzania oraz spożywania posiłków.

58. Na miejscu pracy, w miarę możliwości i potrzeb należy urządzić przenośne punkty grzewcze (koksowniki itp.).

59. Ruch od nich anie torów w obrębie wysokich peronów dozwolone jest po uprzednim zamknięciu toru dla ruchu pociągów.

Załącznik 3

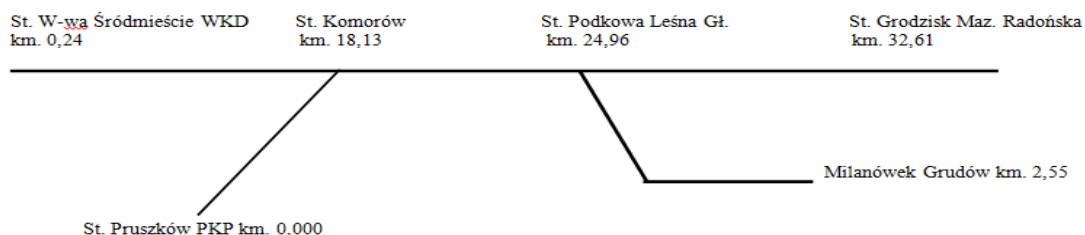
.....
(nazwa jednostki)

Wzór Regulaminu akcji zimowej w sezonie í/í na obszarze działania

í í í í í í í í í í í í í í í í í
(nazwa wykonawczej jednostki /komórki /organizacyjnej zarz dcy infrastruktury)

1. Mapa schematyczna linii kolejowych z zaznaczon kolejno ci od nie ania:

Obszar działania spółki WKD sp. z o.o. z zaznaczeniem kolejności odśnieżania.



Kolejność odśnieżania:

- | | | |
|------------------------------|--------------------|--|
| 1. Stacje: Podkowa Leśna Gł. | rozjazd 1, 2, 4, 6 | 2. linia W-wa Śródmieście WKD – Grodzisk Maz. Radońska |
| W-wa Śródmieście WKD | rozjazd 5, 6 | 3. linia Podkowa Leśna Gł. – Milanówek Grudów |
| Komorów | rozjazd 9, 10, 11 | 4. linia Pruszków - Komorów |
| Grodzisk Maz. Radońska | rozjazd 1, 2, 21 | |

2.

Kierownicy i koordynatorzy akcji zimowej.

(imi i nazwisko kierownika /koordynatora/ akcji oraz jego zast pcy, stanowisko s bowe, nazwa jednostki ó adres siedziby, nr telefonu w miejscu pracy oraz dy uru, telefony dyspozytury).

4. Zabezpieczenie szlaków i posterunków technicznych przed zaspami nie nymi:

1) zas enami od nie nymi przeno nymi (poda lokalizacj , gdzie nale y rozstawi zas eny, przewidywany rodzaj zas en ó zas eny z drewna lub siatki),

5. Wykazy maszyn od nie nych oraz sprz tu transportowego i budowlanego przewidzianego do u ycia w robotach zimowych. (rodzaj sprz tu, stan techniczny /ew. rodzaj ogranicze w u yciu/, miejsca stacjonowania, trasy kursowania, tryb uruchomienia, nr telefonu obs gi /dysponentów/, informacje o przeprowadzonych próbach sprawno ci od nie arek, p gów i zespo ów od nie nych).

6. Stacjonarne urz dzenia do ogrzewania rozjazdów (sporz dzi dla poszczególnych stacji wykazy ogrzewanych rozjazdów z podzia em na: system ogrzewania (np. elektryczny, wodny obiegowy), typ i rodzaj rozjazdu, ilo ci kompletów urz dze grzewczych, sposób za czenia ó r czne, tablice steruj ce, automaty pogodowe).

7. Wywóz niegu (miejsca przeznaczone do wy dunku, rodzaj sprz tu ó zespo ómi od nie nymi, poci gami roboczymi, samochodami, ci gnikami itp.).

8. Usuwanie niegu oraz likwidacja lisko ci na peronach i przej cia dla pieszych.

Rodzaj obiektu i jego lokalizacja	Powierzchnia [m2]	Realizacja prac ¹⁾	Uwagi ^{2), 3)}

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

2) W przypadku systemu gospodarczego nale y poda czy prace wykonywane s r cznie czy sprz tem mechanicznym i jakim.

3) W przypadku systemu zleconego nale y poda obowi zki (udzia zlecniodawcy przy realizacji umowy / np. zapewnienie piasku, pomoc przy wywózce niegu itd.).

9. Kierownictwo robót zimowych na linii WKD

10. Ilo ciowe wykazy pracowników w snych i z innych jednostek organizacyjnych przewidzianych do robót zimowych, w tym wyznaczonych do nadzoru. Sposób wezwania do pracy w przypadku nag ego wyst pienia niekorzystnych warunków atmosferycznych (w regulaminie opracowanym dla wykonawczej komórki organizacyjnej zarz dcy infrastruktury dodatkowo wykazy imienne).

11. Zespo y szybkiego usuwania usterek i awarii w nawierzchni oraz urz dzeniach srk (miejsce stacjonowania, obszar dzia nia, sk ad osobowy, wyposa enie, nr telefonów).

12. Wykazy obiektów, za których od nie anie odpowiadaj inne jednostki organizacyjne (wymieni te jednostki, poda od nie ane obiekty: tory, rozjazdy itp.).

13. Wykaz stacji z wyznaczonymi miejscami (lokalizacjami) do odstawiania pojazdów kolejowych w sposób niezagra aj cy ich zawianiem.

14. Organizacja ruchu poci gów.

1) Zasady prowadzenia ruchu podczas obfitych opadów nie nych, powstawania zasp nie nych, oblodzenia sieci trakcyjnej, przy zagro eniu powodziowym spowodowanym przez wiosenny sp yw wód oraz w innych sytuacjach kryzysowych / kl ski ywio wej/ (opracowa lub do czy wytyczne jednostki nadrz dnej),

2) Sposób post powania w razie utkni cia poci gu pasa erskiego na szlaku z powodu zasp nie nych

15. Os na meteorologiczna.

Sposób otrzymywania komunikatów o warunkach atmosferycznych.

16. Sprawy socjalne:

1) Posi ki profilaktyczne i napoje ó w poda sposób zabezpieczenia i wydawania.

2) Schroniska dla osób bior cych udzia w akcji zimowej, potrzeby i ich pokrycie (w regulaminach wykonawczych komórek organizacyjnych poda lokalizacj , rodzaj pomieszczenia, ile osób mo e pomie ci , czo telefoniczna).

17. Opieka zdrowotna (zak ady opieki zdrowotnej ó adresy, nr telefonów):

1) ambulatorium (punkt sanitarny) :

2) pogotowie ratunkowe:

3) szpital:

Regulamin opracowa

ZATWIERDZI/ :

.....

Załącznik 4

í í í í í í í í í í .
(nazwa jednostki)

BILANS LICZBOWY
pracowników pogotowia zimowego Faza

Lp.	Miejsce pracy	Potrzeby nadzoru i pracowników do robót zimowych		Pokrycie potrzeb nadzoru i siły roboczej poprzez:				
		W zimie	liczba osób	Wydziały spółki	wojsko	Podmioty gospodarcze	Osoby donajęte	Razem
1		I						
		II						
		III						
		Razem						
2		I						
		II						
		III						
		Razem						
	Ogółem	I						
		II						
		III						
		Razem						

Uwagi:

- 1) W liczniku należy podać nadzór, w mianowniku pracowników do robót zimowych.
- 2) Ilość zmian roboczych w dobie uzależniona jest od przyjętego systemu czasu pracy (zmiany 12 lub 8 godzinne).
- 3) W fazie IV wyłącza się stopniowo z udziału w akcji pracowników wykonujących czynności bezpośrednio związane z prowadzeniem ruchu pociągów, w miarę jego przywracania.
- 4) Bilans liczbowy dla wykonawczej jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury można sporządzić w formie uproszczonej przez podanie zbiorczego bilansu zatrudnienia w poszczególnych fazach i zmianach w każdej z podległych wykonawczym komórkom organizacyjnym (wiersz ogólny).

Załącznik 5

.....
(nazwa jednostki)

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

Lp.	Nazwa podmiotu	Adres	Liczba osób *)	Odpowiedzialny pracownik (tętno)	Nr telefonu	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.

Załącznik 6

.....
(nazwa jednostki)

WYKAZ

**6w, narz dzi, sprz tu, cz ci zamiennych oraz rodków ochrony indywidualnej
przeznaczonych do akcji zimowej**

Lp.	Nazwa materiału	Jednostka (szt., kg, t)	Wielkość potrzeb	Posiadana ilość na stanie w dyspozycji jednostki				Miejsce magazynowania
				Na dzień				
				30 kwietnia	15 listopada	
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Załącznik 7

.....
(nazwa jednostki)

Wytyczne organizacji przewozów pasażerskich w warunkach zimowych na obszar działania

í í í í í í í í í í
(nazwa wykonawczej jednostki /komórki/ przewoźnika)

1. Mapa schematyczna linii kolejowych z terenem:

.....
(nazwa wykonawczej jednostki /komórki/ przewoźnika)

i oznaczeniem:

1) kolejno ci od nie ania linii i stacji kolejowych (w załączniku wykaz linii, stacji i posterunków),
2) granic terenu działania . W wytucznych jednostki organizacyjnej przewoźnika należy przedstawić dodatkowo obszary działania poszczególnych komórek organizacyjnych (w załączniku wykaz...../ nazwa komórek wchodzących w skład jednostki organizacyjne przewoźnika/).
W wytucznych dla wykonawczych komórek przewoźnika należy wyszczególnić obiekty i tereny związane z obsługą podróży oraz podać odpowiedzialnych za ich od nie anie (nazwa jednostki, telefony kontaktowe).

2. Organizacja ruchu pociągów pasażerskich.

- 1) Wykaz pociągów pasażerskich przewidzianych do odwołania w poszczególnych fazach akcji zimowej.
- 2) Przygotowanie składow zastępczych dla pociągów pasażerskich.
- 3) Wykaz stacji i pociągów, na których nastąpiła zmiana sposobu ogrzewania składow przy zmianie rodzaju trakcji.
- 4) Przygotowanie zastępczych miejsc obrzadzania wagonów pasażerskich.
- 6) Sposoby informowania podróżnych o zakłóceniach w ruchu pociągów.
- 7) Wytuczne postępowania w razie utknięcia pociągu pasażerskiego na szlaku z powodu zaspnięć oraz podczas innych przerw i przeszkód w przewozie osób.

Uwaga: Wytuczne powinny w sposób szczegółowy ustalać zasady organizacji i prowadzenia działań podejmowanych w przypadku zaistnienia powyższych sytuacji, w tym w zakresie:

- a) wyznaczenia jednostek /komórek/ organizacyjnych oraz pracowników przewoźnika odpowiedzialnych za kierowanie akcji w czasie przesiadania i ewakuacji pasażerów z pociągów,
- b) zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz wygody i należytej opieki nad podróżnymi przebywającymi w pociągach i na stacjach ,
- c) ustalenia i przygotowania miejsc czasowego pobytu podróżnych,
- e) współdziałania z siłami krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego oraz zespołami reagowania kryzysowego.

3. Wyznaczone miejsca rozmieszczenia pojazdów kolejowych na terenie stacji (niezagrażające tworzeniu się zaspnięć).

4. Organizacja prowadzenia prac od nie nych w..... (nazwa właściwej wykonawczej jednostki/komórki/ przewoźnika).

1) Kierownictwo akcji zimowej (wyciągi z regulaminów akcji zimowej właściwej wykonawczej jednostki/komórki/ organizacyjnej zarządcy infrastruktury).

2) Nadzór i kierownictwo nad pracami od nie nymi (imię i nazwisko, stanowisko, nr telefonu w biurze i podczas dyżuru).

3) Sposób prowadzenia prac od nie nych:

- a) sprzętem zmechanizowanym o podać jakim i miejsce jego stacjonowania,
- b) ręcznie.

4) Wyznaczone miejsca odkładania lub wywozu uprzątanego śniegu.

5. Zapotrzebowanie i pokrycie siły roboczej do prac odśnieżających wykonywanych przez wykonawcze jednostki /komórki/ organizacyjne przewozów pasażerskich w poszczególnych fazach akcji zimowej.

Jednostka (rejon pracy)	Zmiana robocza	Faza I		Faza II		Faza III		Faza IV	
		Plan	Wykonanie	Plan	Wykonanie	Plan	Wykonanie	Plan	Wykonanie
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Razem									

6. Wykaz materiałów, sprzętu, odzieży i części zamiennych do prac odśnieżających.

Nazwa jednostki	Miejsce składowania	Nazwa materiału, narzędzi	Jednostka miary	Ilość	Uwagi
1	2	3	4	5	6

6. Sposób przekazywania komunikatów meteorologicznych.
7. Sprawy socjalne.
8. Opieka zdrowotna.
9. Sprawy bhp.
10. Zasady przekazywania meldunków o sytuacji zimowej i prowadzonej pracy.
11. Wyciągi z regulaminów akcji zimowej w wykonawczej jednostce/komórce/organizacyjnej zarządcy infrastruktury (według potrzeb).

Wytyczne opracować

ZATWIERDZI/ :

.....
(kierownik jednostki organizacyjnej przewoźnika)

[illegible]

Uwagi i notatki: