

## **SKM R-17**

# **INSTRUKCJA**

**o zapewnieniu sprawności infrastruktury kolejowej w zimie  
w PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.**

**GDYNIA, 2017**

## **§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) uprzątnięciu śniegu i likwidacji śliskości na peronach, kładkach, przejściach i innych ciągach komunikacyjnych dla pieszych oraz na przejazdach kolejowych,
  - 4) usuwaniu zasp śnieżnych i innych przeszkód w torze np. powalonych drzew i gałęzi,
  - 5) usuwaniu nadmiaru śniegu z dachów budynków, zwłaszcza płaskich o dużej powierzchni, wiat peronowych i innych zadaszeń,
  - 6) usuwaniu sopli i nawisów śnieżnych oraz zapewnieniu drożności rynien i rur spustowych dachów budynków i wiat peronowych,
  - 7) likwidacji skutków intensywnego topnienia śniegu,
  - 8) usuwaniu usterek i awarii w nawierzchni kolejowej, sieci trakcyjnej oraz w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym.
2. Sprzęt odśnieżny, wraz z obsługą skierowany do określonego rejonu pracy podlega kierownikowi akcji na tym terenie, który odpowiada za jego właściwe wykorzystanie.
3. Plan oczyszczania i uprzątnięcia śniegu z torów stacyjnych powinien być opracowany w oparciu o regulamin techniczny stacji.
4. Na stacjach powinny być wyznaczone tory umożliwiające czasowe odstawianie pojazdów kolejowych z torów, które mają być oczyszczone ze śniegu.

## **§23**

### **Odśnieżanie i likwidacja śliskości na peronach i ciągach komunikacyjnych**

1. Odśnieżanie peronów i ciągów komunikacyjnych (w tym kładek dla pieszych oraz przejść pod torami) 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: pług, szczotki rotacyjne i odśnieżarki prowadzone ręcznie.
3. Odśnieżanie można wykonywać przy użyciu ręcznego sprzętu.
4. Rodzaj sprzętu odśnieżnego powinien być dostosowany do wielkości odśnieżanej powierzchni oraz rodzaju i ilości śniegu.
5. Ciężar oraz gabaryty sprzętu odśnieżnego powinny być dostosowane do nośności odśnieżanej konstrukcji, zapewniać łatwość manewrowania oraz możliwość ich dogodnego przemieszczania.
6. 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.

7. Świeży opad śniegu należy usuwać sprzętem specjalistycznym lub ręcznym, bez stosowania środków chemicznych.
8. Za pomocą środków chemicznych można usuwać cienkie warstwy zlodowaciałego lub ubitego śniegu (do 4 mm) z zastrzeżeniem ust. 9.
9. Do usuwania i łagodzenia skutków śliskości zimowej należy stosować środki chemiczne obojętne dla materiału konstrukcji nawierzchni peronowej i kładki oraz materiały uszorstniające. Materiały użyte do usuwania i łagodzenia skutków śliskości zimowej powinny być zgodne z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 października 2005 roku w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach (Dz.U. Nr 230, poz. 1960 z późn.zm.).
10. Pozostawienie śniegu w pryzmach na peronach dopuszcza się tylko wówczas, gdy nie stwarza on utrudnień dla poruszania się podróżnych oraz zagrożeń ich bezpieczeństwa.
11. W przypadku konieczności składowania na peronie zebranego śniegu w pryzmy, należy pozostawić możliwość przejścia z jednej krawędzi peronowej na drugą o szerokości min. 1,5 m. Przejścia takie należy wykonać nie rzadziej niż co 10 m, chyba że warunki przemieszczania się podróżnych wymagają zmniejszenia odległości między przejściami.
12. Niedopuszczalne jest zrzucanie śniegu, lodu i piasku z peronów oraz kładek dla pieszych na tory.