

199

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA GOSPODARKI KOMUNALNEJ

z dnia 9 sierpnia 1967 r.

w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunalnych przedsiębiorstwach komunikacyjnych.

Na podstawie art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 30 marca 1965 r. o bezpieczeństwie i higienie pracy (Dz. U. Nr 13, poz. 91) zarządza się, co następuje:

DZIAŁ I.

Przepisy ogólne.

§ 1. Rozporządzenie niniejsze reguluje sprawę bezpieczeństwa i higieny pracy pracowników komunalnych przedsiębiorstw komunikacyjnych, którzy są zatrudnieni:

- 1) w zajezdniach tramwajowych i trolejbusowych,
- 2) przy budowie, konserwacji i naprawie torowisk tramwajowych oraz w warsztatach torowych,
- 3) przy budowie, konserwacji i naprawie elektrotrakcyjnej górnej sieci tramwajowej i trolejbusowej.

§ 2. 1. Wszelkie używane przy pracy obrabiarki, urządzenia i narzędzia powinny być utrzymywane w należytym stanie, gwarantującym przy ich użyciu pełne bezpieczeństwo pracy zgodnie z obowiązującymi przepisami.

2. Urządzenia dźwignicowe powinny być eksploatowane i utrzymywane zgodnie z wydanymi dla nich przepisami (instrukcjami).

§ 3. 1. Przy ręcznych pracach transportowych należy stosować przepisy w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy pracowników zatrudnionych przy ręcznym dźwiganiu i przenoszeniu ciężarów.

2. Przy pracach spawalniczych należy stosować przepisy w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy spawaniu i cięciu metali oraz o ustawianiu, używaniu i obsłudze wytwornic acetylenowych.

§ 4. Wszelkie pomieszczenia, w których wykonywana jest praca, powinny być ogrzewane i wentylowane stosownie do obowiązujących przepisów.

§ 5. 1. Wszyscy pracownicy powinni być zaopatrzeni we właściwą odzież ochronną i sprzęt ochrony osobistej zgodnie z obowiązującymi normami.

2. Personel nadzorujący poszczególne odcinki pracy jest odpowiedzialny za stosowanie przez podległych pracowników właściwej ochrony osobistej.

§ 6. 1. Pracownicy powinni być zapoznani z obowiązującymi ich przepisami z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy oraz poddani egzaminowi z ich znajomości. Fakt przeszkolenia pracownika powinien być stwierdzony podpisem przeszkolonego.

2. Niezależnie od przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy pracownicy obsługujący urządzenia (sprzęt) specjalne powinni być przeszkoleni w zakresie obsługi tych urządzeń i otrzymać upoważnienie do ich obsługi zgodnie z obowiązującymi przepisami.

§ 7. Pracownicy obsługujący podstacje trakcyjne oraz inne urządzenia energetyczne mogą być dopuszczeni do pracy w tym zakresie po uzyskaniu uprawnień zgodnie z obowiązującymi przepisami.

§ 8. Przedsiębiorstwa powinny zapewnić przeprowadzenie badań lekarskich pracowników zgodnie z obowiązującymi przepisami.

§ 9. 1. Załoga pogotowia technicznego (zajezdniowego, sieciowego, torowego) powinna składać się z pracowników przeszkolonych w zakresie prac pogotowia.

2. Wozy pogotowia technicznego powinny być wyposażone w sprzęt zapewniający szybkie i bezpieczne likwidowanie awarii oraz powinny być pomalowane i oznakowane stosownie do obowiązujących przepisów. W czasie pracy w nocy pojazd pogotowia technicznego powinien mieć zapalone światła pozycyjne.

3. Pracownicy wchodzący w skład pogotowia technicznego powinni w czasie jazdy wozem pogotowia technicznego zajmować odpowiednio przystosowane miejsce siedzące w wozie.

4. Miejsce pracy pogotowia technicznego powinno być zabezpieczone drogowymi znakami ostrzegawczymi pokrytymi folią lub farbą odbliaskową i w nocy oświetlone zgodnie z obowiązującymi przepisami.

5. Wszystkie pojazdy specjalne powinny być pomalowane i oświetlone zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

DZIAŁ II.

Bezpieczeństwo i higiena pracy pracowników zatrudnionych w zajezdniach tramwajowych i trolejbusowych.

Rozdział 1.

Teren zajezdni.

§ 10. 1. Sygnalizacja świetlna zainstalowana przed wjazdem na teren zajezdni powinna być utrzymana w stanie zapewniającym bezpieczny wjazd lub zatrzymanie zjeżdżających wozów.

2. Przed halą zajezdni powinien być umieszczony na widocznym miejscu napis świetlny zwracający uwagę motorniczemu (kierowcy) na przejazd przez bramę hali i na wjazd na kanał.

3. Obrzeża środkowe obydwu skrzydeł bram wjazdowych powinny być pomalowane w żółto-czarne pasy skośne.

4. Bramy wjazdowe do hal zajezdni powinny być po otwarciu zabezpieczone przy pomocy zaczepów blokujących, uniemożliwiających przypadkowe zamykanie bram.

§ 11. Nawierzchnia między torami, zwrotnicami i na przejściach dla pieszych powinna być utrzymana w ten sposób, aby tworzyła równą powierzchnię i aby nie wystawały ponad nią głowki szyn.

§ 12. Należy utrzymywać w stanie pełnej sprawności urządzenia umożliwiające wyłączenie spod napięcia zarówno całej sieci zajezdniowej jednocześnie, jak i sieci poszczególnych torów. Wyłączenie sieci spod napięcia powinny sygnalizować oznaczenia, umieszczone nad każdym kanałem przeglądowym.

§ 13. Dotykanie bez zastosowania odpowiednich środków ochronnych zwisających przewodów jezdných oraz innych zwisających elementów sieci górnej jest zabronione. W razie awarii zwisające przewody i inne elementy sieci

należy zabezpieczyć przed dotknięciem przez osoby niepowołane. Dla usunięcia uszkodzenia należy żądać pomocy pogotowia sieci.

Rozdział 2.

Czynności przetokowe i manewrowanie wozami.

§ 14. Szybkość jazdy przy wjeździe do zajezdni nie może przekraczać 5 km na godzinę. Przed zajezdnią i na jej terenie należy umieścić znaki nakazujące ograniczenie szybkości do 5 km na godzinę.

§ 15. Czynności przetokowe i manewrowanie przed zajezdnią oraz wewnątrz zajezdni może wykonywać tylko pracownik odpowiednio przeszkolony i posiadający uprawnienia do prowadzenia wozu.

§ 16. Podczas wprowadzania i wyprowadzania wozu z hali zajezdni prowadzący powinien upewnić się, czy bramy są zabezpieczone przed przypadkowym zamknięciem się oraz dać sygnał w celu ostrzeżenia pracowników pracujących w kanałach. Stanie na stopniach wozu, przechodzenie przez bramy, wskakiwanie oraz wyskakiwanie z wozu w czasie jego wprowadzania do hali zajezdni, wyprowadzania z niej wozu oraz manewrowania jest zabronione.

§ 17. Zabrania się zatrzymywania wozów w bramach zajezdni.

§ 18. 1. Zabrania się uruchamiania wozu przed uprzednim sprawdzeniem, czy na danym stanowisku kanałowym, wewnątrz wozu lub na jego dachu nie znajdują się pracownicy.

2. Zabrania się łączenia wozów na kanałach. Jeżeli ze względów uzasadnionych szczególnymi okolicznościami łączenie takie jest konieczne, należy zastosować urządzenia zabezpieczające pracowników przed wpadnięciem do kanału.

3. Jazda do tyłu wozami z odbierakami nienożycowymi podłączonymi do sieci trakcyjnej jest zabroniona.

4. Przechodzenie nad kanałami może odbywać się tylko po specjalnych pomostach, które nie mogą być używane do innych celów.

§ 19. Zabrania się uruchamiania wozu podczas wykonywania w nim jakichkolwiek czynności obsługowo-naprawczych.

§ 20. Pracownik obsługujący zwrotnice podczas manewrowania wagonami przed zajezdnią powinien posługiwać się gwizdkiem oraz ręcznym znakiem sygnalizacyjnym typu drogowego, w porze zaś nocnej dodatkowo latarką elektryczną.

§ 21. 1. Skład przetaczanego pociągu nie może przekraczać 4 wagonów. Sprzęganie wagonów powinno odbywać się poza halą zajezdni na prostych odcinkach toru bez spadków.

2. Zabrania się włączania sprzęgów świetlnych w wagonie przy włączonych obwodach elektrycznych.

§ 22. W razie jazdy pociągu do tyłu pracownik zajezdni lub służby ruchu powinien prowadzić wagon z pierwszego nastawnika w kierunku jazdy, przy czym na pierwszym pomoście wozu doczepnego powinien znajdować się pracownik pilotujący pociąg. W wagonach starych typów należy ponadto otworzyć drzwi wewnętrzne.

§ 23. W wagonach stojących na torach postojowych przy zajezdniach należy odciągnąć odbieraki prądu i wyłączyć obydwie wyłączniki nadmiarowe. Ręczka wału kierunkowego nastawnika powinna być zdjeta i umieszczona na ławce w wagonie nad piasecznicą. Ponadto wagony należy zahamować ręcznym hamulcem, zabezpieczając korbę przed odbiciem.

§ 24. 1. Zabrania się pozostawiania na międzytorach części wagonowych oraz innych przedmiotów lub materiałów.

2. Nie wolno ustawiać wagonu lub pociągu na zaplaskczonym odcinku toru.

§ 25. Po ustawieniu wagonów w zajezdniach należy zabezpieczyć je w sposób określony w § 23.

Rozdział 3.

Mycie i czyszczenie wozów.

§ 26. 1. Mycie wozów strumieniem wody pod ciśnieniem dozwolone jest tylko na specjalnych stanowiskach, na których sieć górna powinna być w czasie mycia wyłączona spod napięcia i uziemiona. Wzajemna blokada automatyczna między odłącznikiem sieci a urządzeniem wodnym powinna być utrzymana w niezawodnej sprawności.

2. Wóz przeznaczony do mycia powinien mieć pozamykane okna i drzwi, a w trolejbusach ponadto drzwiczki nastawnika.

3. Urządzenia do odprowadzania wody na stanowiskach mycia wozów powinny być utrzymane w sposób niedopuszczający do jej gromadzenia się.

§ 27. Śmieci zbierane przy czyszczeniu podłóg wozów należy składać w przeznaczone do tego celu pojemniki. Przed czyszczeniem podłoga powinna być skropiona wodą.

§ 28. Zabrania się oczyszczania wozów oraz ich ręcznego mycia w czasie ich ruchu.

Rozdział 4.

Kanały przeglądowe.

§ 29. 1. Schodki znajdujące się z obu stron kanałów przeglądowych powinny być utrzymane w stanie umożliwiającym wygodne schodzenie.

2. Pracujący w kanałach powinni umieszczać narzędzia w przystosowanych do tego wąskach znajdujących się w bocznych ścianach kanałów.

3. Studzienki odpływowe znajdujące się w kanałach przeglądowych powinny być utrzymane w stanie umożliwiającym splywanie zbierającej się w nich wody.

4. Cniadza wtykowe znajdujące się w kanałach powinny być dostosowane do podłączenia lamp przenośnych o obniżonym napięciu (24 V).

5. Krawężniki kanałów i krawędzie poprzecznych mostków przejściowych nad kanałami powinny być pomalowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

6. Kanały nieczynne powinny być przykryte.

§ 30. Wszystkie przyrządy pomocnicze używane podczas pracy w kanałach powinny być po jej zakończeniu usunięte z kanałów i przejść międzykanałowych.

§ 31. Nie wolno używać przestrzeni międzykanałowych pod podestami zajezdni i kanałów jako magazynów i miejsc składowych.

Rozdział 5.

Czynności naprawcze i przeglądowe wozów.

§ 32. 1. Nadwozie nie może być w czasie naprawy pozostawione na dźwignikach, lecz należy je ustawić na specjalnych kozłach lub wózkach.

2. W czasie podnoszenia lub opuszczania nadwozia pracownicy nie mogą znajdować się na dachu lub wewnątrz wozu ani też w tej części kanału, nad którą odbywa się podnoszenie lub opuszczanie nadwozia.

§ 33. Podczas smarowania elementów trących (łożyska silnikowe, przekładnie kół zębatach, łożyska czopowe itp.)

należy stosować naczynia zlewkowe, zapobiegające zanieczyszczeniu smarami podłogi kanału bądź pomostu.

§ 34. Przed nasmarowaniem ślizgacza odbieraka prądu (pantografu) usunięty z niego smar należy zebrać do specjalnego naczynia. Dach wozu nie może być zanieczyszczony smarem.

§ 35. 1. Przy wymianie przedniej lub tylnej osi (mostu) lub silnika należy używać dźwigników oraz specjalnych wózków. Wóz powinien być zabezpieczony przed przesunięciem się. Podniesiona część wozu powinna być zabezpieczona stojakiem.

2. Przy wymianie resorów, silnika trakcyjnego, mostów, silnika sprężarki, kół, bębnow hamulcowych i innych ciężkich zespołów powinno być zatrudnionych co najmniej dwóch pracowników.

3. Transport części i zespołów podwozia powinien odbywać się mechanicznie.

§ 36. 1. Prace konserwacyjne w wozie przy nastawnikach, wyłącznikach nadmiarowych (automatach), odgromnikach, silnikach, grzejnikach, bezpiecznikach itp. powinny odbywać się przy odciągniętych od sieci odbierakach prądu.

2. Pracownik przeprowadzający konserwację wnętrza wozu powinien zwracać uwagę na uszkodzenia poszycia wozu, wystające wkrety oraz zdarte lub oderwane listwy podłogowe. Uszkodzone części należy natychmiast usuwać. Podstawy siedzeń i operę oraz uchwyty przy siedzeniach, wejściach i wyjściach oraz wewnątrz wozu powinny być utrzymane w należytej czystości i badane systematycznie pod względem pewności umocowania.

§ 37. Pokrywy podłogowe w wozie należy zamykać niezwłocznie po ukończeniu przeglądu silników oraz innych zespołów znajdujących się pod podłogą wozu.

§ 38. Zabrania się wykonywania prac na dachu wozów przy nie wyłączonej sieci jezdnej i nie odciągniętych odbierakach prądu.

§ 39. 1. Wchodzenie na dach wozu powinno odbywać się przy pomocy specjalnie przystosowanych do tego celu drabin.

2. Drabina powinna być oparta o wóz na wprost drzwi pojazdu.

3. Wchodzący na dach wozu powinien sprawdzić stan techniczny drabiny.

§ 40. Zabrania się przebywania na dachu podczas jazdy wozu, przeskakiwania z dachu jednego wozu na drugi, jak również zrzucania z dachu wszelkiego rodzaju narzędzi i tarcz numerowych.

§ 41. Należy przeprowadzać co najmniej raz w roku dezynfekowanie taboru.

§ 42. Wszystkie wozy silnikowe powinny być zaopatrzone w odpowiednie środki gaśnicze zgodnie z wymaganiami przeciwpożarowymi.

Rozdział 6.

Przepisy szczególne dotyczące prac w zajezdniach trolejbusowych.

§ 43. Trolejbus pozostawiony przed zajezdnią lub w zajezdni powinien mieć odciągnięte odbieraki prądu, wyłączony wyłącznik samoczynny, wałek zwrotny ustawiony w pozycji zerowej oraz zaciągnięty hamulec ręczny.

§ 44. Naprawę odbieraków prądu oraz wymianę wkładek należy wykonywać z wieży lub balkonu, przy których powinny być uchwyty do odbieraków. Przed przystąpieniem do wymiany wkładek lub naprawy odbieraków należy obydwaj odbieraki odciągnąć od sieci, w czasie zaś wymiany nie wolno dotykać sieci trakcyjnej.

§ 45. Przy wykonywaniu czynności konserwacyjnych podwozia, nadwozia i aparatury rozrządowej odbieraki prądu

powinny być odciągnięte od sieci trakcyjnej, a z tyłu wozu należy umieścić tabliczkę z napisem „Nie włączać odbieraków”.

§ 46. Podczas pracy przy nastawniku nad kanałem należy przed drzwiczkami nastawnika ustawić pomost przenośny.

§ 47. Pompowanie ogumienia powinno odbywać się w specjalnych osłonach.

§ 48. Przed oddaniem wozu do eksploatacji należy sprawdzić izolację induktorem 1000 voltowym. Wóz, który wykaże oporność izolacji mniejszą od 1,3 megachma, nie może być dopuszczony do ruchu.

DZIAŁ III.

Bezpieczeństwo i higiena pracy pracowników zatrudnionych przy robotach związanych z budową, konserwacją i naprawą torowisk tramwajowych oraz przy robotach w warsztatach torowych.

Rozdział 1.

Ładowanie, transport i wyładowywanie elementów i materiałów podczas robót remontowo-budowlanych na torach.

§ 49. 1. Wyładowywanie szyn i elementów torowych z wagonów i samochodów należy wykonywać na pochylniach, przy czym spuszczane przedmioty należy przytrzymywać zaczepionymi do nich linami.

2. Pochylnie należy zabezpieczyć przed ewentualnym obsunięciem się.

§ 50. 1. Ciężkie elementy torowe oraz szyny należy łądować na pojazd przy pomocy lin, a wciągane przedmioty należy zabezpieczyć klinami przed obsuwaniem się.

2. W celu zabezpieczenia przewożonych przedmiotów przed przesuwaniem się należy je odpowiednio unieruchomić.

§ 51. Przedmioty długie wystające poza obrys platformy samochodu należy dobrze zrównoważyć i oznakować zgodnie z obowiązującymi przepisami.

§ 52. Ciężkie elementy torowe na placu składowym należy składać na podkładach.

§ 53. Przy ładowaniu materiałów i przedmiotów łatwo staczających się należy używać pochylni oraz takich urządzeń, aby zajęci przy tym pracownicy mogli znajdować się poza zasięgiem materiałów i przedmiotów.

§ 54. Ładowanie, wyładowywanie oraz przenoszenie na miejscu budowy podkładów i szyn powinno odbywać się przy pomocy specjalnych kleszczy.

§ 55. Przesuwanie, zmiany położenia i nachylanie szyn powinno odbywać się przy użyciu okrągłych stalowych drążków prostych i drążków z widłowym uchwytem do zakładania na stopę szyny.

§ 56. Miejsca pracy przy robotach załadunkowych i wyładunkowych należy zabezpieczyć przed dostępem osób nie zatrudnionych przy tych robotach.

Rozdział 2.

Miejsca pracy przy ruchu tramwajowym.

§ 57. Dla zabezpieczenia pracowników zatrudnionych przy robotach torowych podczas normalnego ruchu tramwajów i innych pojazdów należy:

- 1) zmniejszyć na obu torach szybkość pociągów tramwajowych do 5 km na godzinę,
- 2) zabezpieczyć miejsce pracy przez oznakowanie, stosując obowiązujące znaki-drogowe, i tam gdzie to możliwe, ustawić bariery,

3) wskazać pracownikom miejsca, gdzie mają się usuwać przed nadjeżdżającym pojazdem.

§ 58. W miejscach robót torowych prowadzonych w nocy należy:

- 1) pód znakami wymienionymi w § 57 pkt 2 zawiesić latarnię ze światłem koloru żółtego, zwróconą w kierunku nadjeżdżających pociągów,
- 2) na końcu odcinka robót na torowiskach wydzielonych zawiesić latarnię ze światłem koloru zielonego zwróconą w kierunku nadjeżdżających pociągów.

§ 59. Przy oświetlaniu miejsca robót z sieci trakcyjnej należy mieć zawsze zapasowe urządzenie oświetlające.

§ 60. Celem zabezpieczenia pracowników przed porażeniem prądem reflektory sieciowe powinny być używane z należytą ostrożnością i odpowiednio konserwowane.

§ 61. W razie używania reflektorów sieciowych należy:

- 1) wyznaczyć do obsługi reflektorów włączanych do sieci jezdnej wyłącznie pracowników przeszkolonych,
- 2) zawieszac reflektor na sieci tylko po uprzednim sprawdzeniu uziemienia kabla,
- 3) reflektory oświetleniowe poddawać okresowo przeglądowi sprawdzającym wraz z pomiarem izolacji, niezależnie od oględzin przed każdorazowym użyciem.

§ 62. Miejsca pracy, w których używane są reflektory oświetleniowe podłączone do sieci jezdnej, powinny być zabezpieczone przed dostępem osób nie zatrudnionych przy tej pracy.

Rozdział 3.

Roboty spawalnicze.

§ 63. Przy nagrzewaniu styków szyn za pomocą urządzenia opalanego benzyną nie wolno stosować benzyny etylizowanej.

§ 64. Dla osiągnięcia wyższego ciśnienia w okresie zimowym butlę z propanem wolno podgrzewać tylko przy pomocy podgrzanej wody, której temperatura nie przekracza + 35°C.

§ 65. Zapaly magnezjowe do termitu należy przechowywać w chłodnym i suchym miejscu. Zabrania się przechowywania ich w kieszeni ubrania.

§ 66. 1. Tygiel do spawania szyn należy przed pierwszym odlewem dobrze ogrzać palnikiem, aby zapobiec rozpryskom gorącego metalu. Wierzch tygla należy przykryć pokrywą, którą pracownik obsługujący tygiel powinien dla bezpieczeństwa przytrzymywać prętem żelaznym długości nie mniejszej niż 2 m.

2. Przed zapaleniem w tyglu termitu pracownicy zatrudnieni przy robotach spawalniczych powinni założyć okulary ochronne, jak do pracy przy robotach spawalniczych.

3. Po spuszczeniu masy z tygla do formy należy bezwzględnie zasypać piaskiem wylaną z formy szlakę.

§ 67. Pracownicy zatrudnieni przy wycinaniu styków szyn powinni być zaopatrzeni w okulary z siatką metalową.

Rozdział 4.

Konserwacja i utrzymanie torów.

§ 68. 1. Pracownicy zatrudnieni przy konserwacji i utrzymaniu torów powinni być wyposażeni w pomarańczowego koloru kamizelki i pokrowce na czapki, a ponadto w ostrzegawcze latarnie z żółtym światłem przy pracach w nocy.

2. Podczas pracy na torach pracownicy powinni być stale zwrócony twarzą w kierunku nadjeżdżających pojazdów,

w nocy zaś światło latarni powinno być również zwrócone w tym kierunku.

§ 69. 1. Miejsce pracy powinno być oznakowane i zabezpieczone zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

2. W czasie złej widoczności (śnieżyca, mgła, itp.) należy wyznaczyć specjalnego pracownika ostrzegającego sygnałem dźwiękowym (trąbka, gwizdek) o każdym nadjeżdżającym pojeździe i dającego znaki informacyjne dla pojazdów.

§ 70. Czyszczenie zwrotnic może odbywać się tylko przy pomocy narzędzi. Zabrania się wykonywania tych czynności ręką.

§ 71. 1. Do mechanicznego czyszczenia torów należy używać specjalnych wagonów-pochłaniaczy, które oczyszczają rowki szyn tramwajowych pneumatycznie, zwilżając je jednocześnie wodą.

2. Wagon-pochłaniacz mogą obsługiwać tylko pracownicy do tego upoważnieni, posiadający prawo jazdy oraz złożony egzamin maszynisty tego typu wagonów.

3. Dla zabezpieczenia powietrza na ulicy przed zanieczyszczeniem wagon-pochłaniacz powinien być wyposażony w pojemnik pyłoszczelny.

§ 72. 1. Do obsługi pojazdów specjalnych, jak wagony szlifierki, plugi odśnieżne wagonowe i samochodowe oraz wagony cysterne do odchwaszczania torowisk, mogą być wyznaczeni tylko pracownicy posiadający odpowiednie prawo jazdy oraz uprawnienia do obsługiwanania tego typu pojazdów.

2. Pracownicy zatrudnieni przy obsłudze wagonu-cysterne używanego do chemicznego odchwaszczania torowisk powinni być przeszkoleni w zakresie stosowanych środków chemicznych oraz zapoznani z fabrycznymi wskazówkami ich stosowania.

DZIAŁ IV.

Przepisy z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy pracowników zatrudnionych przy budowie, konserwacji i naprawie elektrotrakcyjnej górnej sieci tramwajowej i trolejbusowej.

Rozdział 1.

Ogólne wymagania dotyczące pracowników i sprzętu technicznego.

§ 73. Przy budowie, konserwacji i naprawie górnej sieci elektrotrakcyjnej tramwajowej i trolejbusowej mogą być zatrudnieni tylko pracownicy:

- 1) o pełnej sprawności fizycznej, w których nie stwierdzono przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania tego rodzaju pracy,
- 2) specjalnie przeszkoleni i posiadający uprawnienia do wykonywania prac przy obsłudze czynnych urządzeń elektrycznych zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

§ 74. 1. Prace przy sieci jezdnej mogą być wykonywane tylko przy użyciu samochodów wieżowych, wagonów montażowych, drabin rozstawnych i drabin mechanicznych.

2. Wszystkie prace przy sieci pod napięciem powinny być nadzorowane przez odpowiedzialnego pracownika posiadającego właściwe kwalifikacje zawodowe.

§ 75. Brygada sieciowa powinna składać się przynajmniej z dwóch monterów, nie licząc kierowcy.

§ 76. 1. Wagony montażowe, samochody wieżowe oraz drabiny mechaniczne i rozstawne, używane do pracy przy

sieci pod napięciem, powinny być w okresach jednomiesięcznych poddawane przeglądowi, wszelkie zaś stwierdzone uszkodzenia powinny być niezwłocznie usuwane.

2. Wyniki przeglądów i wykonane naprawy należy wpisywać do ksiąg kontrolnych tych urządzeń.

§ 77. Przed każdym użyciem sprzętu ochronnego służącego do zabezpieczenia przed działaniem prądu, jak gumowe dywaniki izolujące, pomosty izolujące, rękawice i kalosze dielektryczne itp., należy poddać go oględzinom zewnętrznym na uszkodzenia mechaniczne.

§ 78. Sprzęt ochronny podlega okresowemu badaniu zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie Normami Polskimi. W każdym zakładzie pracy powinna być opracowana instrukcja regulująca sprawy włączeń i wyłączeń prądu na sieciach i podstacjach zarówno podczas normalnej pracy, jak i w wypadkach awaryjnych. Dotyczy to również wszelkich zmian czasowych i trwałych w schematach zasilania. Kierownik brygady sieciowej powinien znać szczegółowo instrukcję oraz posiadać umiejętność jej stosowania.

Rozdział 2.

Zabezpieczenie miejsca pracy.

§ 79. Tereny robót związanych z ustawianiem i usuwaniem słupów na ulicach i innych miejscach dostępnych dla ruchu powinny być zabezpieczone i oznakowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

§ 80. Napięcie prądu zasilającego instalacje oświetlenia miejsca pracy nie może być wyższe niż 24 V. Na pomoście samochodu wieżowego (wagonu montażowego) powinno znajdować się gniazdo wtykowe pozwalające włączyć lampę reflektorową o napięciu znamionowym 24 V.

§ 81. Przy wymianie linek lub drutów poprzecznych nad jezdniami ulic oraz przy wymianie przewodów jezdnych w nocy lub w czasie mgły należy miejsca robót zabezpieczyć w sposób określony w § 69.

Rozdział 3.

Posługiwanie się sprzętem sieciowym.

§ 82. 1. W czasie przejazdu do pracy i powrotu z pracy do bazy samochody wieżowe, wagony montażowe oraz drabiny mechaniczne powinny być całkowicie złożone, pracownicy zaś powinni znajdować się w kabinie. W szczególności niedopuszczalne jest pozostawianie pracownika na balkonie wieży.

2. Przejazdy robocze, tj. związane z bezpośrednią pracą przy sieci brygady znajdującej się na pomoście wieży, mogą odbywać się z maksymalną szybkością 5 km na godzinę.

§ 83. 1. Pojazd używany do prac sieciowych powinien być zabezpieczony przed przewróceniem; ustawienie wozu na gruncie nierównym, obsuwającym się, jest niedozwolone.

2. Pomost wozu wieżowego o napędzie ręcznym powinien być podnoszony i opuszczany bez obciążenia. W szczególności niedopuszczalne jest przebywanie w tym czasie na pomoście obsługi.

3. Po podniesieniu wieży należy zabezpieczyć ją przed opadnięciem, następnie zaś ustawić i zamocować bariery pomostu.

4. Praca na wieży pomostu bez ustawionych barier ochronnych (poręczy) jest niedozwolona.

5. Między kabiną kierowcy (motorniczego) a wieżą samochodu lub wagonu powinna być instalacja sygnalizacyjna. Instrukcja zakładowa powinna ustalić zasady porozu-

mienia się między kierowcą (motorniczym) a pracownikami znajdującymi się na wieży. Działanie sygnalizacji powinno być sprawdzone przed podjęciem pracy.

6. Do wchodzenia na pomost wieży nie wolno używać drabin nie związanych z nią konstrukcyjnie (dostawianych).

7. Liczba osób na pomoście wieży nie może być większa od liczby ustalonej w instrukcji dotyczącej wozu (drabiny).

§ 84. Przy zastosowaniu na wagonie wieżowym odbieraka nielocowego (pałka) jazda wagonem może się odbywać tylko w kierunku właściwym dla ustawienia odbieraka.

§ 85. 1. Narzędzia i materiały do pracy powinny być ustawione na pomoście wieży w specjalnych skrzyniach w sposób zabezpieczający pracownika przed potknięciem się. Rozrzucanie narzędzi i materiałów na podłodze pomostu jest niedozwolone.

2. Skrzynki z materiałami i narzędziami powinny być podawane na pomost wieży za pomocą liny.

3. Zrzucanie materiałów z pomostu na ziemię i stawanie w czasie pracy na poręczach pomostu jest niedozwolone.

§ 86. 1. Obracanie wieży powinno odbywać się z należytą ostrożnością i jedynie na polecenie kierującego pracą.

2. Przy przejeździe roboczym odległość pomostu od najniższego punktu zawieszenia sieci nie może być mniejsza niż 1,2 m.

3. Kierowcy (motorniczemu) wolno ruszać z miejsca tylko wówczas, gdy otrzyma z pomostu sygnał dzwonka lub inny omówiony sygnał.

§ 87. 1. Drabinę mechaniczną należy ustawić tak, aby koła przylegały do ziemi, należy ją podkładać, a następnie wysunąć do pożądanej wysokości i pochylić w kierunku miejsca pracy.

2. Przepisy §§ 82—86 dotyczące posługiwania się samochodami wieżowymi i wagonami montażowymi stosuje się odpowiednio przy użyciu drabin, z tym że na drabinie rozstawnej może znajdować się tylko jeden pracownik.

Rozdział 4.

Wymagania ogólne dotyczące prac przy sieci.

§ 88. Przynajmniej raz w ciągu roku należy dokonać pomiaru izolacji sieci jezdnej.

§ 89. 1. Podnoszenie z ziemi zerwanego przewodu jezdnej, drutu lub linki konstrukcji nośnej bez użycia sprawdzonych rękawic izolacyjnych i kaloszy jest zabronione.

2. Dotykanie wszelkich innych zerwanych przewodów, a zwłaszcza energetycznych, jest zabronione. W tych wypadkach należy wozić właściwe pogotowie techniczne. Dotyczy to również zerwanych przewodów zwisających na sieci jezdnej.

3. Nie wolno dotykać jednocześnie dwóch przewodów o różnych biegunach lub przewodu jezdnej i części ziemionej, np. wysięgnika słupa, ewentualnie urządzeń izolowanych, jak np. linki lub drutu poprzecznego, nawet wtedy, jeżeli używa się rękawic dielektrycznych. Dotyczy to zarówno prac pod napięciem, jak i przy wyłączonym prądzie, z wyjątkiem wypadku, gdy przewód jezdny jest ziemiony w miejscu pracy lub gdy przy sieci trolejbusowej oba przewody są zwarte.

§ 90. 1. Zabrania się stosowania lub zajmowania w sieci trolejbusowej pozycji roboczej między dwoma przewodami o różnym potencjale.

2. Zabrania się rozmieszczania pracowników na łukach i rozjazdach od strony wewnętrznej łuku.

3. Zabrania się wykonywania jednocześnie pracy na sieci trolejbusowej z jednego wozu wieżowego na obu przewodach o różnych biegunach, chociażby była ona wykonywana przez różnych pracowników.

4. Zabrania się umocowywania do konstrukcji wozów (wagonów) wieżowych elementów sieci jezdnych będących pod działaniem sił naciągu.

§ 91. 1. Przy pracach przy jednym z przewodów sieci trolejbusowej wszystkie inne przewody znajdujące się w zasięgu stanowiska roboczego powinny być zabezpieczone osłonami dielektrycznymi.

2. Naprężniki, ściągacze i haki powinny być tak zamocowane do części konstrukcyjnych sieci, aby wysiłnienie się przewodu było niemożliwe.

§ 92. Przy pracy na słupie trakcyjnym nie wolno dotykać drutu lub linki poprzecznej między izolatorem odciągowym a wieszakiem izolowanym.

§ 93. 1. Przy otwieraniu i zamykaniu odłączników zamontowanych na izolatorach sekcyjnych w razie braku na słupie urządzenia do napędu ręcznego należy posługiwać się dźwignią izolacyjną.

2. Przy pracy przy izolatorach sekcyjnych znajdujących się na granicy dzielnic zasilania należy uprzednio zbadać stan napięcia z obu stron izolatora. W razie stwierdzenia różnicy napięć pracę należy wykonywać ze szczególną ostrożnością.

§ 94. Przy wszelkich pracach pomiarowych oraz przy zakładaniu uzemień należy przede wszystkim dokonać połączenia z szyną lub inną częścią uzziemienia, po czym dopiero drugi przewód włączyć pod napięcie. Odłączenie należy wykonać w odwrotnej kolejności.

§ 95. Przy wymianie izolatora (wieszaka, izolatora odciągowego) należy przed przystąpieniem do pracy sprawdzić stan izolacji izolatora i ewentualnie drugiego izolatora w dwustopniowej izolacji. Niezależnie od tego przy wymianie wieszaka należy zewrzeć przewód jezdny z drutem lub linką poprzeczną, przy wymianie zaś izolatora odciągowego — linkę lub drut poprzeczny przed izolatorem ze słupem. Prace te powinny być wykonane w rękawicach i kałoszach dielektrycznych.

§ 96. Przewody bez izolacji o różnych biegunach lub uziemione, znajdujące się w zasięgu ramion pracownika, powinny być osłonięte szczelnym przykryciem izolującym dla zabezpieczenia przed przypadkowym dotknięciem.

§ 97. Zabrania się wykonywania wszelkich prac przy sieci elektrotrakcyjnej podczas burzy połączonej z wyładowaniami elektrycznymi.

Rozdział 5.

Praca przy sieci wymagająca wyłączenia napięcia.

§ 98. 1. Zabrania się wykonywania na sieci tramwajowej i trolejbusowej następujących prac pod napięciem:

- 1) wymiany przewodów jezdnych,
- 2) wymiany drutów i linek poprzecznych oraz innych elementów konstrukcji związanych z przerzutem nad przewodami jezdnymi,
- 3) łączenia zerwanego przewodu jezdnego,
- 4) wszelkich prac przy skrzyżowaniach tramwajowo-trolejbusowych,
- 5) podwieszania przewodów sygnalizacyjnych wzdłuż przewodów jezdnych,

6) wymiany przewodów zasilających i wzmacniających,

7) wymiany wysięgników,

8) wymiany słupów na międzytorzu,

9) wymiany izolatorów sekcyjnych na granicy zasilania.

2. Poza pracami wymienionymi w ust. 1 na sieci trolejbusowej pod napięciem nie wolno wykonywać naprawy oraz wymiany skrzyżowań i zwrotówek sieci trolejbusowej, jak również pracy na łuku przy przewodzie znajdującym się wewnątrz łuku. Jeżeli jeden z przewodów sieci trolejbusowej jest uziemiony, wyłączeniu podlega tylko przewód będący pod napięciem i przewód ten powinien być zwarty z przewodem uzziemionym.

§ 99. Przed przystąpieniem do prac wymagających wyłączenia napięcia należy sprawdzić stan wyłączenia za pomocą woltomierza lub wskaźnikiem lampowym.

§ 100. W instrukcji wewnętrznej zakładu pracy należy ustalić tryb postępowania zapobiegający włączeniu prądu bez uprzedniego polecenia kierownika robót sieciowych.

§ 101. Przy remoncie odgromnika należy odłączyć go uprzednio od przewodu będącego pod napięciem.

§ 102. Przy pracy przy przewodzie sygnalizacyjnym zawieszonym wzdłuż przewodu roboczego przewody te należy połączyć z sobą.

§ 103. Włączenie napięcia do montowanego urządzenia, np. zwrotówki sygnalizacji itp., jest dopuszczalne na polecenie kierującego robotą po całkowitym wykonaniu montażu.

§ 104. Zabrania się wykonywania prac z drabin mechanicznych na sieci pod napięciem.

§ 105. 1. Odcinek sieci wyłączony spod napięcia w miejscu pracy powinien być uziemiony linką o przekroju nie mniejszym niż przekrój przewodu jezdnego. Uzziemienie zakłada się od strony uziomu, a następnie podłącza się do przewodu jezdnego. Usunięcie uzziemienia wykonuje się w odwrotnej kolejności.

2. Na sieci trolejbusowej z wyłączonym napięciem zamiast uzziemienia należy zewrzeć przewody różnych biegunów, przy czym połączenie zwierające zakłada się najpierw na przewodzie o potencjale ujemnym, a następnie na przewodzie o potencjale dodatnim.

§ 106. Zakładanie i wyjmowanie noży odłączników w punktach zasilających i powrotnych powinno być wykonywane przy użyciu rękawic i kałoszy dielektrycznych.

§ 107. Prace przeglądowe i remontowe punktów zasilających sieci powinny odbywać się po wyłączeniu prądu.

Rozdział 6.

Ustawianie i usuwanie słupów.

§ 108. 1. Przed rozpoczęciem podnoszenia słupa należy rozmieścić pracowników tak, aby zapewnić ich bezpieczeństwo.

2. Jeżeli podnoszenie słupów, szczególnie między torami, odbywa się w pobliżu linii będącej pod napięciem, należy linię tę wyłączyć spod napięcia i uzemieć.

3. Podczas ręcznego podnoszenia i opuszczania słupa przy użyciu ustawiacza (folgi) pracownicy powinni być rozmieszczeni z obu stron słupa. Niedopuszczalne jest przebywanie pracownika pod słupem.

4. Liczba pracowników przy ustawianiu lub usuwaniu słupa powinna być tak dobrana, aby na jednego pracownika nie przypadł ciężar większy niż 50 kg.

5. Zabrania się wchodzić na ustawiony słup do czasu całkowitego jego zamocowania.

§ 109. Przy pracach związanych z wykopami dla ustawienia lub usunięcia słupa powinno być zatrudnionych co najmniej dwóch pracowników.

DZIAŁ V.

Przepisy końcowe.

§ 110. Dyrektorzy (kierownicy) komunalnych przedsiębiorstw komunikacyjnych w terminie trzech miesięcy od wejścia w życie rozporządzenia wydadzą w uzgodnieniu z właściwymi inspektorami pracy szczegółowe instrukcje z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy dla poszczególnych stanowisk pracy.

§ 111. Tracą moc:

- 1) zarządzenie Ministra Gospodarki Komunalnej z dnia 1 kwietnia 1958 r. w sprawie wprowadzenia przepisów z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy przy robotach

związanych z konserwacją, naprawą i budową sieci elektrotrakcyjnej górnej tramwajowej i trolejbusowej (Monitor Polski Nr 30, poz. 169),

- 2) zarządzenie Ministra Gospodarki Komunalnej z dnia 6 marca 1959 r. w sprawie wprowadzenia przepisów z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy dla zajezdni tramwajowych i trolejbusowych (Monitor Polski Nr 30, poz. 140),
- 3) zarządzenie Ministra Gospodarki Komunalnej z dnia 6 marca 1959 r. w sprawie wprowadzenia przepisów z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy przy robotach związanych z konserwacją, naprawą i budową torowisk tramwajowych oraz pracą w warsztatach wydziału drogowego komunalnych przedsiębiorstw komunikacyjnych (Monitor Polski Nr 32, poz. 146).

§ 112. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Gospodarki Komunalnej: w z. A. Alster