

**ROROPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 12 marca 2002 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej.**

**(Dz. U. Nr 37, poz. 341)**

**Na podstawie art. 23715 §2 Kodeksu pracy zarządza się, co następuje:  
Rozdział 1**

Przepisy ogólne

§1.1. Rozporządzenie określa wymagania bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej w zakresie obsługi i naprawy tramwajów, trolejbusów i autobusów, zwanych dalej "pojazdami", oraz przy budowie, konserwacji i naprawach sieci trakcyjnej, torów tramwajowych i innych urządzeń.

2. Przepisy rozporządzenia nie dotyczą pojazdów i urządzeń metra.

3. Warunki techniczne eksploatacji sieci trakcyjnej, torów tramwajowych i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia komunikacji tramwajowej i trolejbusowej oraz warunki techniczne tramwajów, trolejbusów, pojazdów drogowych i ich wyposażenia określają odrębne przepisy.

§2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) zajezdni - rozumie się przez to teren, na którym znajdują się hale i budynki zaplecza technicznego, budynki administracyjne i socjalne, przejścia dla ruchu pieszego, drogi komunikacji wewnętrznej oraz tory i place postojowe pojazdów,
- 2) warsztatach - rozumie się przez to pomieszczenia pracy w halach i budynkach zaplecza technicznego wraz z wyposażeniem,
- 3) sieci trakcyjnej - rozumie się przez to napowietrzne, górne, elektryczne przewody jezdne linii tramwajowej lub trolejbusowej wraz z urządzeniami konstrukcyjnymi, służącymi do ich zawieszenia i mocowania.

§3. Pracodawca jest obowiązany zapewnić nadzór nad stanem technicznym oraz procesem obsługi i naprawy maszyn, urządzeń i pojazdów, o których mowa w §1, a także utrzymywać je w dobrym stanie technicznym przez cały okres eksploatacji.

§4.1. Pracodawca jest obowiązany określić prace lub czynności, przy których istnieje możliwość wystąpienia szczególnego zagrożenia dla zdrowia lub życia ludzkiego i które, zgodnie z odrębnymi przepisami, powinny być wykonywane co najmniej przez dwie osoby.

Dotyczy to w szczególności prac lub czynności wykonywanych:

- 1) przy sieci trakcyjnej,
- 2) przy wymianie słupów sieci trakcyjnej,
- 3) na torach tramwajowych czynnych dla ruchu pojazdów,
- 4) na wysokości powyżej 2 m,
- 5) przy urządzeniach energetycznych będących pod napięciem.

2. Wymóg zawarty w ust. 1 pkt 3 nie dotyczy prac polegających wyłącznie na kontroli, konserwacji i czyszczeniu rozjazdów, zwrotnic i torowisk tramwajowych, a w ust. 1 pkt 5 nie dotyczy wymiany żarówek i świetlówek w obwodach do 1000V.

§5.1. Instrukcje bezpieczeństwa i higieny pracy dla poszczególnych stanowisk pracy określa się w instrukcjach stanowiskowych, przy uwzględnieniu aktualnych wymagań techniczno-technologicznych. Instrukcje te powinny określać w szczególności:

- 1) sposoby bezpiecznego wykonywania czynności,
- 2) czynności o szczególnym zagrożeniu dla życia i zdrowia, które powinny być wykonywane co najmniej przez dwie osoby,

- 3) obowiązujący system znaków i sygnałów oraz sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej,
- 4) rodzaje prac, które wymagają bezwzględnego wyłączenia napięcia,
- 5) rodzaje prac, przy których obowiązuje stosowanie sprzętu ochronnego i środków ochrony indywidualnej.

2. Szczegółowe technologiczne procedury włączania i wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej oraz stosowania uziemień ochronnych przy eksploatacji instalacji elektroenergetycznych i dokonywaniu napraw pojazdów określa się w instrukcjach eksploatacji urządzeń energetycznych.

3. Instrukcje i procedury, o których mowa w ust. 1 i 2, powinny być na bieżąco aktualizowane, przekazywane do wiadomości i stosowania pracownikom oraz stale dla nich dostępne.

§6. Wymagania bezpieczeństwa i higieny pracy przy urządzeniach i instalacjach elektroenergetycznych oraz kwalifikacje osób zatrudnionych przy eksploatacji i dozorcze tych urządzeń i instalacji określają odrębne przepisy.

§7. Środki ochrony indywidualnej stosowane przy pracach prowadzonych na torach i przy sieci trakcyjnej powinny posiadać widoczne elementy odblaskowe lub ostrzegawcze, a w warunkach ograniczonej widoczności pracownik powinien być wyposażony w przenośną ręczną latarkę lub lampę, emitującą światło pulsacyjne koloru żółtego.

§8. Pojazdy używane przy pracach remontowych sieci trakcyjnej lub torowisk oraz miejsca prowadzenia tych prac na odcinkach dróg niezamkniętych dla ruchu pracodawca powinien odpowiednio oznakować i zabezpieczyć, zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym i wymaganiami Polskich Norm.

§9. Pracodawca lub osoba sprawująca w imieniu pracodawcy nadzór nad wykonywaniem prac w przypadku stwierdzenia, że sposób wykonywania pracy jest nieprawidłowy i stwarza bezpośrednie zagrożenie dla życia i zdrowia pracownika lub innych pracowników albo stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, jest obowiązany wstrzymać prowadzenie prac do czasu zastosowania odpowiednich środków eliminujących zagrożenia.

## Rozdział 2

Pomieszczenia pracy w zajezdniach i warsztatach

§10.1. Zajezdnia oraz warsztaty tramwajowe i trolejbusowe powinny być wyposażone w urządzenia umożliwiające wyłączenie spod napięcia całej sieci trakcyjnej lub jej części oraz w sygnalizację świetlną informującą o odłączeniu napięcia.

2. Odłączona spod napięcia wewnętrzna sieć trakcyjna pomieszczeń hal lub warsztatów powinna być zabezpieczona przed możliwością przeniesienia napięcia poprzez odbieraki pojazdów, z zewnętrznej sieci trakcyjnej pozostającej pod napięciem.

§11.1. Obrzeża środkowe skrzydeł bram wjazdowych powinny być oznakowane barwami ostrzegawczymi, zgodnie z wymaganiami Polskich Norm.

2. Wrota bram wjazdowych powinny być wyposażone w urządzenia zapobiegające ich przypadkowemu zamknięciu oraz posiadać zabezpieczenie przed możliwością zetknięcia się z przewodami sieci trakcyjnej.

§12. Oznakowanie wewnętrznych dróg komunikacyjnych i transportowych oraz przejść dla pieszych powinno być zgodne z przepisami prawa o ruchu drogowym oraz Polskimi Normami i w szczególności określać:

- 1) obowiązujący kierunek ruchu,
- 2) zakaz postoju i zatrzymywania pojazdów na drogach pożarowych, w bramach wjazdowych oraz w innych miejscach, w których stojący pojazd mógłby stwarzać zagrożenie dla ruchu lub go utrudniać,
- 3) bezpieczną prędkość pojazdów.

§13. Główki szyn tramwajowych na terenie zajezdni i warsztatów nie powinny wystawać ponad nawierzchnię przejść dla pieszych i przejazdów.

§14. Usytuowane w pomieszczeniach stanowiska obsługowe i naprawcze, na których wykonywane są czynności przy pojazdach z silnikami spalinowymi wymagające utrzymywania silnika w ruchu, powinny być wyposażone w urządzenia do odciągu spalin z rur wydechowych pojazdów.

§15.1. Kanały przeglądowe i naprawcze, zwane dalej "kanałami", powinny posiadać wnęki wejściowe rozmieszczone w odległości co 25 m, a w przypadku ich braku powinny być zainstalowane z obydwu stron schody, utrzymane w stanie zapewniającym bezpieczne

wchodzenie i wychodzenie. W przypadku gdy kanał posiada tylko jedne schody lub gdy jego długość przekracza 30 m, do wychodzenia awaryjnego powinny być zamontowane w odstępach nie większych niż 25m drabiny metalowe, trwale przymocowane do ścian kanału.

2. Długość kanałów powinna być większa niż długość pojazdów, co najmniej o długość schodów.

3. Szerokość kanałów nie powinna być mniejsza niż 0,8m.

4. Głębokość kanałów nie powinna być mniejsza niż 1,4m.

5. Ściany i posadzki kanałów powinny być pokryte materiałami łatwo zmywalnymi.

6. Kanały powinny być wyposażone w:

1) wnęki w ścianach na narzędzia,

2) urządzenia odpływowe i studzienki rewizyjne do odprowadzania wody,

3) gniazda wtykowe do podłączenia lamp przenośnych, zasilanych prądem o bezpiecznym napięciu 24V,

4) oświetlenie, ogrzewanie i wentylację spełniającą wymagania Polskich Norm.

7. Kanały zaprojektowane jako nieprzelotowe powinny być wyposażone w belki lub koźły oporowe.

§16.1. Najazdy na kanały i ich obrzeża powinny być oznakowane zgodnie z Polskimi Normami.

2. Kanały wyłączone z eksploatacji powinny być ogrodzone lub przykryte pokrywami na całej długości.

### Rozdział 3

#### Obsługa i naprawa pojazdów

§17.1. Dopuszczalne prędkości pojazdów nie mogą przekraczać:

1) 10km/h - na terenach zajezdni i warsztatów,

2) 5km/h - przy wjazdach do hal i w trakcie ruchu wewnątrz hal.

2. Niedopuszczalne jest przeprowadzanie prób rozpędzania i hamowania pojazdów na torach i drogach postojowych. Czynności te powinny być wykonywane na wydzielonych i odpowiednio oznakowanych odcinkach dróg wewnętrznych, na których dopuszczalna prędkość pojazdów nie powinna przekraczać 50 km/h.

§18.1. Czynności przetokowe oraz manewrowanie pojazdami na terenach zajezdni i warsztatów może przeprowadzać pracownik posiadający uprawnienie do prowadzenia danego typu pojazdu na drogach publicznych.

2. Dopuszcza się wykonywanie czynności, o których mowa w ust. 1, przez pracownika posiadającego prawo jazdy co najmniej kategorii B oraz upoważnienie pracodawcy, wydane po przeprowadzeniu przeszkolenia praktycznego oraz egzaminu.

3. Niedopuszczalne jest przechodzenie pieszych przez bramy w trakcie ruchu pojazdów, z wyjątkiem bram, w których przejście dla pieszych zostało odgrodzone barierą.

§19.1. Przy wprowadzaniu i wyprowadzaniu pojazdu na stanowisko obsługowe lub naprawcze kierujący pojazdem powinien stosować się do sygnałów podawanych przez pracownika pilotującego i zachować należyta ostrożność, a w szczególności zatrzymać pojazd i upewnić się, że pracownicy opuścili kanał.

2. Pracownik pilotujący powinien pozostawać poza torem jazdy i w bezpiecznej odległości od pojazdu.

3. Pojazd powinien być ustawiony na stanowisku w sposób umożliwiający swobodne wejście pracowników do kanału.

4. W kanałach przeglądowych posiadających wnęki boczne dopuszczalne jest wprowadzanie pojazdu na kanał w czasie pozostawania pracownika we wnęce kanału.

5. W kanałach przeglądowych nieposiadających wnęk bocznych pozostawanie pracowników w kanałach w trakcie wprowadzania pojazdu jest dopuszczalne pod warunkiem zastosowania sygnalizacji świetlnej kierującej ruchem pojazdu, sterowanej przez pracownika pozostającego w kanale.

§20.1. Czynności obsługowe i naprawcze przy pojazdach powinny być wykonywane zgodnie z instrukcjami, o których mowa w §5.

2. W pojazdach z silnikami spalinowymi czynności regulacyjne silnika mogą być wykonywane przy pracującym silniku, pod warunkiem podłączenia odciągu spalin do rury wydechowej pojazdu.

3. Pojazdy, nadwozia lub podwozia, w trakcie wykonywania czynności, o których mowa w ust.

1, powinny być zabezpieczone przed przemieszczaniem się, a części podniesione powinny być zabezpieczone przed samoczynnym opadnięciem.

4. Odłączanie nadwozia od podwozia, wymiana silnika lub innych ciężkich zespołów powinny być dokonywane na stanowiskach wyposażonych w urządzenia podnośnikowe.

5. W czasie podnoszenia, opuszczania i przetaczania pojazdu lub nadwozia i podwozia pracownicy nie powinni pozostawać wewnątrz pojazdu.

6. Przetaczanie podwozia lub nadwozia na stanowisko remontowe powinno odbywać się za pomocą urządzeń mechanicznych.

§21. Otwarte pokrywy podłogowe w pojeździe po ukończeniu prac oraz po każdorazowym opuszczeniu stanowisk pracy przez pracowników powinny zostać zamknięte.

§22.1. Podczas smarowania elementów trących pojazdu i przy wymianie oleju powinny być stosowane zabezpieczenia uniemożliwiające zanieczyszczenie kanału lub pomostu.

2. Narzędzia, części zamienne i zdemontowane z pojazdów elementy, po zakończeniu pracy powinny być usunięte w szczególności ze stanowisk pracy kanałów, torowisk i międzytorzy.

§23. Przechodzenie nad otwartymi kanałami oraz wykonywanie prac przy ścianach czołowych i tylnych pojazdów stojących na kanałach może się odbywać tylko przy zastosowaniu pomostów.

§24.1. Prace na dachu i przy górnych częściach nadwozia pojazdów powinny być wykonywane z odpowiednio zabezpieczonych rusztowań, balkonów, pomostów, wysięgników lub innych urządzeń przeznaczonych do tego celu. W wyjątkowych przypadkach dopuszcza się wykonywanie tych prac bezpośrednio na dachu pojazdu, pod warunkiem zabezpieczenia pracownika przed upadkiem z wysokości.

2. Stan techniczny urządzeń, o których mowa w ust. 1, powinien być sprawdzony przed każdorazowym użyciem.

3. Wchodzenie na dach pojazdu powinno się odbywać za pomocą drabin lub pomostów.

4. Prace, o których mowa w ust. 1, powinny być wykonywane przy odłączonych odbierakach prądu i wyłączonym napięciu w sieci trakcyjnej.

§25.1. Przed uruchomieniem pojazdu stojącego nad kanałem kierujący pojazdem powinien sprawdzić, czy w kanale nie znajdują się pracownicy, i ostrzec o zamiarze ruszenia pojazdem.

2. Niedopuszczalne jest przetaczanie tramwaju składającego się z więcej niż czterech wagonów.

3. Sprzęganie wagonów powinno odbywać się poza kanałami i na prostych, poziomych odcinkach torów. W wypadkach uzasadnionych szczególnymi okolicznościami dopuszcza się sprzęganie wagonów nad kanałem, pod warunkiem zabezpieczenia kanału pomostem, zapobiegającym wpadnięciu pracownika do kanału.

4. Dokonywanie połączeń instalacji elektrycznej wagonów powinno odbywać się przy odciągniętych od sieci trakcyjnej odbierakach prądu.

§27.1. W trakcie cofania tramwaju motorniczy powinien stosować się do znaków i sygnałów podawanych przez pracownika pilotującego.

2. Pracownik pilotujący tramwaj powinien cały czas pozostawać w zasięgu widoczności motorniczego oraz w bezpiecznej odległości od toru jazdy.

3. Pracownik pilotujący może przekazywać sygnały, pozostając we wnętrzu ostatniego wagonu, pod warunkiem wyposażenia go w urządzenie do zdalnego sterowania, umożliwiające zatrzymanie tramwaju w dowolnym miejscu, oraz w urządzenie zapewniające utrzymanie stałej łączności z motorniczym.

§28. Pompowanie ogumienia kół, z wyjątkiem przypadków dopompowywania kół zamontowanych w pojeździe, powinno odbywać się na wydzielonych stanowiskach i przy użyciu osłon zabezpieczających.

§29.1. Mycie pojazdów powinno odbywać się na specjalnie do tego celu przeznaczonych stanowiskach, wyposażonych w urządzenia do mechanicznego mycia oraz odprowadzania wody.

2. Mycie pojazdów z napędem elektrycznym w myjnie mechanicznej może odbywać się bez 1) odłączenia sieci trakcyjnej od napięcia, pod warunkiem:

wydzielenia stanowiska obsługi myjni i zabezpieczenia przed bezpośrednim oddziaływaniem strumienia wody oraz możliwością porażenia prądem elektrycznym,

2) uniemożliwienia dostępu do myjni osobom postronnym i nieupoważnionym.

3. Mycie ręczne pojazdów tramwajowych i trolejbusowych strumieniem wody pod ciśnieniem

powinno dobywać się zgodnie z instrukcją pracodawcy.

#### Rozdział 4

##### Sieć trakcyjna

§30.1. Prace przy sieci trakcyjnej powinny być wykonywane przy wyłączonym napięciu.

2. Włączenie napięcia sieci trakcyjnej może nastąpić wyłącznie na polecenie osoby kierującej pracą, która powinna podjąć skuteczne środki w celu wykluczenia możliwości przypadkowego włączenia napięcia.

§31.1. Niedopuszczalne jest, z zastrzeżeniem ust. 2, prowadzenie prac przy sieci trakcyjnej w czasie wichury, wyładowań atmosferycznych oraz przy temperaturze powietrza niższej od -15°C.

2. Zakaz prowadzenia prac w niskich temperaturach, o których mowa w ust. 1, nie dotyczy prac przy sieci trakcyjnej wykonywanych w celu usunięcia awarii.

§32.1. W przypadku zerwania sieci trakcyjnej, zwisającej lub leżące elementy w promieniu 10m powinny być zabezpieczone przed dostępem osób postronnych.

2. Niedopuszczalne jest dotykanie przewodów jezdnych i innych elementów sieci trakcyjnej bez zastosowania środków ochrony przed porażeniem prądem elektrycznym.

§33. Demontowany przewód sieci trakcyjnej powinien być bezpośrednio zwijany na bęben lub cięty na określone odcinki i składowany w przeznaczonych do tego miejscach.

§34.1. Prace przy sieci trakcyjnej powinny być wykonywane przez zespół składający się co najmniej z trzech pracowników i przy użyciu pojazdów wyposażonych w podnośniki, wysięgniki, pomosty, składane wieże, drabiny mechaniczne lub w inne urządzenia przystosowane do tego typu prac.

2. Prace prowadzone przy wykorzystaniu pojazdów, o których mowa w ust. 1, powinny być prowadzone zgodnie z dokumentacją techniczną producenta i instrukcjami pracodawcy.

3. Urządzenia wymienione w ust. 1 powinny być co 6 miesięcy poddawane przeglądom kontrolnym. Zakres przeglądów kontrolnych określa pracodawca, a wyniki przeglądów i dokonane naprawy powinny być wpisywane do książek kontrolnych tych urządzeń.

4. Niedopuszczalne jest prowadzenie prac na pomostach roboczych urządzeń, o których mowa w ust. 1, bez ustawionych balustrad ochronnych lub stosowania indywidualnego sprzętu chroniącego pracownika przed upadkiem z wysokości.

§35.1. Zamontowane na pojeździe urządzenia podnośnikowe, o których mowa w §37 ust. 1, w czasie przejazdu po drodze publicznej powinny być złożone, a pracownicy obsługi powinni być przewożeni w kabinie.

2. Dopuszcza się przemieszczanie na niewielkie odległości pojazdu wraz z pracownikami pozostającymi na pomoście roboczym, pod warunkiem ograniczenia prędkości pojazdu do 10km/h oraz zachowania odległości 1,5m pomiędzy górną krawędzią balustrady pomostu roboczego a najniższym punktem sieci trakcyjnej.

3. Pomiędzy kierowcą pojazdu a pracownikami znajdującymi się na pomoście roboczym powinna być zapewniona stała łączność.

4. Kierowca może ruszyć pojazdem tylko na polecenie osoby kierującej pracą.

§36.1. Przy wchodzeniu na pomost roboczy podnośnika niedopuszczalne jest używanie drabin przystawnych, niepołączonych z konstrukcją urządzenia.

2. Pojemniki z narzędziami i materiałami powinny być podawane na pomost roboczy za pomocą liny wykonanej z materiału nieprzewodzącego prądu elektrycznego.

3. Narzędzia i materiały na pomoście roboczym powinny być umieszczone w pojemnikach, zamocowanych na pomoście roboczym w sposób wykluczający możliwość potknięcia się pracownika.

§37.1. Podczas prac na wysokości, prowadzonych na łukach sieci trakcyjnej, pracownicy powinni być rozmieszczeni od zewnętrznej strony łuku.

2. Naprężniki, ściągacze, haki i inne elementy sieci trakcyjnej powinny być mocowane do części konstrukcyjnych w sposób uniemożliwiający wyslizgnięcie się przewodu.

3. Niedopuszczalne jest mocowanie elementów sieci trakcyjnej, będących pod działaniem sił naciągu, do konstrukcji pojazdów lub wagonów.

§38. Niedopuszczalne jest przebywanie pracowników pod uniesionym słupem trakcyjnym oraz wchodzenie na słup przed jego trwałym posadowieniem.

#### Rozdział 5

##### Tory tramwajowe

§39. Przy pracach na torowiskach, prowadzonych podczas ruchu tramwajów i innych pojazdów, należy:

- 1) ograniczyć na obu torach prędkość tramwajów do 10km/h,
- 2) oznakować i zabezpieczyć miejsce pracy, zgodnie z wymaganiami przepisów o ruchu drogowym,
- 3) w nocy oraz przy ograniczonej widoczności stosować światła sygnalizacyjne,
- 4) wyznaczyć pracownikom miejsca, gdzie mogą się usunąć przed nadjeżdżającymi tramwajami.

§40.1. Pracownik wykonujący pojedynczo prace przy czyszczeniu, konserwacji lub kontroli torów powinien być zwrócony twarzą w kierunku nadjeżdżających tramwajów.

2. Czyszczenie zwrotnic i rozjazdów powinno być wykonywane za pomocą przeznaczonych do tej czynności narzędzi.

§41.1. Ładowanie na wagony i samochody oraz wyładowywanie z nich szyn, zwrotnic, podkładów i innych ciężkich elementów powinno być wykonywane za pomocą urządzeń dźwignicowych.

2. Niedopuszczalne jest używanie urządzeń dźwignicowych do pracy pod siecią trakcyjną będącą pod napięciem.

Rozdział 6

Przepisy końcowe

§42. Pracodawca w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia dostosuje instrukcje, o których mowa w §5, do wymagań niniejszego rozporządzenia.

§43. W terminie 2 lat od dnia wejścia w życie rozporządzenia kanały i urządzenia do prac przy sieci trakcyjnej powinny być dostosowane do wymagań rozporządzenia, z wyjątkiem wnek na narzędzia w kanałach, o których mowa w §15 ust. 6 pkt 1.

§44. Traci moc rozporządzenie Ministra Gospodarki Komunalnej z dnia 9 sierpnia 1967 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunalnych przedsiębiorstwach komunikacyjnych (Dz. U. Nr 38, poz. 199).

§45. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury: M.Pol