

## 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.

Na podstawie art. 3 ust. 2 dekretu z dnia 10 listopada 1954 r. o przejęciu przez związki zawodowe zadań w dziedzinie wykonywania ustaw o ochronie, bezpieczeństwie i higienie pracy oraz sprawowania inspekcji pracy (Dz. U. Nr 52, poz. 260) zarządza się, co następuje:

§ 1. Komunalne przedsiębiorstwa komunikacyjne obowiązane są stosować „Przepisy z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy dla zajezdni tramwajowych i trolejbusowych”, stanowiące załącznik do niniejszego zarządzenia.

§ 2. W ciągu trzech miesięcy od daty ogłoszenia niniejszego zarządzenia wszystkie komunalne przedsiębiorstwa komunikacyjne opracują, w uzgodnieniu z terenowo właściwym

technicznym inspektorem pracy, na podstawie załączonych przepisów szczegółowe instrukcje z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy dla poszczególnych stanowisk pracy, uwzględniając w nich własne specyficzne warunki lokalne. Opracowane instrukcje nie mogą być sprzeczne z tymi przepisami.

§ 3. Dostosowanie posiadanych obiektów i urządzeń do wymagań załączonych przepisów nastąpić powinno w ciągu 6 miesięcy od daty ogłoszenia zarządzenia.

§ 4. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Kierownik Ministerstwa Gospodarki Komunalnej: S. Sroka

Załącznik do zarządzenia Ministra  
Gospodarki Komunalnej z dnia 6 marca 1959 r. (poz. 140).

## PRZEPISY Z ZAKRESU BEZPIECZEŃSTWA I HIGIENY PRACY DLA ZAJEZDNI TRAMWAJOWYCH I TROLEJBUSOWYCH

## Rozdział I.

## Uwagi wstępne.

Pracownik zajezdni podczas swojej pracy, ze względu na specyficzne warunki, w jakich ta praca się odbywa, narażony jest często na niebezpieczeństwo utraty zdrowia, a nawet życia.

Przetaczanie taboru nad kanałami przy jednoczesnej obecności w kanałach pracowników wykonujących prace konserwacyjne podwozia, praca na dachach taboru, w bezpośredniej bliskości przewodów jezdnym znajdujących się pod napięciem (600 V), wykonywanie czynności przeglądowych przy urządzeniach elektrycznych oraz śliska podłoga kanału zanieczyszczonego smarem sprzyjają wszelkiego rodzaju wypadkom.

Aby im zapobiec, pracownicy zajezdni muszą być przeszkoleni w zakresie przepisów w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy, dotyczących obsługi wozów w zajezdniach, i w pracy swojej bezwzględnie ich przestrzegać.

## Rozdział II.

## Przepisy ogólne.

1. Przepisy w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy obowiązują wszystkich pracowników zajezdni, którzy odpowiednio do zakresu wykonywanych obowiązków ponoszą pełną osobistą odpowiedzialność z tytułu naruszania tych przepisów.

2. W razie wypadku przy pracy należy poszkodowanym udzielić natychmiastowej pierwszej pomocy oraz zażądać w razie potrzeby pomocy lekarskiej.

3. Wszyscy pracownicy zajezdni powinni być zapoznani z obowiązującymi przepisami i instrukcjami z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy oraz poddani egzaminowi sprawdzającemu, a zaświadczenie o dokonaniu tego obowiązku powinno być dołączone do akt personalnych pracownika.

4. Za właściwe przestrzeganie przepisów i zorganizowanie miejsc pracy zgodnie z niniejszymi przepisami oraz z ogólnymi

nymi przepisami z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy ponosi bezpośrednią odpowiedzialność wyznaczony kierownik danej roboty niezależnie od zajmowanego stanowiska służbowego oraz pracownicy sprawujący nadzór techniczny.

### Rozdział III.

#### Zajezdnie tramwajowe i trolejbusowe.

##### I. Teren przed zajezdnią.

1. Ze względu na to, że główne nasilenie ruchu przed zajezdnią odbywa się w porze nocnej (zjazdy i wyjazdy taboru) — teren ten powinien być dobrze oświetlony i zapewniać swobodne i bezpieczne manewrowanie wozami. Oświetlenie terenu powinno być wykonane zgodnie z przepisami PNE-02030.

2. Przed wjazdem na teren zajezdni powinna być zainstalowana na widocznym miejscu odpowiednia sygnalizacja świetlna, aby w razie potrzeby mogły być zatrzymane dalsze zjeżdżające wozy.

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

4. Obrzeża środkowe obydwu skrzydeł bram wjazdowych powinny być pomalowane w białoczerwone pasy poziome w celu zorientowania prowadzącego wóz o położeniu bramy i niebezpieczeństwie wychylenia się z wozu.

##### II. Zabezpieczenia sieciowe.

1. Sieć jezdna na terenie zajezdni powinna być wyposażona w odłączniki umożliwiające odłączenie napięcia zarówno w całej sieci zajezdniowej jednocześnie, jak i sieci poszczególnych torów.

2. Dotykanie bez zastosowania odpowiednich środków ochronnych zwisających przewodów jezdnych oraz innych zwisających elementów sieci górnej jest zabronione. Zwisające przewody i inne elementy sieci należy zabezpieczyć przed dotknięciem osób niepowołanych i dla usunięcia uszkodzenia żądać pomocy pogotowia sieci.

3. Przy pracach na sieci jezdnej stosować należy przepisy z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy przy robotach związanych z konserwacją, naprawą i budową sieci elektrotrakcyjnej górnej tramwajowej i trolejbusowej, stanowiące załącznik do zarządzenia Ministra Gospodarki Komunalnej z dnia 1 kwietnia 1953 r. (Monitor Polski Nr 30, poz. 169).

##### III. Czynności przetokowe i manewrowanie wozami.

1. Czynności przetokowe i manewrowanie przed zajezdnią oraz wewnątrz zajezdni może wykonywać tylko pracownik odpowiednio przeszkolony i posiadający prawo jazdy.

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

3. Szybkość jazdy przed zajezdnią i na terenie zajezdni nie może przekraczać 5 km/godz.

4. Zabrania się zatrzymywania wozów w bramach zajezdni.

5. Bramy wjazdowe do zajezdni powinny być po otwarciu zabezpieczone przy pomocy zaczepów blokujących, uniemożliwiających przypadkowe ich zamykanie.

##### IV. Hala zajezdniowa, mycie i czyszczenie wozów.

1. Oświetlenie ogólne hali zajezdniowej powinno umożliwiać powstawanie cieni między stojącymi wozami oraz powinno odpowiadać przepisom PNE-02030. Okna i świetliki dachowe powinny być stale utrzymywane w należytej czystości, a temperatura powinna być zgodna z normą B-02402.

2. Pracownicy zatrudnieni przy myciu i czyszczeniu wozów powinni być wyposażeni w odzież ochronną i roboczą przewidzianą normami świadczeń odzieżowych.

3. Mycie wozów strumieniem wody pod ciśnieniem dozwolone jest tylko na specjalnych stanowiskach, na których sieć górna powinna być w trakcie mycia wyłączona spod napięcia i uziemiona. Między odłącznikiem sieci a urządzeniem wodnym powinna być przewidziana blokada automatyczna.

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

5. Stanowiska do mycia wozów powinny posiadać urządzenia do odprowadzania wody.

6. Zmiecione z podłogi wozów śmieci należy zbierać w przewidziane do tego celu naczynia, a nie wymiatać ich na podłogę zajezdni. Przed zamiataniem podłoga powinna być pokropiona wodą.

7. Zabrania się pracownikom zatrudnionym przy myciu i czyszczeniu wozów (obrzędnym) wykonywania czynności w czasie manewrowania tymi wozami.

##### V. Kanały przeglądowe.

1. Kanały przeglądowe powinny być wyposażone z obydwu końców w wygodne schodki. Krawężniki kanałów powinny być bielone na biało.

2. Kanały przeglądowe powinny być wyposażone w studzienki odpływowe dla spływu zbierającej się w nich wody oraz kratki podłogowe.

3. Oświetlenie kanałów powinno być wykonane zgodnie z wymaganiami PNE. W odpowiednich odległościach powinny być rozmieszczone gniazda wtykowe do zasilania lamp przenośnych o obniżonym napięciu (24 V).

4. W bocznych ścianach kanałów powinny znajdować się na odpowiedniej wysokości wnęki dla umożliwienia umieszczenia tam podręcznych narzędzi.

5. Krawędzie poprzecznych mostków przejściowych nad kanałami powinny być pomalowane na kolor biały. Mostki te powinny posiadać ponadto poręcze.

6. Dźwigowe urządzenia kanałowe (podnośniki hydrauliczne, dźwigi elektryczne itp.) powinny odpowiadać przepisom wydanym dla tych urządzeń. Należy prowadzić okresowe kontrole ich stanu technicznego. Uszkodzone urządzenia należy natychmiast wycofywać z eksploatacji.

7. Wszystkie przyrządy pomocnicze używane podczas pracy w kanałach powinny być po zakończeniu pracy sprzątnięte z przejść międzykanałowych.

8. Zabrania się uruchamiania wozu lub pociągu przed uprzednim sprawdzeniem, czy na danym stanowisku kanałowym, wewnątrz wozu lub na dachu nie znajdują się pracownicy.

9. Nie zaleca się łączenia wozów na kanałach. W przypadkach koniecznych należy zastosować właściwe urządzenia zabezpieczające pracowników przed wypadnięciem do kanału. Jazda „pod pałąk” jest zabroniona.

10. Przechodzenie nad kanałami może odbywać się tylko przez mostki. Zabrania się przeskakiwania kanałów.

11. Należy przestrzegać, aby kanały i mostki poprzeczne były zawsze sprzątane; nie wolno pozostawiać lub wrzucać do kanałów i na mostki narzędzi, części wymiennych, smarów itp.

12. Zabrania się magazynowania złomu, części zamiennych, smarów itp. materiałów w przestrzeniach międzykanałowych (pod podestami zajezdni) i w kanałach.

#### VI. Urządzenia i narzędzia.

1. Przed wprowadzeniem w ruch podnośników kanałowych oraz innych urządzeń, jak podnośniki do silników, zestawy kołowe i mosty dźwigów ręcznych itp., należy sprawdzić ich stan techniczny. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń w tych urządzeniach należy bezzwłocznie zameldować o tym kierownikowi lub majstrowi zmianowemu zajezdni, który obowiązany jest urządzenie to natychmiast wycofać z użycia lub spowodować jego naprawę.

2. Narzędzia ręczne należy umieszczać wyłącznie w skrzynkach monterskich lub w torbach specjalnie do tego celu przystosowanych. Zabrania się umieszczania narzędzi w kieszeniach ubrania.

3. Narzędzia powinny być stale w należyłym stanie technicznym. Młotki, przecinaki, wybijaki itp. nie mogą mieć „grzybków”, klucze nie mogą być „powyrabiane” lub popękane, drewniane trzonki nie mogą być zbijane gwoździami lub związane drutem.

#### VII. Czynności przeglądowe.

1. Wprowadzanie wozów na stanowiska kanałowe powinno odbywać się z wielką ostrożnością przy szybkości maksymalnej 5 km/godz. W tym czasie wprowadzający powinien dawać akustyczne sygnały ostrzegawcze.

2. Brygada, której powierza się czynność podnoszenia i opuszczania nadwozia, powinna być odpowiednio przeszkolona.

3. Nadwozie podniesione dźwigami należy ustawiać na specjalnych koślach lub wózkach. W żadnym przypadku nadwozie nie może być przez czas naprawy pozostawione na dźwigach.

4. Po opuszczeniu nadwozia należy zdjąć pokrywę podłogową umieścić na swoich miejscach.

5. W czasie podnoszenia lub opuszczania nadwozia żaden z pracowników nie może znajdować się na dachu wozu,

wewnątrz wozu ani też w tej części kanału, nad którą czynność ta się odbywa.

6. Nie wolno układać narzędzi bądź materiałów na krawędziach kanału.

7. Podczas smarowania elementów trących (łożyska silnikowe, przekładnie kół zębatach, łożyska czopowe itp.) nie należy dopuszczać do zanieczyszczania oliwą lub smarami podłogi kanału bądź pomostu, stosując w tym celu odpowiednie naczynia zlewkowe.

8. Transport wszystkich części i zespołów podwozia powinien odbywać się mechanicznie. Zespoły transportowane powinny być zabezpieczone przed przesuwaniem się i spadnięciem.

#### VIII. Praca w wozie.

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

2. Lampy przenośne używane do oświetlania miejsc pracy powinny być zasilane napięciem 24 V.

3. Pokrywy podłogowe należy zamknąć niezwłocznie po ukończeniu czynności przeglądowych silników oraz innych zespołów znajdujących się pod podłogą wozu.

4. Pracownik przeprowadzający konserwację wnętrza musi zwracać uwagę na uszkodzenia poszycia wozu i wystające wkrętki oraz zdartą kratkę podłogową. Uszkodzenia te należy natychmiast usuwać. Podstawy siedzeń i oparcie, uchwyty przy siedzeniach, wejściach i wyjściach oraz wewnątrz wozu muszą być utrzymane w należytej czystości.

5. Zabrania się uruchamiania wozu w czasie, kiedy wykonuje się w nim jakąkolwiek czynność.

6. Należy przeprowadzać okresowe dezynfekowanie taboru według ustalonego harmonogramu.

7. Wszystkie wozy silnikowe powinny być zaopatrzone w odpowiednie środki gaśnicze, zgodnie z wymaganiami miejscowych organów przeciwpożarowych.

#### IX. Praca na dachu.

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

2. Drabina powinna być oparta o wóz na wprost drzwi wejściowych z prawej strony (patrzac w kierunku jazdy).

3. Wchodzący na dach powinien sprawdzić stan techniczny drabiny.

4. Przed wejściem na dach wozu należy odciągnąć od sieci odbieraki prądu i zabezpieczyć je przed możliwością samoczynnego połączenia się z siecią.

5. W wozach wyposażonych w chodniki dachowe należy poruszać się wyłącznie po tych chodnikach.

6. Pracujący na dachu powinien zachować szczególną ostrożność zapobiegającą ewentualnemu dotknięciu się siecią; dotyczy to w szczególności wozów o konstrukcji stalowej.

7. Zabrania się dotykania odgromników i wyłączników samoczynnych (automatów) przy podniesionych odbierakach prądu.

8. Zabrania się przebywania na dachu podczas jazdy wozu.

9. Zabrania się przeskakiwania z dachu jednego wozu na drugi.

10. Zabrania się zrzucania z dachu wszelkiego rodzaju narzędzi, jak również tarcz numerowych.

#### X. Praca w warsztatach pomocniczych.

1. Wszystkie obrabiarki i urządzenia potrzebne do napraw i konserwacji wozów powinny być zabezpieczone zgodnie z wydanymi dla tych urządzeń przepisami:

- 1) rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 28 kwietnia 1954 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na obrabiarkach do metali (Dz. U. Nr 25, poz. 192),
- 2) rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej, Przemysłu Ciężkiego oraz Zdrowia z dnia 7 lutego 1952 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na niektórych obrabiarkach do drewna (Dz. U. Nr 10, poz. 62).

2. W przypadkach konieczności spawania w hali zajezdniowej należy ściśle stosować przepisy rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 2 listopada 1954 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy spawaniu i cięciu metali (Dz. U. Nr 51, poz. 259).

3. Wszystkie obrabiarki i urządzenia powinny posiadać szczegółowe instrukcje o obsłudze, uwzględniające wymagania z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy.

#### XI. Pogotowie techniczne.

1. Załoga pogotowia technicznego powinna składać się ze specjalnie przeszkolonych pracowników zajezdni.

2. Wóz pogotowia technicznego powinien być wyposażony w odpowiedni sprzęt zapewniający szybkie i bezpieczne likwidowanie awarii, pomalowany na kolor ostrzegawczy, a w nocy odpowiednio oświetlony.

3. Sprzęt pogotowia technicznego powinien być okresowo kontrolowany w celu utrzymania go w ciągłej sprawności.

4. Sprzęt pomocniczy służący do usuwania awarii powinien być ułożony w wozie w sposób zapewniający szybkie i sprawne jego użycie.

5. Pracownicy wchodzący w skład pogotowia technicznego w czasie jazdy powinni zajmować ustalone i odpowiednio przystosowane miejsca siedzące w wozie.

6. Miejsce pracy pogotowia technicznego należy zabezpieczyć znakami ostrzegawczymi, a w nocy ponadto odpowiednio oświetlić. W porze nocnej wóz pogotowia technicznego powinien być wyposażony w czerwone światła ostrzegawcze, znajdujące się z przodu i z tyłu wozu.

#### Rozdział IV.

##### Przepisy dodatkowe dotyczące prac w zajezdniach tramwajowych.

1. Pracownik obsługujący zwrotnice podczas manewrowania wozami przed zajezdnią powinien posługiwać się gwizdkiem oraz ręcznym znakiem sygnalizacyjnym (typu drogowego), a w porze nocnej dodatkowo — latarką elektryczną.

2. Przy jeździe pociągiem w tył 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 czołowe „na przestrzał”.

3. Skład przelaczanego pociągu nie może przekraczać 4 wozów.

4. Sprzęganie wozów powinno odbywać się w zasadzie poza halą zajezdni na prostych odcinkach torów bez spadków.

5. Wozy stojące na torach postojowych przy zajezdniach powinny mieć odciągnięte odbieraki prądu i wyłączone obydwie wyłączniki samoczynne. Rączka kierunkowa nastawnika powinna być zdjeta i umieszczona na ławce w wozie nad piasecznicą. Ponadto wozy należy zahamować ręcznym hamulcem zabezpieczając korbę przed odbiciem.

6. Nawierzchnia między torami i zwrotnicami powinna być zabrukowana do główki szyny.

7. Zabrania się pozostawiania na międzytorzach części wagonowych oraz wszelkiego rodzaju materiałów odpadowych.

8. Nie wolno pozostawiać wozu lub pociągu na zapieczonym odcinku toru, gdyż może to spowodować ewentualność porażenia.

9. W okresie letnim należy nawierzchnię przed zajezdnią skrapiać wodą.

10. Po ustawieniu wozów w zajezdniach należy wykonać czynności podane w ust. 5, przy czym wyłączanie odbieraków prądu nie jest konieczne.

11. Zabrania się włączania sprzęgów świetlnych przy włączonych obwodach elektrycznych.

12. Przed nasmarowaniem ślizgacza usunięty z niego smar należy zebrać do specjalnego naczynia. Nie wolno pozostawiać dachu wozu zanieczyszczonego smarem.

#### Rozdział V.

##### Przepisy dodatkowe dotyczące prac w zajezdniach trolejbusowych.

1. Trolejbus postawiony przed zajezdnią lub w zajezdni przez kierowcę powinien mieć odciągnięte odbieraki (pałaki), wyłączony wyłącznik samoczynny, walek zwrotny ustawiony w pozycji zerowej oraz zaciągnięty hamulec ręczny.

2. Naprawę odbieraków prądu oraz wymianę wkładek należy wykonywać z wieży lub balkonu, przy których powinny być uchwyty do pałaków. W chwili wymiany wkładek lub naprawy pałaków należy obydwie pałaki odciągnąć od sieci. Podczas wykonywania tych czynności zabrania się dotykania sieci trakcyjnej.

3. Przy wykonywaniu jakichkolwiek czynności konserwacyjnych podwozia, nadwozia i aparatury rozrządzej odbieraki prądu muszą być odciągnięte od sieci trakcyjnej.

4. Przy wprowadzaniu wozu na kanał należy zabezpieczyć go przed wpadnięciem do kanału, przy czym w tym czasie w kanale nie może znajdować się żaden pracownik.

5. W przypadku wymiany przedniej lub tylnej osi (mostu) lub silnika należy przód lub tył podnieść przy pomocy podnośników oraz zabezpieczyć wóz przed przesunięciem się za pomocą podłożenia klinów pod koła, część zaś podniesioną zabezpieczyć stojakiem. Po wykonaniu tych czynności podnośniki należy zwolnić. W celu ułatwienia wyciągnięcia zespołu spod wozu należy go wymontować na wózek specjalnie do tego przystosowany, zabezpieczyć klinami przed przesunięciem i dopiero wówczas wyciągnąć wózek z danym zespołem spod trolejbusu.

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

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

8. Przed przystąpieniem do prac przeglądowo-naprawczych trolejbusu należy sprawdzić, czy odbieraki są odłączone

od sieci, następnie z tyłu wozu umieścić tabliczkę ostrzegawczą z napisem „Nie podłączać odbieraków”.

9. Przed oddaniem wozu do eksploatacji należy sprawdzić izolację induktorem 1000-woltowym. Oporność izolacji nie powinna być mniejsza od 1,3 megaoma. Wóz, który wykaze oporność izolacji mniejszą od 1,3 megaoma, nie może być dopuszczony do ruchu.