

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY

z dnia 16 grudnia 2021 r.

w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej

(Dz. U. z dnia 19 stycznia 2022 r., poz. 125)

Na podstawie art. 237¹⁵ § 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (Dz. U. z 2020 r. poz. 1320 oraz z 2021 r. poz. 1162) 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 eksploatacji liniowej, dotyczące:

- 1) obsługi i naprawy tramwajów, trolejbusów i autobusów, zwanych dalej "pojazdami";
- 2) budowy, konserwacji i naprawy sieci trakcyjnej, torów tramwajowych i innych urządzeń;
- 3) kierowców i motorniczych pojazdów komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej.

2. Przepisy rozporządzenia nie dotyczą pojazdów i urządzeń metra.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) komunikacji miejskiej - rozumie się przez to komunikację, o której mowa w art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1371 i 2445);
- 2) linii komunikacyjnej - rozumie się przez to linię, o której mowa w art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, 1005 i 1997);
- 3) operatorze publicznego transportu zbiorowego - rozumie się przez to podmiot, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;
- 4) organizatorze publicznego transportu zbiorowego - rozumie się przez to podmiot, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;
- 5) pracowniku pilotującym - rozumie się przez to pracownika, który zapewnia pomoc kierującemu pojazdem podczas wykonywania manewru cofania, obserwującego przestrzeń za cofającym się pojazdem oraz posiadającego środki umożliwiające wydawanie kierującemu pojazdem poleceń i jego ostrzeganie o niebezpieczeństwie;
- 6) 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;
- 7) urządzeniach elektroenergetycznych - rozumie się przez to urządzenia, instalacje i sieci, które wytwarzają, przetwarzają, przesyłają, rozdzielają i odbierają energię elektryczną;
- 8) warsztatach - rozumie się przez to pomieszczenia pracy w halach i budynkach zaplecza technicznego wraz z wyposażeniem;
- 9) 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.

§ 3. Pracodawca zapewnia nadzór nad stanem technicznym oraz procesem obsługi i naprawy maszyn, urządzeń i pojazdów, a także utrzymuje je w stanie technicznym zgodnym z dotyczącymi ich przepisami przez cały okres eksploatacji.

§ 4. 1. Pracodawca określa prace lub czynności, przy których istnieje możliwość wystąpienia szczególnego zagrożenia dla życia i zdrowia, które powinny być wykonywane co najmniej przez dwie osoby w celu zapewnienia asekuracji. 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 1 m;
- 5) przy urządzeniach elektroenergetycznych będących pod napięciem;
- 6) przy przyłączaniu pojazdu do holownika;
- 7) przy sprzęganiu pojazdów;
- 8) przy usuwaniu awarii w warunkach czynnego ruchu drogowego lub w pasie drogowym;
- 9) przy cofaniu pojazdów;
- 10) przy montażu i demontażu dużych podzespołów, przy czym wykaz takich podzespołów powinien być umieszczony w stanowiskowych instrukcjach bezpieczeństwa i higieny pracy;
- 11) przy obsłudze tokarki podtorowej.

2. Wykaz prac i czynności, o których mowa w ust. 1, określa pracodawca w uzgodnieniu z zakładowymi organizacjami związkowymi oraz zakładowym społecznym inspektorem pracy, a w przypadku ich braku - z pracownikami lub ich przedstawicielami.

3. Wymaganie, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, nie dotyczy prac polegających wyłącznie na kontroli, konserwacji i czyszczeniu rozjazdów, zwrotnic i torowisk tramwajowych, jeżeli czynności odbywają się poza ruchem liniowym i na torowiskach wydzielonych. Jeżeli zwrotnice są zlokalizowane na przejazdach drogowych, jest wymagana asekuracja.

4. Wymaganie, o którym mowa w ust. 1 pkt 5, nie dotyczy wymiany żarówek, świetlówek i pozostałych źródeł światła oraz przynależnego do nich osprzętu w obwodach o napięciu do 1000 V.

5. Wymaganie, o którym mowa w ust. 1 pkt 9, nie dotyczy tramwajów wyposażonych w stanowisko kierowania z tyłu tramwaju oraz autobusów, w których zastosowano urządzenia pośredniego widzenia zapewniające kierującemu pojazdem widoczność przestrzeni za pojazdem, takie jak kamera cofania z monitorem na stanowisku kierującego pojazdem.

§ 5. 1. Instrukcje bezpieczeństwa i higieny pracy dla poszczególnych stanowisk pracy pracodawca określa w instrukcjach stanowiskowych, przy uwzględnieniu aktualnych wymagań techniczno-technologicznych.

Instrukcje powinny określać w szczególności:

- 1) sposoby zapewniające bezpieczeństwo wykonywanych czynności;
- 2) czynności o szczególnym zagrożeniu dla życia i zdrowia, które powinny być wykonywane przez co najmniej dwie osoby;
- 3) stosowane w zakładzie pracy znaki i sygnały, opracowane na podstawie załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. z 2003 r. poz. 1650, z 2007 r. poz. 330, z 2008 r. poz. 690, z 2011 r. poz. 1034 oraz z 2021 r. poz. 2088);
- 4) rodzaje prac, które wymagają bezwzględnie wyłączenia napięcia;
- 5) rodzaje prac, przy których obowiązuje stosowanie sprzętu ochronnego i środków ochrony indywidualnej;
- 6) sposoby postępowania w sytuacjach awaryjnych.

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

3. Pracodawca okresowo aktualizuje instrukcje i procedury, o których mowa w ust. 1 i 2, i na bieżąco przekazuje aktualizacje instrukcji i procedur do wiadomości i do stosowania pracownikom oraz zapewnia do nich stały dostęp.

4. Pracownicy są obowiązani do przestrzegania instrukcji i procedur, o których mowa w ust. 1 i 2.

5. Pracodawca sprawuje nadzór nad przestrzeganiem przez pracowników instrukcji i procedur, o których mowa w ust. 1 i 2.

§ 6. Wymagania bezpieczeństwa i higieny pracy przy urządzeniach elektroenergetycznych oraz kwalifikacje osób zatrudnionych przy eksploatacji i dozorze tych urządzeń określa rozporządzenie Ministra Energii z dnia 28 sierpnia 2019 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy urządzeniach energetycznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1210).

§ 7. Pracownik wykonujący prace prowadzone na torach lub przy sieci trakcyjnej, w zajezdniach lub w pasie drogowym, powinien być ubrany w odzież zgodną z normą przenoszącą normę europejską dla odzieży ostrzegawczej o intensywnej widzialności. W warunkach ograniczonej widoczności pracownika wyposaża się w przenośną oprawę emitującą migające światło ostrzegawcze koloru żółtego.

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

§ 9. Pracodawca lub osoba sprawująca w imieniu pracodawcy nadzór nad wykonywaniem prac remontowych sieci trakcyjnej lub torowisk, w przypadku stwierdzenia, że sposób wykonywania prac jest nieprawidłowy i stwarza bezpośrednie zagrożenie dla życia i zdrowia pracowników i osób trzecich 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. Zajezdnie oraz warsztaty tramwajowe i trolejbusowe powinny być wyposażone w urządzenia umożliwiające odłączenie spod napięcia całej sieci trakcyjnej lub jej części oraz w sygnalizację świetlną informującą o odłączeniu napięcia. Kolor zielony sygnalizacji świetlnej oznacza brak napięcia w sieci i zezwala na wykonywanie prac na pojeździe. Kolor czerwony sygnalizacji świetlnej oznacza sieć pod napięciem i zakaz wykonywania prac na tym pojeździe.

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

§ 11. 1. Bramy wjazdowe, wyjazdowe i przejazdowe powinny spełniać wymagania określone w przepisach techniczno-budowlanych oraz przepisach dotyczących ochrony przeciwpożarowej, a także w zależności od sposobu otwierania powinny spełniać następujące wymagania podstawowe:

- 1) bramy otwierane do góry powinny posiadać funkcje zapobiegające ich przypadkowemu opadaniu;
- 2) skrzydła bram powinny posiadać funkcje zapobiegające ich przypadkowemu zamknięciu;
- 3) bramy otwierane i zamykane mechanicznie powinny funkcjonować w taki sposób, aby nie stwarzały zagrożenia powstawania urazów, a ponadto powinny:
 - a) umożliwiać natychmiastowe zatrzymanie ruchu bramy w przypadku pojawienia się przeszkody w świetle bramy,
 - b) być przystosowane do ręcznego otwierania i zamykania.

2. Skrzydła bram powinny posiadać zabezpieczenie przed możliwością zetknięcia się z przewodami sieci trakcyjnej.

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

- 1) ciągi komunikacyjne i transportowe dla pojazdów, dla ruchu pieszego oraz miejsca postojowe;
- 2) zakazy i nakazy dotyczące wjazdu, zatrzymania, postoju i ruchu kołowego oraz ruchu pieszego na wewnętrznych drogach komunikacyjnych i transportowych;
- 3) maksymalne prędkości środków transportu i komunikacji na wewnętrznych drogach komunikacyjnych i transportowych oraz w halach i budynkach, gdzie znajdują się stanowiska pracy;

- 4) w zajezdniach eksploatujących pojazdy zasilane paliwami gazowymi:
 - a) tablice informacyjne dla kierujących pojazdami przewożącymi paliwa gazowe,
 - b) oznakowanie stref bezpieczeństwa dla pojazdów tankujących paliwa gazowe;
- 5) w zajezdniach posiadających stację do tankowania paliw napędowych i płynów:
 - a) oznakowanie i wyznaczenie stref niebezpiecznych, zgodnie z przepisami przeciwpożarowymi i normą przenoszącą normę europejską dotyczącą symboli graficznych, barw bezpieczeństwa i znaków bezpieczeństwa,
 - b) oznakowanie i wyznaczenie jednego kierunku jazdy - w przypadku wewnętrznych dróg komunikacyjnych i transportowych o szerokości niepozwalającej na ruch dwukierunkowy.

2. Miejsca składowania gazów technicznych należy zlokalizować na zewnątrz budynków, poza stanowiskami pracy, oraz zadaszyć i odpowiednio oznakować, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 23 grudnia 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy produkcji i magazynowaniu gazów, napełnianiu zbiorników gazami oraz używaniu i magazynowaniu karbidu (Dz. U. z 2004 r. poz. 59).

§ 13. Główki szyn tramwajowych na terenie zajezdni i warsztatów nie powinny wystawać ponad nawierzchnię przejść dla pieszych i przejazdów. Dopuszcza się obniżenie nawierzchni w strefie uszczelnień przyszynowych do 5 mm poniżej poziomu główek szyn w odległości nie większej niż 5 cm od tej szyny.

§ 14.

1. Usytuowane w pomieszczeniach stanowiska obsługowe i naprawcze, na których są wykonywane czynności przy pojazdach z silnikami spalinowymi wymagające utrzymywania silnika w ruchu, wyposaża się w indywidualny wyciąg spalin przystosowany do rodzaju obsługiwanych pojazdów i zapewniający utrzymanie stężeń czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy poniżej najwyższych dopuszczalnych wartości określonych w rozporządzeniu Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 12 czerwca 2018 r. w sprawie najwyższych dopuszczalnych stężeń i natężeń czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy (Dz. U. poz. 1286, z 2020 r. poz. 61 oraz z 2021 r. poz. 325).

2. Pomieszczenia, o których mowa w ust. 1, wyposaża się w system detekcji CO współpracujący z wentylacją i uruchamiający alarm w przypadku przekroczenia wartości dopuszczalnych stężeń CO.

§ 15.

1. Kanały przeglądowe i naprawcze, zwane dalej "kanałami", powinny posiadać wnęki wejściowe ze schodami rozmieszczone w odległości co najmniej 25 m od siebie, a w przypadku ich braku - schody powinny być zainstalowane na każdym krańcu kanału. Schody należy utrzymywać w stanie zapewniającym bezpieczeństwo wchodzenia i wychodzenia. W przypadku gdy kanał posiada schody tylko z jednej strony, to druga strona kanału powinna posiadać drabinę metalową trwale przymocowaną do ściany kanału.

2. Długość kanałów powinna być większa niż długość pojazdów i umożliwiać bezpieczne wyjście z kanału poza obrys stojącego pojazdu.

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

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

5. Ściany i posadzki kanałów powinny być równe, niepyłące i pokryte materiałami łatwo zmywalnymi. Posadzki kanałów powinny być pokryte materiałami o właściwościach antypoślizgowych.

6. Kanały powinny być wyposażone w:

- 1) urządzenia odpływowe uniemożliwiające gromadzenie się cieczy na posadzce kanału;
- 2) gniazda wtykowe do podłączenia lamp przenośnych, zasilanych prądem o napięciu bezpiecznym, o ile takie lampy są stosowane;
- 3) oświetlenie, ogrzewanie i wentylację.

7. Kanały zaprojektowane jako nieprzelotowe powinny być wyposażone w urządzenia uniemożliwiające niekontrolowane przemieszczanie się pojazdów.

§ 16.

1. Najazdy na kanały i ich obrzeża powinny być oznakowane liniami naniesionymi w sposób trwały na posadzce. Linie powinny być koloru żółtego lub białego i mieć szerokość minimum 10 cm. Linie powinny być naniesione wzdłuż obrzeży kanałów oraz w takiej odległości od krawędzi kanału, aby obejmowały obrys

pojazdów wyjeżdżających i wjeżdżających na kanał. Dopuszcza się oznakowanie barwą bezpieczeństwa całej szerokości pasa najazdowego, zgodnie z normą przenoszącą normę europejską dotyczącą symboli graficznych, barw bezpieczeństwa i znaków bezpieczeństwa.

2. Kanały na stałe wyłączone z eksploatacji powinny być oznakowane oraz ogrodzone lub przykryte na całej długości.

§ 17.

1. Na stanowiskach pracy, na których są wykonywane prace związane z obsługą i naprawą autobusów zasilanych paliwem metanowym, jest wymagane:

- 1) wyposażenie w urządzenia monitorujące poziom stężenia metanu w powietrzu; w razie wystąpienia niebezpiecznego stężenia tego gazu, urządzenia takie wydają ostrzeżenia w postaci optycznych lub dźwiękowych sygnałów alarmowych, tak aby osoby pracujące mogły opuścić przestrzeń zagrożoną przed zaistnieniem warunków powodujących wybuch;
- 2) wykonanie wszystkich instalacji, w tym wentylacji mechanicznej i instalacji oświetleniowej, w wykonaniu przeciwwybuchowym; na stanowiskach należy stosować urządzenia wstrzymujące automatycznie pracę wentylatorów w razie powstania pożaru i sygnalizujące ich wyłączenie, jeżeli działanie wentylatorów mogłoby przyczynić się do rozprzestrzenienia pożaru;
- 3) wykonanie posadzek antystatycznych na powierzchni rzutu poziomego pojazdu powiększonego o pas szerokości 1 m z każdej strony - na stanowisku naprawy pojazdów;
- 4) wykonywanie prac przy instalacji gazowej z wykorzystaniem narzędzi nieiskrzących.

2. W zakresie nieuregulowanym w ust. 1 w odniesieniu do stanowisk, o których mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 8 lipca 2010 r. w sprawie minimalnych wymagań, dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy, związanych z możliwością wystąpienia w miejscu pracy atmosfery wybuchowej (Dz. U. poz. 931).

Rozdział 3

Obsługa i naprawa pojazdów. Manewrowanie pojazdami

§ 18.

1. Dopuszczalne prędkości pojazdów nie mogą przekraczać:

- 1) 10 km/h - na terenach zajezdni; w wyjątkowych przypadkach na terenach zajezdni tramwajowych, gdy do sterowania ruchem na terenie zajezdni zastosowano elektroniczny system sterowania ruchem, dopuszcza się prędkość nieprzekraczającą 20 km/h;
- 2) 5 km/h - przy wjazdach do hal i warsztatów oraz w trakcie ruchu wewnątrz hal i warsztatów, a także na stacjach paliw.

2. Niedopuszczalne jest przeprowadzanie prób rozpędzania i hamowania pojazdów na placach postojowych, wiązkach torowisk i drogach do tego nieprzeznaczonych. Czynności te powinny być wykonywane na wydzielonych i odpowiednio oznakowanych odcinkach wewnętrznych dróg komunikacyjnych i transportowych zajezdni, a prędkość pojazdów nie może przekraczać 30 km/h.

3. Wszelkie czynności związane z przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów mogą być wykonywane wyłącznie na wydzielonych i odpowiednio oznakowanych odcinkach wewnętrznych dróg komunikacyjnych i transportowych, a prędkość pojazdu nie może przekraczać 50 km/h na wyznaczonym odcinku.

§ 19.

1. Czynności przetokowe oraz manewrowanie pojazdami na terenach zajezdni i warsztatów może przeprowadzać pracownik posiadający uprawnienie do kierowania danym typem pojazdu na drogach publicznych.

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

§ 20.

1. Przy wprowadzaniu i wyprowadzaniu pojazdu na stanowisko przeglądowe, obsługowe lub naprawcze, kierujący pojazdem powinien zachować należyłą ostrożność oraz stosować się do sygnałów podawanych przez

pracownika pilotującego, a w szczególności zatrzymać pojazd w celu sprawdzenia przez kierującego lub pracownika pilotującego, że w kanale nie znajdują się inni pracownicy. Pracownika pilotującego wyznacza pracodawca.

2. Pracownik pilotujący powinien znajdować się w miejscu zapewniającym dobrą widoczność obszaru za pojazdem, pozostając poza torem jazdy i w bezpiecznej odległości od pojazdu. Dopuszcza się pozostawianie przez pracownika pilotującego wewnątrz pojazdu w tylnej jego części, gdy ma zapewnioną odpowiednią widoczność toru jazdy oraz nie ogranicza pola widzenia kierującego pojazdem.

3. Pojazd powinien być ustawiony na stanowisku w sposób umożliwiający swobodne wejście pracowników do kanału i być zabezpieczony przed przemieszczaniem się. Podczas prac naprawczych należy stosować bariery lub sygnalizację świetlną informującą o prowadzonych pracach w kanale.

4. W czasie wprowadzania pojazdu na kanał niedopuszczalne jest przebywanie pracownika w kanale.

§ 21.

1. Przed uruchomieniem pojazdu stojącego nad kanałem kierujący pojazdem powinien sprawdzić, czy w kanale nie znajdują się pracownicy. Jeżeli w kanale znajdują się pracownicy, to kierujący pojazdem powinien ostrzec ich o zamiarze uruchomienia pojazdu i ruszenia nim, używając sygnału dźwiękowego. Używanie sygnału dźwiękowego nie jest wymagane na stanowiskach przeglądowych, jeżeli czynności są w nich wykonywane jednocześnie na kilku znajdujących się w pobliżu stanowiskach, a użycie sygnału dźwiękowego mogłoby być niejednoznacznie zrozumiane. W takim przypadku należy posługiwać się urządzeniami technicznymi zapewniającymi dwukierunkową łączność głosową pomiędzy kierującym pojazdem a pracownikami pozostającymi w kanale.

2. Niedopuszczalne jest ruszanie pojazdem podczas wykonywania przy nim czynności obsługowych lub naprawczych, a także stanie na stopniach i zderzakach oraz wskakiwanie i wyskakiwanie z pojazdu w czasie ruchu.

§ 22.

1. Pracownik obsługujący zwrotnice oraz pilotujący tramwaj podczas cofania powinien wydawać polecenia kierującemu pojazdem za pomocą gwizdka, poleceń głosowych lub umownych znaków, a w przypadku pozostawania na zewnątrz pojazdu - powinien być ubrany w kamizelkę, zgodną z normą przenoszącą normę europejską dla odzieży ostrzegawczej o intensywnej widzialności. W warunkach ograniczonej widoczności lub utrudnionej komunikacji głosowej powinien posługiwać się urządzeniami technicznymi zapewniającymi dwukierunkową łączność głosową z kierującym pojazdem lub możliwość uruchomienia hamulców tramwaju.

2. Niedopuszczalne jest przetaczanie przy pomocy innego tramwaju składu tramwajowego składającego się z więcej niż trzech wagonów, przy czym wagon wielozłonowy składający się z więcej niż dwóch członów traktuje się jako dwa wagony pojedyncze.

3. Sprzęganie wagonów powinno odbywać się poza kanałami i na prostych, poziomych odcinkach torów. W sytuacjach 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.

§ 23.

1. Cofanie tramwajem należy wykonywać z pulpitu manewrowego umieszczonego z tyłu tramwaju.

2. W przypadku braku lub awarii pulpitu manewrowego dopuszcza się wykonanie manewru cofania ze stanowiska motorniczego. W tym przypadku jest wymagany udział pracownika pilotującego.

3. Pracownik pilotujący jest obowiązany:

1) poruszać się obok cofanego tramwaju, pozostawać w odległości zapewniającej bezpieczeństwo oraz w polu widzenia kierującego tramwajem lub pozostawać w tylnej części wnętrza pojazdu w miejscu zapewniającym odpowiednią widoczność;

2) obserwować drogę, po której porusza się tramwaj, oraz zwracać uwagę na prawidłowość przebiegu drogi i ewentualne przeszkody;

3) podawać kierującemu tramwajem wcześniej uzgodnione sygnały i znaki zgodnie z przyjętą instrukcją.

4. Prędkość cofanego tramwaju nie może przekraczać 10 km/h, a w przypadku asysty pracownika pilotującego poruszającego się obok cofanego tramwaju nie może przekraczać 5 km/h.

5. W trakcie cofania tramwaju kierujący tramwajem powinien stosować się do znaków i sygnałów podawanych przez pracownika pilotującego.

Rozdział 4

Przechodzenie pieszych

§ 24.

1. Przechodzenie nad otwartymi kanałami może się odbywać tylko przy zastosowaniu kładek lub przeznaczonych do tego pomostów.
2. Krawędzie pomostów i podestów powinny być oznakowane barwami bezpieczeństwa zgodnymi z normą przenoszącą normę europejską dotyczącą symboli graficznych, barw bezpieczeństwa i znaków bezpieczeństwa. Pomosty i podesty powinny mieć informację o dopuszczalnym obciążeniu.
3. Niedopuszczalne jest przechodzenie pieszych przez bramy w trakcie ruchu pojazdów, z wyjątkiem bram, w których przejście dla pieszych zostało odgrodzone balustradą.

Rozdział 5

Prace na wysokości

§ 25.

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. Pracownik wykonujący pracę na dachu pojazdu powinien być wyposażony w odpowiednie urządzenia chroniące przed upadkiem z wysokości.
2. Jeżeli pojazd stoi na stanowisku naprawczym, na którym z obu boków znajdują się pomosty, to pracownik może wykonywać pracę bezpośrednio na dachu pojazdu bez dodatkowego zabezpieczenia przed upadkiem z wysokości. Nie dotyczy to prac od czoła i tyłu pojazdu.
3. Pomosty powinny być zabezpieczone barierami i mieć wysokość równą lub zbliżoną do wysokości pojazdu, natomiast odległość pomiędzy krawędzią pomostu a krawędzią pojazdu powinna wynosić nie więcej niż 15 cm.
4. Dopuszcza się pracę z użyciem pomostów przejezdnych ustawionych z jednej strony pojazdu, wyposażonych w rozkładane pełne obarierowanie.
5. Stan techniczny urządzeń, o których mowa w ust. 1, powinien być sprawdzony przed każdorazowym użyciem, zgodnie z zaleceniami producenta.
6. Wchodzenie na dach pojazdu powinno się odbywać za pomocą pomostów. W przypadku braku pomostów dopuszcza się wchodzenie na dach pojazdu za pomocą drabin odpowiednio zabezpieczonych przed przesunięciem.
7. Pracodawca wyznacza osoby, które będą prowadziły bezpośredni nadzór nad pracami, o których mowa w ust. 1.
8. Prace, o których mowa w ust. 1, powinny być wykonywane przy odłączonych odbierakach prądu i wyłączonym napięciu w sieci trakcyjnej. Praca przy podniesionym odbieraku prądu jest dopuszczalna podczas prac związanych z naprawą i przeglądem pantografu, przy wyłączonym napięciu i uszynionej sieci trakcyjnej oraz użyciu przegrody izolującej pomiędzy pantografem a siecią trakcyjną. Szczegółową procedurę wykonywania tych prac powinna określać instrukcja, o której mowa w § 5.
9. Wykonywanie prac przy ścianach czołowych i tylnych pojazdów stojących na kanałach może odbywać się przy zastosowaniu pomostów lub innych urządzeń z balustradą zabezpieczającą od strony otwartego kanału.

Rozdział 6

Prace przy pojazdach

§ 26.

1. Czynności obsługowe i naprawcze przy pojazdach powinny być wykonywane zgodnie z instrukcją, o której mowa w § 5.

2. Pojazdy, nadwozia lub podwozia w trakcie wykonywania czynności obsługowych i naprawczych powinny być zabezpieczone przed przemieszczaniem się w sposób odpowiedni do rodzaju pojazdu oraz warunków pracy. Części podniesione powinny być zabezpieczone przed samoczynnym opadnięciem, a podniesione klapy wystające poza obrys pojazdu należy odpowiednio zabezpieczyć i oznakować, stosując na przykład pachołki.
3. Pojazd może być podniesiony jedynie na podnośniku, który posiada mechaniczne zabezpieczenie przed niekontrolowanym opuszczeniem.
4. Odłączania nadwozia od podwozia, wymiany silnika lub innych ciężkich zespołów dokonuje się na stanowiskach wyposażonych w urządzenia techniczne eliminujące wysiłek fizyczny związany z dźwiganiem. Urządzenia podnośnikowe wyposaża się w blokadę zabezpieczającą przed możliwością samoczynnego opuszczenia nadwozia.
5. W czasie podnoszenia, opuszczania i przetaczania pojazdu lub nadwozia i podwozia zabrania się przebywania pracownika we wnętrzu pojazdu, na pojeździe oraz pod pojazdem.
6. Przetaczanie podwozia lub nadwozia na stanowisko remontowe powinno odbywać się wyłącznie za pomocą urządzeń mechanicznych.
7. W pojazdach będących w naprawie w kabinie kierującego pojazdem należy umieścić w sposób widoczny informację o zakazie uruchamiania lub przemieszczania pojazdu.
8. Stanowiska naprawcze pojazdów zasilanych paliwem gazowym powinny być wyposażone w instalacje umożliwiające opróżnienie zbiorników. W uzasadnionych przypadkach w pojazdach zasilanych metanem dopuszcza się odprowadzanie gazu do atmosfery. Gaz powinien być odprowadzany możliwie najdalej od potencjalnych źródeł zapłonu.

§ 27.

1. Otwarte pokrywy podłogowe w pojeździe powinny być oznakowane i odgródzone, a po ukończeniu prac oraz po każdorazowym opuszczeniu stanowisk pracy przez pracowników powinny zostać zamknięte.
2. Podczas prowadzonych prac otwarte pokrywy podłogowe w pojeździe powinny być wyraźnie oznakowane oraz wygródzone dla bezpieczeństwa innych pracowników.

§ 28.

1. Podczas smarowania elementów trących pojazdu i przy wymianie oleju stosuje się zabezpieczenia, które uniemożliwiają zanieczyszczenie kanału lub pomostu.
2. Po zakończeniu pracy narzędzia, części zamienne i elementy zdemontowane z pojazdów usuwa się, w szczególności ze stanowisk pracy, kanałów, torowisk i międzytorzy.

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

§ 30.

1. Mycie pojazdów odbywa się na specjalnie do tego celu przeznaczonych stanowiskach wyposażonych w urządzenia do mechanicznego mycia oraz odprowadzania wody.
2. Mycie pojazdów z napędem elektrycznym z sieci w myjni mechanicznej może odbywać się bez odłączenia sieci trakcyjnej od napięcia, pod warunkiem:
 - 1) 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 odbywa się zgodnie z instrukcją, o której mowa w § 5.

§ 31.

1. Pracownik wykonujący prace pod pojazdem podniesionym na podnośniku lub znajdującym się na kanale naprawczym obowiązany jest stosować w szczególności sprzęt ochrony indywidualnej chroniący głowę przed uderzeniami o elementy konstrukcji pojazdu.
2. Dopuszcza się stosowanie hełmów lekkich ochronnych, w postaci tekstylnych czapek z wkładem ochronnym, spełniających wymagania normy przenoszącej normę europejską dotyczącą środków ochrony głowy.

3. Stosowanie hełmów lekkich ochronnych nie jest dopuszczalne przy pracach, przy których istnieje zagrożenie upadkiem z wysokości lub upadkiem przedmiotu z wysokości.

§ 32. W celu zapewnienia właściwych wymagań bezpieczeństwa i higieny pracy przy czynnościach związanych z tankowaniem oraz obsługą zbiorników ze skroplonym gazem ziemnym (LNG):

1) pracownicy powinni posiadać odpowiednie uprawnienia wydane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego potwierdzające kwalifikacje niezbędne do wykonania czynności, o których mowa w § 15a rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 20 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 1465);

2) stanowiska pracy powinny spełniać wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz. U. z 2014 r. poz. 1853 oraz z 2017 r. poz. 282).

Rozdział 7

Sieć trakcyjna

§ 33.

1. Prace przy sieci trakcyjnej wykonuje się 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.

§ 34.

1. Niedopuszczalne jest prowadzenie prac przy sieci trakcyjnej przy prędkości wiatru przekraczającej 10 m/s, wyładowaniach atmosferycznych oraz przy temperaturze powietrza niższej niż -15°C.
2. Zakaz prowadzenia prac w temperaturze, o której mowa w ust. 1, nie dotyczy prac przy sieci trakcyjnej, które są wykonywane w celu usunięcia awarii.

§ 35.

1. W przypadku zerwania sieci trakcyjnej zwisające lub leżące elementy zabezpiecza się przed dostępem osób postronnych w promieniu co najmniej 10 m.
2. Do czasu przygotowania strefy pracy, niedopuszczalne jest dotykanie zerwanych przewodów sieci trakcyjnej i innych elementów sieci trakcyjnej bez zastosowania środków ochrony przed porażeniem prądem elektrycznym.

§ 36. Demontowany przewód sieci trakcyjnej zwija się bezpośrednio na bęben lub po pocięciu na określone odcinki składa w przeznaczonych do tego miejscach.

§ 37.

1. Prace przy sieci trakcyjnej wykonuje zespół składający się co najmniej z dwóch osób 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, prowadzi się zgodnie z instrukcją, o której mowa w § 5, uwzględniającą dokumentację techniczną producenta tych pojazdów.
3. Urządzenia podnośnikowe, o których mowa w ust. 1, powinny być co 6 miesięcy poddawane przeglądom kontrolnym. Zakres przeglądów kontrolnych określa pracodawca, a wyniki przeglądów i dokonane naprawy są wpisywane do książek kontroli tych urządzeń.
4. Niedopuszczalne jest prowadzenie prac na pomostach roboczych urządzeń podnośnikowych, o których mowa w ust. 1, bez ustawionych balustrad ochronnych oraz stosowania indywidualnego sprzętu chroniącego pracownika przed upadkiem z wysokości.

§ 38.

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 10 km/h oraz zachowania odległości 1,5 m pomiędzy górną krawędzią balustrady pomostu roboczego a najniższym punktem sieci trakcyjnej.
3. Pomiędzy kierującym pojazdem a pracownikami znajdującymi się na pomoście roboczym powinna być zapewniona stała dwukierunkowa łączność głosowa za pomocą urządzeń technicznych.
4. Kierujący pojazdem może ruszyć pojazdem tylko na polecenie osoby kierującej pracą.

§ 39.

1. Przy wchodzeniu na pomost roboczy podnośnika jest niedopuszczalne używanie drabin przystawnych, niepołączonych z konstrukcją urządzenia.
2. Narzędzia i materiały na pomoście roboczym umieszcza się w pojemnikach zamocowanych na pomoście roboczym w sposób wykluczający możliwość potknięcia się pracownika.

§ 40.

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 mocuje się do części konstrukcyjnych w sposób uniemożliwiający wyslizgnięcie się przewodu.
3. Niedopuszczalne jest mocowanie elementów sieci trakcyjnej, na które działają siły naciągu, do konstrukcji pojazdów lub wagonów.

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

Rozdział 8

Tory tramwajowe

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

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

§ 43.

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.

§ 44.

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. Używanie urządzeń dźwignicowych do pracy pod siecią trakcyjną będącą pod napięciem jest dopuszczalne wyłącznie w przypadku wykonywania niewielkich prac niewymagających zatrzymania ruchu tramwajowego na dłuższy czas oraz przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa przeciwporażeniowego. W pozostałych przypadkach używanie urządzeń dźwignicowych do pracy pod siecią trakcyjną będącą pod napięciem jest niedopuszczalne.

§ 45. Pracodawca, który zarządza torowiskiem, zapewnia, aby dojścia do zwrotnic rozjazdowych i innych miejsc, po których przechodzą motorniczy, w szczególności w celu ręcznego przełożenia zwrotnicy, posiadały nawierzchnię utwardzoną i równą.

Rozdział 9

Dodatkowe wymagania dotyczące warunków pracy prowadzących pojazdy na liniach komunikacyjnych w komunikacji miejskiej

§ 46.

1. Pracodawca będący operatorem lub przewoźnikiem publicznego transportu zbiorowego współfinansowanego za pośrednictwem rekompensaty, o której mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, zapewnia kierującym pojazdami na liniach komunikacyjnych możliwość skorzystania z:

- 1) toalety podstawowej - nie rzadziej niż co 180 min pracy;
- 2) pomieszczenia socjalnego - nie rzadziej niż co 240 min pracy.

2. Toaleta podstawowa powinna:

- 1) być zlokalizowana w odległości nie większej niż 250 m od miejsca wyznaczonego do postoju pojazdu, mierzonej po najkrótszej trasie dojścia od pojazdu do toalety;
- 2) być wyposażona we właściwe środki higieny osobistej i oświetlenie;
- 3) mieć zapewnioną obsługę w zakresie zachowania czystości;
- 4) być przyłączona do sieci energetycznej, kanalizacyjnej oraz wodociągowej, zgodnie z wymaganiami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2019 r. poz. 1065 oraz z 2020 r. poz. 1608 i 2351);
- 5) mieć ograniczony dostęp dla osób z zewnątrz.

3. Liczba toalet powinna być dostosowana do planowanej liczby pracowników przebywających na krańcu linii komunikacyjnej w taki sposób, aby jedna umywalka, miska ustępowa i pisuar przypadały na każde 10 miejsc postojowych, lecz nie mniej niż po jednym urządzeniu w przypadku mniejszej liczby miejsc postojowych.

4. Jeżeli na krańcu linii komunikacyjnej planuje się przebywanie jednocześnie więcej niż 10 osób, powinny być zapewnione oddzielne toalety damska i męska.

5. Dopuszcza się stosowanie tymczasowych, nieskanalizowanych ustępów wyłącznie okresowo w sytuacjach, gdy ze względów technicznych nie jest możliwe zapewnienie ich w inny sposób.

6. Na krańcach linii komunikacyjnych, na których są zlokalizowane obiekty posiadające pomieszczenie socjalne, toalety powinny być wyposażone w bieżącą wodę, powinny posiadać przyłączenie do sieci kanalizacyjnej lub zbiornika oraz powinny być ogrzewane i wentylowane, zgodnie z wymaganiami rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy.

7. Pomieszczenie socjalne powinno:

- 1) być zlokalizowane w odległości nie większej niż 250 m od miejsca wyznaczonego do postoju pojazdu, mierzonej po najkrótszej trasie dojścia od pojazdu do pomieszczenia socjalnego;
- 2) być ogrzewane, oświetlone i wentylowane;
- 3) być wyposażone w:
 - a) umywalkę i zlewozmywak z bieżącą wodą, ciepłą i zimną,
 - b) wodę zdatną do picia,
 - c) środki higieny osobistej,
 - d) urządzenie do zagotowania wody,
 - e) urządzenie do podgrzewania posiłku,
 - f) miejsca siedzące dla pracowników,
 - g) toaletę, o której mowa w ust. 6;
- 4) mieć ograniczony dostęp dla osób z zewnątrz.

8. Na każdego z pracowników jednocześnie spożywających posiłek powinno przypadać co najmniej 1,1 m² powierzchni wolnej.

9. W przypadku kiedy umieszczanie na krańcu linii komunikacyjnej odrębnej toalety podstawowej lub pomieszczenia socjalnego jest niemożliwe, dopuszcza się możliwość zawarcia przez pracodawcę umowy z innym podmiotem, która umożliwi korzystanie przez kierujących pojazdami z toalety lub pomieszczenia socjalnego wraz z toaletą w odległości nie większej niż 250 m od miejsca wyznaczonego do postoju pojazdów.

§ 47. Pracodawca uzgadnia z organizatorem publicznego transportu zbiorowego czas przejazdu w ramach poszczególnych linii komunikacyjnych w taki sposób, aby zachowany był czas niezbędny do skorzystania przez kierujących pojazdami z infrastruktury, o której mowa w § 46.

§ 48.

1. Pracodawca zapewnia kierującym pojazdami liniowymi komunikacji miejskiej kabiny, które są:
 - 1) oddzielone od części pasażerskiej ścianką z drzwiami zamykanymi na zamek, uniemożliwiającymi otwarcie drzwi kabiny od zewnętrznej strony przez osoby nieuprawnione;
 - 2) wyposażone w rolety przeciwsłoneczne w oknach zewnętrznych kabiny;
 - 3) klimatyzowane oddzielnie;
 - 4) ogrzewane.
2. Ogrzewanie w kabinie kierującego pojazdem powinno zapewnić temperaturę nie niższą niż 18°C.

Rozdział 10

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 49. W terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia należy dostosować bramy do wymagań określonych w § 11. Wymagania określone w § 11 ust. 1 nie dotyczą:

- 1) obiektów dopuszczonych do użytkowania przed dniem wejścia w życie rozporządzenia;
- 2) obiektów, które uzyskały pozwolenie na budowę przed dniem wejścia w życie rozporządzenia.

§ 50. Przepisy § 15 nie dotyczą:

- 1) obiektów dopuszczonych do użytkowania przed dniem wejścia w życie rozporządzenia;
- 2) obiektów, które uzyskały pozwolenie na budowę przed dniem wejścia w życie rozporządzenia.

§ 51. W terminie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia należy dostosować dojścia do zwrotnic i innych miejsc, po których przechodzą motorniczy, do wymagań określonych w § 45.

§ 52. W terminie 36 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia należy dostosować znajdujące się na krańcach linii komunikacyjnych pomieszczenia do spożywania posiłków oraz pomieszczenia sanitarne do wymagań określonych w § 46.

§ 53. Wymagania określone w § 48 ust. 1 pkt 1, 3 i 4 nie dotyczą pojazdów:

- 1) które są eksploatowane w dniu wejścia w życie rozporządzenia;
- 2) na które przed dniem wejścia w życie rozporządzenia została rozpoczęta procedura zakupu.

§ 54. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 marca 2002 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej (Dz. U. poz. 341 oraz z 2005 r. poz. 1866).

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