



COLAS RAIL



STANDARDY BHP

Colas Rail Polska Sp. z o.o.
Ul. Kartuska 5, 80-103 Gdańsk, Polska
2021r.

2020 | 12 Zasad

bezpieczeństwa



> Zawsze stosuj środki ochrony indywidualnej,



> Zawsze przed rozpoczęciem pracy lub jej kontynuowaniem, upewnij się, że posiadasz plan i pozwolenie na prace w pobliżu linii wysokiego napięcia,



> Zawsze używaj środków ochrony indywidualnej odpowiednich do miejsca pracy i stosuj się do zasad bezpieczeństwa,



> Nigdy nie podejmuj żadnej pracy przed instruktażem i potwierdzeniem Twoich kompetencji,



> Nigdy nie pracuj i nie prowadź pojazdów pod wpływem narkotyków lub alkoholu,



> Zawsze sprawdź urządzenie elektryczne przed użyciem,



> Zawsze używaj szelek bezpieczeństwa podczas pracy na wysokości, chyba, że masz zapewnioną inną ochronę,



> Zawsze zabezpieczaj miejsce wykopu i nie umieszczaj sprzętu i miejsca magazynowania w odległości 1 metra od wykopu,



> Zawsze przestrzegaj przepisów ruchu drogowego,



> Nigdy nie wchodź do wyodrębnionej strefy bez pozwolenia osoby nadzorującej,



> Zawsze używaj właściwych urządzeń do rozładunku i załadunku materiałów,



> Zawsze zabezpieczaj plac budowy.

8. PRACE KOLEJOWE



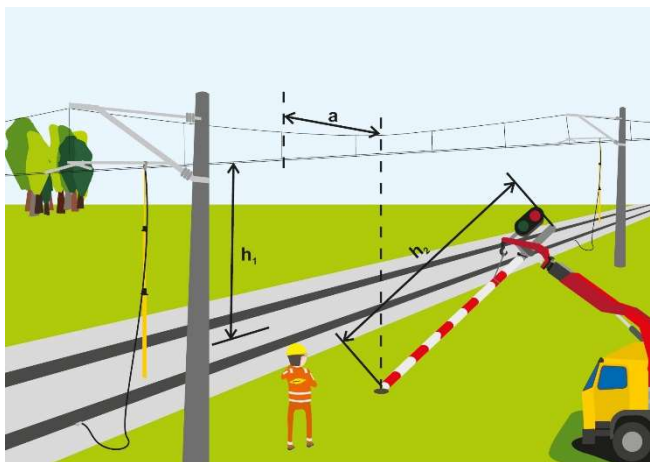
1

STANDARDY BHP

8. Prace kolejowe

I Podstawowe informacje.

Standard zawiera informacje dotyczące sposobu prowadzenia prac kolejowych oraz sposoby ich zabezpieczeń.



ZAGROŻENIA NA TERENIE KOLEJOWYM:

- Potrącenia przez pociąg lub maszyny kolejowe,
- Porażenie prądem elektrycznym,
- Uderzenie przez spadające elementy np. wyrzucone przez przejeżdżający tabor,
- Przewrócenie się sprzętu budowlanego,
- Upadek, potknięcie się,

Jak zorganizować pracę kolejową?

- Należy wystąpić do zarządcy infrastruktury kolejowej o powołanie komisji do sporządzenia „Regulamin Tymczasowy” prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót nie później niż **60 dni** przed planowym rozpoczęciem robót,
- Wczesny termin dotyczy zgłoszenia do Zarządcy o sporządzenia „Regulaminu obsługi przejazdu”, jeżeli na czas prowadzenia inwestycji konieczne jest zorganizowanie tymczasowego przejazdu kolejowego,
- Zaplanować organizację środków ochrony zbiorowej i indywidualnej na etapie tworzenia **Planu BIOZ** w tym zabezpieczenie przed zagrożeniami związanymi z czynnymi torami kolejowymi lub/i wykorzystanie systemów automatycznego ostrzegania
- Należy powołać **Koordynatora BHP**.

Czy wiesz, że:

Sygnały dźwiękowe nadawane przez pociąg mają swoje znaczenie?

Najczęstszym nadawanym sygnałem jest sygnał BACZNOŚĆ, ma postać jednego długiego tonu dźwiękowego **—**. Usłyszysz go wtedy kiedy maszynista chce zwrócić uwagę osobom znajdującym się blisko toru, że nadjeżdża pociąg lub kiedy pociąg rusza z miejsca postoju. Sygnał Baczność jest nadawany również na szlaku przed wskaźnikami ostrzegania.

Pozostałe podstawowe sygnały:

ALARM **— •••**

POŻAR **— ••**





STANDARDY BHP

8. Prace kolejowe

II Zasady ogólne.

Na terenie kolejowym mogą przebywać tylko pracownicy posiadający upoważnienie otrzymane przez zarządcę infrastruktury danego terenu. Zgłoszenie to przedstawia Generalny wykonawca na wcześniejszych ustalonych drukach. Kolejnym krokiem jest odbycie szkolenia zgodnie z ramowymi wytycznymi lbh-105 oraz szkolenie informacyjne zapoznające z zasadami BHP i organizacją na budowie. Dla gości wizytujących wymagania są takie same. Wymagania odnośnie ŚOI opisane są w Standardzie 2. Dotyczą one wszystkich osób przebywających na budowie, nie tylko pracowników.



III Poruszanie się po terenie kolejowym

Na terenie kolejowym obowiązują ściśle określone zasady również w kontekście samego poruszania się.

Drogą komunikacyjną nie są tory kolejowe. Zabronione jest chodzenie wzdłuż torów jak i w międzytorzu kiedy jego szerokość jest mniejsza niż 5,6 metrów.

Przed przejściem przez tory należy upewnić się czy nie ma ku temu przeszkód. Przechodzimy prostopadle do ich osi.

ZABRONIONE JEST

- Stawianie stopy na główce szyny oraz przechodzenie przez rozjazdy,
- W okresie zimowym chodzenia po podkładach zwłaszcza drewnianych,
- Przechodzenie przed nadjeżdżającym pociągiem i tuż za nim,
- Przechodzenie pomiędzy stojącymi taborami jeżeli odległość ta jest mniejsza niż 20 metrów,
- Zakaz przechodzenia pod wagonami,
- Poruszanie się bez kamizelki odblaskowej koloru pomarańczowego,
- Wskakiwanie i zeskakiwanie z jadącego taboru,
- Rozmawianie przez telefon komórkowy podczas przemieszczania się.



PAMIĘTAJ !

- ✓ Obserwuj przejeżdżający tabor kolejowy stojąc przodem do niego, w razie niebezpieczeństwa jesteś w stanie zareagować,
- ✓ Stój w bezpiecznej odległości od jadącego pociągu min 2,5 m od skrajnej szyny,
- ✓ Jeżeli podczas zamierzonego przejścia przez tory upewniłeś się dwa razy, że nie nadjeżdża pociąg, upewnij się trzeci raz. **NIGDY NIE LEKCEWAŻ ZAGROŻENIA NA TORACH !**





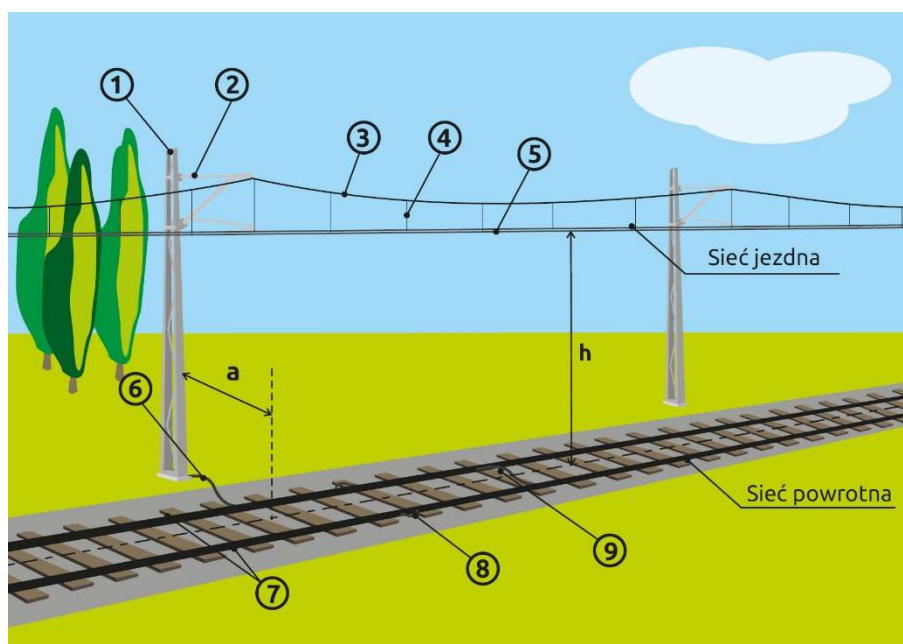
3

STANDARDY BHP

8. Prace kolejowe

III Teren kolejowy.

Energia elektryczna dla polskiej kolei posiada napięcie 3 kV prądu stałego. Układ zasilania zależy o systemu elektryfikacji linii kolejowych. Wysokość przewodu jezdnego wynosi 5,6 m. na otwartej przestrzeni. Pod wiaduktami wysokość zawieszonego przewodu jest mniejsza i wynosi 4,9 m. Odległość od osi toru do krawędzi słupa na odcinku prostym toru szlakowego wynosi 2,5 m lub co najmniej 2,2 m na stacjach.

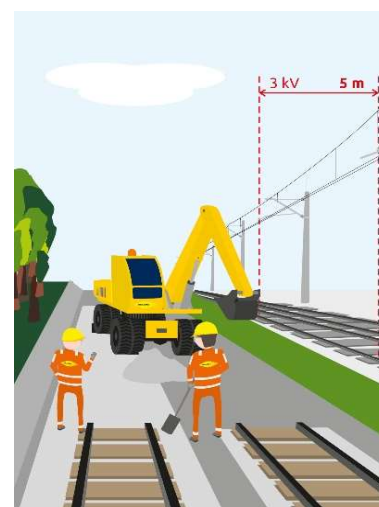


1. Konstrukcja wsporcza
2. Wysięgnik
3. Linia nośna
4. Wieszak
5. Przewód jezdny
6. Uszynienie
7. Szyny
8. Łącznik szynowy
9. Łącznik międzypodkowy

W celu zabezpieczenia przed porażeniem prądem elektrycznym stosuje się zabezpieczenia w przypadku uszkodzenia izolacji. Wszystkie konstrukcje wsporcze są połączone z szynami tzw. uszynieniem. Pozostałe elementy infrastruktury kolejowej jak tarcze ostrzegawcze, semafony, wiadukty oraz kładki są uszynione w podobny sposób jeżeli ich odległość jest mniejsza niż 5 m.

ZABRONIONE JEST

- Dotykanie przewodów sieci jednej, wysięgników, izolatorów i innych urządzeń połączonych do sieci, uszyniaczy,
- Zbliżanie się do sieci trakcyjnej na odległość mniejszą niż 1,4 m,
- Zbliżanie się częściami maszyn budowlanych na odległość, mniejszą niż 5 m,
- Wchodzenie na konstrukcje wsporcze,
- Dotyknięcia konstrukcji wsporczych i przewodów, którymi są uszynione,
- Wchodzenia na dachy wagonów i pojazdów kolejowych.





STANDARDY BHP

8. Prace kolejowe

IV Wyłączenia trakcji.



W przypadku zaplanowania robót, gdzie wykonawca musi się zbliżyć do sieci trakcyjnej na odległość mniejszą niż 1,4 m lub prowadzi prace z użyciem maszyn budowlanych gdzie odległość minimalna 5 m. nie może być zachowana należy wystąpić do właściwego terytorialnie oddziałowi zasilania elektroenergetycznego o konieczność wyłączenia trakcji na danym odcinku.

Regulamin wyłączenia napięcia powinien stanowić załącznik do Tymczasowego regulaminu prowadzenia ruchu pociągów.

Z Regulaminami należy zapoznać pracowników, za pisemnym potwierdzeniem.

Uszynienie sieci trakcyjnej jest dokonywane przez połączenie za pomocą przenośnego uszyniacza ochronnego, sieci trakcyjnej z szyną kolejową. Zakładanie i zdejmowanie uszyniacza odbywa się za pomocą drążka izolacyjnego. Pracownik jest wyposażony w izolujące rękawice ochronne. Drążek izolacyjny a także uszyniacz musi być poddawany badaniom technicznym zgodnie z instrukcją.

Wyłączenia napięcie sieci trakcyjnej oraz ponowne jego uruchamianie dokonywane jest wyłącznie przez specjalistyczną firmę elektroenergetyczną. W przypadkach nagłych – uszkodzenie, pożar lub wypadek – żądanie wyłączenia napięcia może być skierowane bezpośrednio do dyżurnego elektromontera najbliższej podstacji trakcyjnej.



Nie można przystąpić do wykonywania prac przed otrzymaniem pisemnego zezwolenia na wykonywanie robót, wystawionego przez prowadzącego eksploatację sieci trakcyjnej !!!



Rysunek zacisku uszynienia

W wypadku zerwania się przewodu sieci trakcyjnej miejsce takie należy osłonić zgodnie z przepisami sygnalizacji na PKP i niezwłocznie powiadomić o tym właściwego dyżurnego ruchu lub dyspozytora. Nie wolno dotykać zerwanego przewodu zwisającego nad torem lub leżącego na ziemi, albo na taborze oraz zbliżyć się do niego na odległość mniejszą niż 10 metrów.



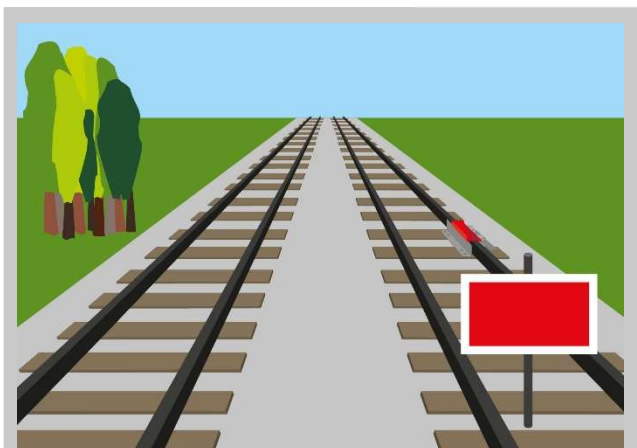


STANDARDY BHP

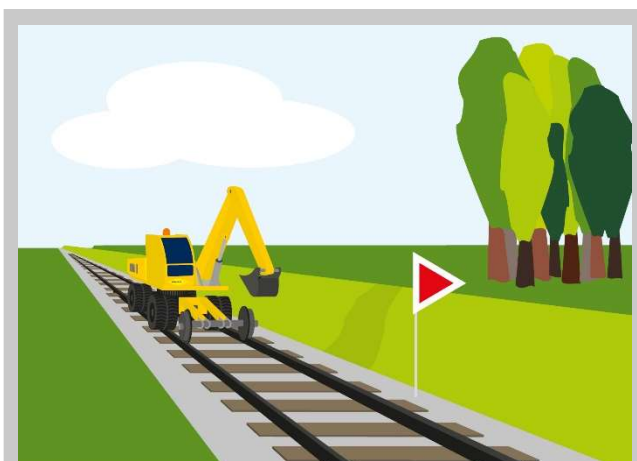
5

8. Prace kolejowe

V Oznakowanie miejsca prac.



Oznakowanie zamknięcia toru tarczą D1 wraz z umieszczeniem wykolejnicy na szynie.



Wskaźnik kierunku zejścia z toru dla pracowników.

Oznakowanie miejsc prowadzenia prac jest obowiązkiem wykonawcy robót. Oznakowanie miejsce prac oraz użycie odpowiednich znaków ich odległości od prowadzenie prac określa Instrukcja sygnalizacji Ie-1 (E-1)



Oznakowanie miejsca prac wskaźnikiem W7 w odległości 300-500 m od prowadzonych prac. Nakazuje maszyniście zastosowania sygnału baczność, po usłyszeniu sygnału należy niezwłocznie przerwać prace i zejść na bezpieczną odległość.





6

STANDARDY BHP

8. Prace kolejowe

VI Zabezpieczenia miejsc prac.



Jedną z metod zabezpieczenia prowadzenia prac przy czynnym torze jest wygrodzenie stałymi systemowymi barierami miejsca prowadzenia prac. Bariery typu FA Elbe są bezpiecznym rozwiązaniem zarówno nie ingerującym w infrastrukturę, nie stwarzającym zagrożenia dla przejeżdżających pociągów (dopuszczalna prędkość pociągów przy zastosowaniu barier to 250 km/h dla pociągów osobowych i 120 km/h dla pociągów towarowych). Zastosowanie barier nie zwalnia z obowiązku pracy sygnalisty kolejowego.

Bariery kolejowe muszą być systemowe, dostosowane do mocowania na szlaku kolejowym. Najniższa wysokość stałego wygrodzenia nie powinna być niższa niż 0,75 m. liczona od główki szyny. Poręcz powinna być oznakowana w biało czerwone kolory oraz może zawierać elementy odbłasku.

Automatyczny system ostrzegania to urządzenie uruchamiane przez nadjeżdżający pojazd szynowy. Półautomatyczny działa na zasadzie uruchomienia go przez sygnalistę. Ostrzeganie polega na jednoczesnym emitowaniu sygnału dźwiękowego i świetlnego. Sygnał ostrzegawczy musi być nadawany w takim czasie aby pracownicy mogli odpowiednio wcześniej oddalić się na bezpieczną odległość. Automatyczne i półautomatyczne systemy ostrzegania muszą być określone w Projekcie zabezpieczenia miejsc robót.

Roboty kolejowe, które są wykonywane powyżej 5 osób lub z użyciem maszyny budowlano-kolejowej, panują niesprzyjające warunki atmosferyczne, prace są wykonywane na łukach o ograniczonej widoczności lub wykonywane są na torach w stacjach kolejowych o dużym ruchu muszą być wykonywane w obecności **Sygnalisty**.

Zabrania się zleceń dodatkowych prac sygnaliście. Jego jedynym obowiązkiem jest obserwacja terenu i ostrzeganie pozostałych pracowników przed nadjeżdżającym pociągiem. Sygnalista musi posiadać odpowiednie uprawnienia – Zaświadczenie o ukończeniu kursu zgodnie z wymaganiami programu szkolenia dla sygnalistów PKP PLK S.A. Ważność szkolenia – 5 lat

Sygnalista musi przebywać w takim miejscu aby móc obserwować zbliżający się pociąg w jak najdalszej odległości (minimum 700 m. w każdym kierunku)

WYPOSAŻENIE SYGNALISTY: sprawny zegarek, rozkład jazdy, radiotelefon, trąbka sygnałowa, żółta chorągiewka , latarka z białym i czerwonym światłem, telefon komórkowy.



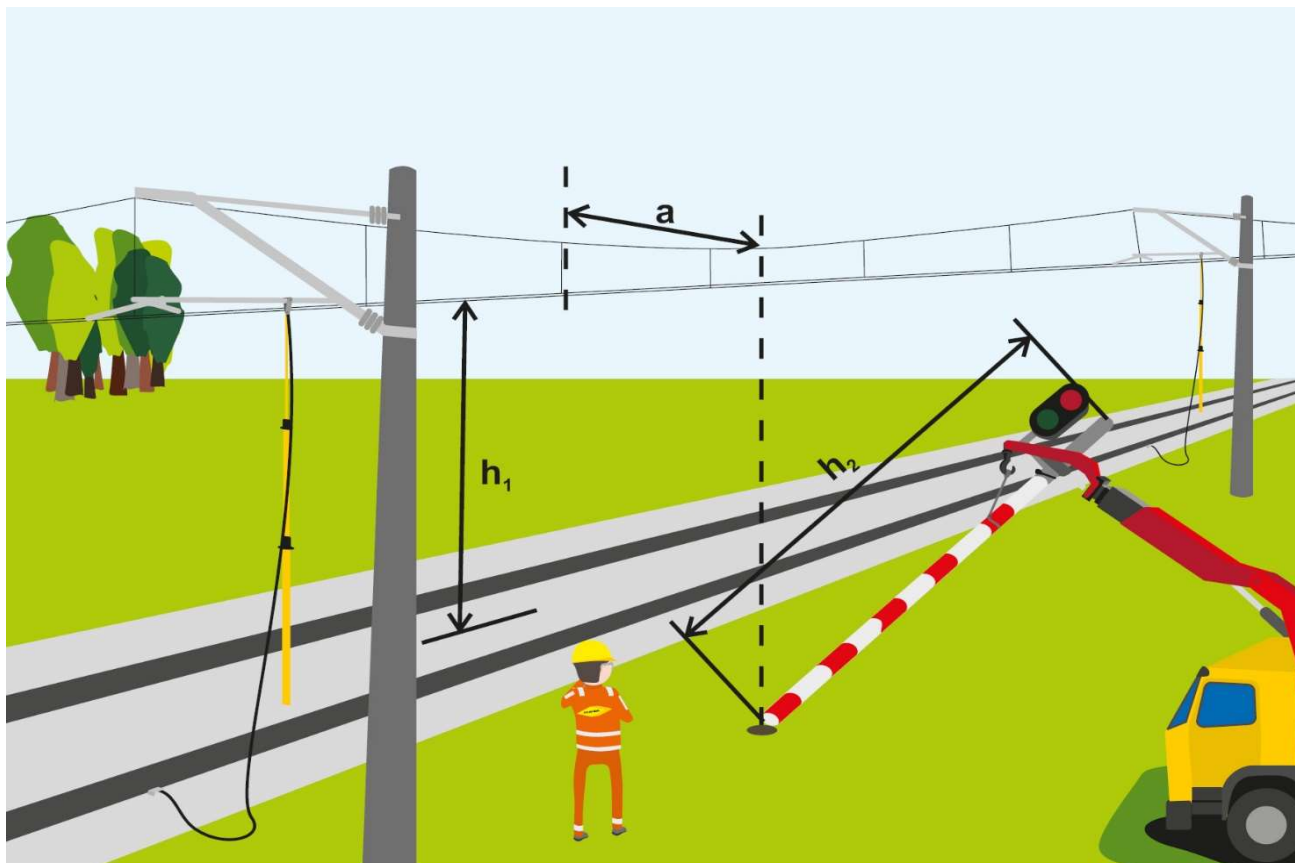


7

STANDARDY BHP

8. Prace kolejowe

VII Zasady podczas prac montażowych w pobliżu trakcji.



Podczas planowania prac montażowych gdzie wymagane odległości nie mogą zostać spełnione (patrz. Pkt III Teren kolejowy) należy wyłączyć zasilanie w trakcji kolejowej.

Miejsce montażu elementów może być oddalone od wymaganej odległości jednak ich wysokość podczas upadku może już sięgnąć strefy niebezpiecznej lub samej sieci. Zatem sposób montażu: wykorzystanie sprzętów, zawiesi, oraz jakie są gabaryty montowanych elementów muszą zostać opisane w IBWR a pracownicy zostać z nią zapoznani przez rozpoczęciem pracy.

Każde prace montażowe w obrębie czynnych torów mogą spowodować niebezpieczne sytuacje w przypadku przewrócenia się na tor materiału, rusztowania czy maszyny budowlanej. Zatem dobór sprzętu nie może być przypadkowy. Podczas prowadzenie prac musi być obecny stały nadzór nad pracownikami.





STANDARDY BHP

8. Prace kolejowe

VIII Wykonywanie prac kolejowych.



Na rynku dostępne są także rozkładarki szyn, które za pomocą hydraulicznych uchwytów łapią za końcówki szyn, podnoszą i ciągną je do w stronę miejsca rozładunku. Wykorzystanie systemowych maszyn zmniejsza ryzyko wygięcia, upadku i kontroluje dokładnie prędkość ściągania szyn. **Ściąganie szyn przy pomocy koparki dwudrożnej jest zabronione powyżej 120 m długości szyny.** W przypadku nowo budowanej trasy kolejowej szyny transportowane są pojazdami drogowymi. Jako materiał ponadgabarytowy, transport ten musi uzyskać pozwolenie zarządcy drogi. Transport szyn najczęściej wykonywany jest w porze nocnej.

Wykonywane prace torowe należy wykonywać zgodnie z zapisem IBWR przygotowanej przez Wykonawcę. Do procesu realizacji prac należy dobrać odpowiednie sprzęty budowlane, które są im dedykowane.

Prace rozładunku oraz montażu szyn wymagają doświadczenia w tym zakresie przez firmę wykonawczą. Transport szyn kolejowych najczęściej jest realizowany przez drogę kolejową, gdzie szyny dostarczane są na wagonie. Za pomocą wagonu służącego do rozładunku szyny są ściągane za pomocą taśm przymocowane do wózka na szynach.



Rolowanie szyn polega na układaniu ich za pomocą najczęściej koparki dwudrożnej z wykorzystaniem rollera (uchwyty do szyny) i przeciąganiu szyny. Po ułożeniu szyny pracownik przykręca co drugie miejsce szynę przygotowując ją do dalszych prac montażu. Podczas wykonywania prac ściągania, układania i rolowania szyn w pobliżu prac nie mogą znajdować się osoby postronne oraz pracownicy, którzy nie są potrzebni np. do obserwacji procesu.





STANDARDY BHP

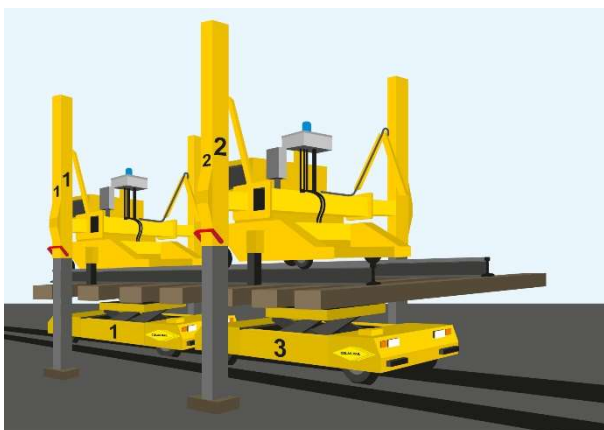
9

8. Prace kolejowe

VIII Wykonywanie prac kolejowych.



Przykręcanie szyn kolejowych realizowane jest za pomocą wkrętarek spalinowych. Podczas wykonywania prac należy stosować wymagane ŚOI które są wymagane na terenie prowadzenia prac oraz wskazane z instrukcji urządzenia jak ochronniki słuchu. Pracownik obsługujący wkrętarki musi być zapoznany z instrukcją urządzenia.



Zespół pracowników jest odpowiedzialny za ułożenie podkładów pod stopy maszyny. Ważne jest aby komunikacja odbywa się za pomocą radiotelefonu z operatorem. W czasie prowadzenia prac po zmroku należy zapewnić dodatkowe oświetlenie. Podczas podnoszenia maszyny jest kategoryczny zakaz przebywania w strefie niebezpiecznej. Podnoszenie jest poprzedzone dźwiękiem ostrzegawczym.

Układanie rozjazdów kolejowych jest realizowane przy pomocy żurawia kołowego, kolejowego lub żurawia i układarek torowych PEM-LEM. Użycie układarek torowych PEM-LEM gwarantuje bezpieczniejszy oraz bardziej precyzyjny sposób na ułożenie rozjazdów lub prześel kolejowych. Operator PEM LEM musi posiadać odpowiednie kwalifikacje – Operatora układarki do układania torów wydane przez Transportowy Dozór Techniczny. Zespół maszyn obsługiwany jest przy pomocy panelu sterującego, połączonego radiowo z urządzeniami. PEM-LEM jest to zespół urządzeń, który składa się z żurawi do wpisywania elementów kolejowych oraz wózków do ich transportu.





STANDARDY BHP

8. Prace kolejowe

VIII Wykonywanie prac kolejowych.



Spawanie termitowe jest spawaniem z wykorzystaniem ognia zapalanej formy. Spawanie może odbywać się z wykorzystaniem tygli jednorazowych oraz wielokrotnego użytku. Nie wolno stosować zamiennie osprzętu i mieszanek termitowych różnych producentów. Podczas palenia się termitu należy osunąć się na bezpieczną odległość z uwagi na otwarty ogień, wysoką temperaturę oraz wydobywające się gazy spawalnicze. Pomimo wykonywania prac na otwartej przestrzeni należy zachować ostrożność. Odpad wypalonego termitu należy odłożyć w miejsce z dala od stanowiska pracy i z dala od możliwości kontaktu z nim postronnych osób. Po ostygnięciu wypalone puszki należy zutylizować zgodnie z informacją producenta.

Podczas wykonywania prac podczas opadów atmosferycznych należy zastosować zadaszenie np. w formie namiotu. Namiot musi spełniać ochronę ognioodporności oraz mieć możliwość przymocowania go do podłoża.

Pracownicy wykonujący prace pożarowo niebezpieczne muszą stosować odzież ochronną spełniającą wymagania klasy EN ISO 11612 i EN ISO 11611. Zakres normy dotyczy również obuwia ochronnego i rękawic.

Stanowiska prac muszą być zabezpieczone w podręczny sprzęt gaśniczy, gaśnica min 6 kg i koc gaśniczy. Prace wykonywane porze nocnej wymagają dodatkowe oświetlenia.

Zgrzewanie szyn wykonywane jest za pomocą zgrzewarki kolejowej dwudrożnej. Prace zgrzewania wykonuje się na wyłączonych torach kolejowych. Prace polegają na początkowym zwolnieniu przytwierdzeń na całej długości szyny i następnie oczyszczeniu końców szyn. W razie konieczności koczówki docina się za pomocą piły do cięcia szyn. Głowica zgrzewarki opuszczana jest na końcu szyny i za pomocą pracownika ręcznie ustawiona. Podczas zgrzewania pracownik musi odsunąć się na bezpieczną odległość. Prace wykończeniowe polegają na szlifowaniu i wyrównaniu zgrzewu.





STANDARDY BHP

8. Prace kolejowe

IX Maszyny kolejowe.

Maszyny kolejowe realizujące prace kolejowe poruszające się samodzielnie po liniach kolejowych są dopuszczone do ruchu pod warunkiem uzyskania świadectwa do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydane przez Urząd Transportu Kolejowego oraz posiadania aktualnego świadectwa sprawności technicznej pojazdu kolejowego.

Na wyposażeniu maszyn, wewnątrz kabiny powinna znajdować się Dokumentacja Techniczno-Ruchowa (DTR) w języku polski, skrócona instrukcja BHP oraz IBWR.

Wszystkie pojazdy kolejowe muszą być wyposażone w podręczny sprzęt gaśniczy oraz apteczkę pierwszej pomocy. Miejsca ich przechowywania powinny być dostępne dla pracowników, nie zastawione innymi przedmiotami oraz oznakowane systemowymi piktogramami.

Rozróżniamy następujące maszyny kolejowe : oczyszczarki tłuczni, podbijarki toru, podbijarki rozjazdu, stabilizatory toru, profilarki, zgarniarki, zgrzewarki toru oraz wykorzystywany sprzęt służący do przemieszczania jak wózki motorowe, lokomotywy itp.



Podczas wykonywania prac w rejonie poruszających się maszyn nie mogą przebywać osoby postronne oraz pozostali pracownicy nie związani danymi robotami. Prace z użyciem kolejowych maszyn należy opisać w IBWR z uwzględnieniem zagrożeń związanych z hałasem, zapyleniem, terenem wokół prowadzonych prac oraz natężenia ruchu. Pracownicy przebywający obok maszyny w celu kontroli pracy muszą stać w bezpiecznej odległości cały czas obserwując proces prac. W przypadku pracy przy czynnych torach, musi być wyznaczony sygnalista z uprawnieniami. W kabinie operatora należy zachować porządek. Obowiązuje kategoriyczny zakaz palenia.

Poruszające się pojazdy i maszyny muszą posiadać sprawne oświetlenie oraz sygnały ostrzegawcze. Być wyposażone w systemowe osłony oraz posiadać sprawne i nie popękane lub zbite szyny w kabinie pojazdu.

Operator musi posiadać odpowiednie kwalifikacje: Prowadzący pojazdy kolejowe specjalne lub uprawnienia maszynisty, ważne szkolenie BHP oraz dopuszczenie lekarza medycyny kolejowej do wykonywania pracy. Przy posiadaniu tylko uprawnień na pojazdy kolejowe specjalne operator nie może poruszać się samodzielnie maszyną na czynnych torach kolejowych. W takim przypadku maszyny kolejowe są transportowane za pomocą lokomotyw obsługiwanych przez maszynistów kolejowych.





STANDARDY BHP

8. Prace kolejowe

VIII Wykonywanie prac kolejowych.



Rodzaje przejazdów kolejowych:

Kategoria A

Przejazdy, za które odpowiada upoważniony pracownik kolei, posiadający uprawnienia do kierowania ruchem. Przejazd ten może być z rogatkami lub nie. W przypadku ich braku i przejazdem należącym do kategorii A30 (inne niebezpieczeństwo z tabliczką T-10) pracownik ręcznie zatrzymuje ruch pojazdów

Kategoria B

Przejazdy, na których ruch jest kierowany przez samoczynne systemy, wyposażone w sygnalizatory drogowe i rogatki zamykające ruch drogowy automatycznie

Kategoria C

Przejazd w pełni automatyczny z sygnalizatorami świetlnymi bez rogatek

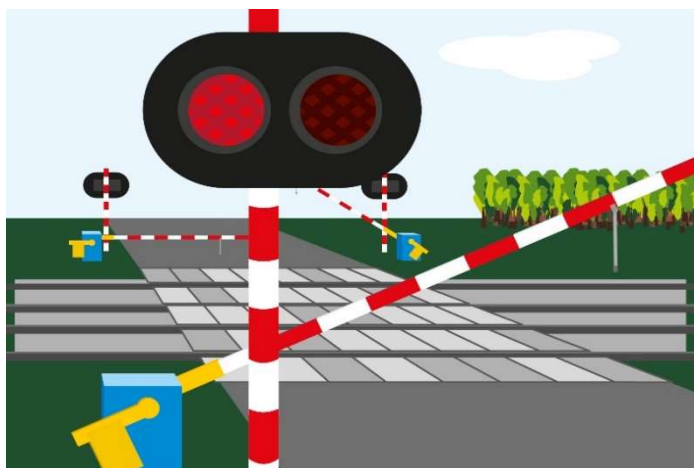
Kategoria D

Przejazd oznakowany tylko krzyżem św. Andrzeja i znakiem STOP

Kategoria F

Przejazdy zlokalizowane na drogach wewnętrznych- zamknięte stale, otwierane przez Zarządcę drogi z uzgodnieniu z Dyżurnym ruchu

Prace remontowo-budowlane często sprawiają utrudnienia dla osób postronnych chcące korzystać w infrastruktury kolejowej w pobliżu dworców i peronów kolejowych. Zgodnie tymczasowym planem zagospodarowania i uzgodnieniami z PKP PLK, należy zapewnić tymczasowe przejścia kategorii E. Miejsce te muszą być poprawnie oznakowane nie budzące wątpliwości o bezpieczeństwie przejścia oraz jego kierunku. Droga powinna być utwardzona oraz wyrównana aby osoby mające problemy w poruszaniu się mogły z nich korzystać. Celem wymuszenia odwrócenia się w obie strony powinno się stosować bariery poprzeczne



Podczas wykonywania robót budowlanych w pobliżu przejazdów kolejowych należy zwracać uwagę na zachowanie porządku, niezastawianiu sygnalizatorów świetlnych, znaków oraz umożliwiać prace rogatk. W przypadku uszkodzenia urządzenia należy niezwłocznie powiadomić najbliższy posterunek dyżurnego ruchu kolejowego. Podczas przemieszczania się sprzętem budowlanym należy zwrócić uwagę na możliwość zabrudzenia i zapchania rowków kolejowych.

Nie lekceważ zagrożenia! Stosuj się do sygnalizacji i znaków przed przejazdem kolejowym!





STANDARDY BHP

8. Prace kolejowe

IX Wymagania prawne.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2005 r. Nr 172, poz. 1444),

Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. z 2003 roku Nr 169, poz. 1126),

Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 30 października 2002 r. w sprawie minimalnych wymagań dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy w zakresie użytkowania maszyn przez pracowników podczas pracy (Dz. U. z 2002 r. Nr 191, poz. 1596),

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. Nr 59, poz. 301 z późn. zm.)

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U.2020.0.1043)

Rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych

Rozporządzenie ministra transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym

INSTRUKCJE PKP

Instrukcja lbh-105

Instrukcja ld-1

Instrukcja lr-1

Instrukcja lr-3

Instrukcja lr-7

Instrukcja le-1

Instrukcja ld-18

Instrukcja ld-21

Instrukcja Ebh- 1, 1a, 1b, 1c





STANDARDY BHP

MOJE NOTATKI

Miejsce na obserwacje BHP



Pomysły na dobrą praktykę

Co dzisiaj zrobiłem dla bezpieczeństwa?





STANDARDY BHP

MOJE NOTATKI

Miejsce na obserwacje BHP



Pomysły na dobrą praktykę

Co dzisiaj zrobiłem dla bezpieczeństwa?

