



PRACE NA OBSZARZE KOLEJOWYM

W przypadku pytań lub wątpliwości skontaktuj się z najbliższym specjalistą BHP.

Standard ten:

- zawiera wymagania wynikające z prawa i norm polskich oraz wewnętrznych uregulowań Porozumienia dla Bezpieczeństwa w Budownictwie.

Celem standardu jest wskazanie zasadniczych wymagań określających sposób organizacji pracy i zachowanie pracowników, jakie należy spełnić, aby zapewnić bezpieczeństwo podczas prowadzenia robót na obszarze kolejowym.

A. DEFINICJA OBSZARU KOLEJOWEGO

W rozumieniu art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, „obszar kolejowy to powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy”.

B. WYMAGANIA ZDROWOTNE PRACOWNIKÓW

1. Badania lekarskie bez przeciwwskazań do wykonywanej pracy.
2. Badania lekarskie w kolejowej medycynie pracy dla stanowisk związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego wymienionych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.
3. Badania lekarskie dla pracownika na stanowisku maszynisty zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie licencji maszynisty.
4. Badania psychotechniczne operatorów ciężkich maszyn budowlanych oraz kierowców.

C. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW

1. Kwalifikacje do obsługi pojazdów szynowych.
2. Uprawnienia do obsługi pojazdów, maszyn, urządzeń i sprzętu pomocniczego.
3. Odbycie szkolenia dla kierowników robót kolejowych przez kierowników robót, brygadzystów, majstrów i inne osoby kierujące pracownikami.
4. Szkolenie dla sygnalistów kolejowych – zgodnie z „Programem szkolenia dla sygnalistów”.
5. Szkolenie dla pracowników obsługujących przejazdy kolejowe – zgodnie z „Programem dla obsługujących przejazdy kolejowe kat. F”.
6. Uprawnienia pracowników zatrudnionych na stanowiskach zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.

D. SZKOLENIA BHP I ZAPOZNANIE Z DOKUMENTAMI BUDOWY

1. Aktualne szkolenie BHP.
2. Instruktaż stanowiskowy.
3. Szkolenie informacyjne (zgodnie z załącznikiem do Planu BIOZ).
4. Poinformowanie pracowników o zagrożeniach dla zdrowia i życia podczas wykonywania prac na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
5. Zapoznanie z Oceną Ryzyka Zawodowego zawierającą zagrożenia związane z obszarem kolejowym.
6. Zapoznanie z Instrukcją Bezpiecznego Wykonywania Robót.
7. Zapoznanie z Regulaminem Tymczasowym Prowadzenia Ruchu.
8. Zapoznanie z Regulaminem wyłączenia napięcia.
9. Zapoznanie z Projektem zabezpieczenia miejsca robót.

E. WYMAGANIA DOTYCZĄCE SPRZĘTU

1. Dokumentacja Techniczno-Ruchowa, Instrukcja obsługi producenta.
2. Stanowiskowe instrukcje BHP.
3. Aktualne badania techniczne maszyn i pojazdów.
4. Ostrzegawczy sygnał świetlny „kogut” dla pojazdów w ruchu kołowym.
5. Dźwiękowy sygnalizator cofania lub dla maszyn dwukierunkowych – dźwiękowy sygnał ruchu.
6. Apteczka.
7. Gaśnica GP-4 ABC lub większa.
8. Świadectwo sprawności technicznej dla maszyn i pojazdów poruszających się po torach.
9. Wyposażenie wymagane dla maszyn i urządzeń przeznaczonych do pracy na torze: przybory sygnałowe (trąbka, latarka, chorągiewka), wyciąg z rozkładu jazdy pociągów lub stacji gdzie wykonywane są roboty, terminal GSM-R do łączności z dyżurnym ruchu oraz zegarek.

F. METODY ELIMINACJI RYZYK

1. Zabezpieczenia organizacyjne:

SYGNALISTA KOLEJOWY

- Wszystkie prace wykonywane na obszarze kolejowym muszą być zabezpieczone przez sygnalistę kolejowego.
- Dopuszcza się odstępstwo od tej zasady wyłącznie wtedy, jeśli w wyniku oceny warunków pracy zostanie ustalone, że nie występują warunki wskazane w karcie instruktażu codziennego (karta instruktażu codziennego zgodnie z załącznikiem nr 1 do standardu).
- Ocenę warunków pracy należy dokonać przed rozpoczęciem prac.

ZABRANIA SIĘ ZLECANIA DODATKOWYCH PRAC PRACOWNIKOWI PODCZAS PEŁNIENIA PRZEZ NIEGO FUNKCJI SYGNALISTY KOLEJOWEGO. SYGNALISTA MUSI ZOSTAĆ PRZESZKOLONY ZGODNIE Z „PROGRAMEM SZKOLENIA DLA SYGNALISTÓW” STANOWIĄCYM ZAŁ. 3.

REGULAMIN TYMCZASOWEGO PROWADZENIA RUCHU POCIĄGÓW

- Regulamin zostaje sporządzony z zarządcą linii kolejowej.
- Zawiera najważniejsze informacje dotyczące ruchu pociągów na szlakach stacjach, prędkości, z jakimi będą poruszały się składy, zamknięć torowych oraz wskazuje miejsca wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej itd. (Instrukcja o sporządzaniu regulaminów technicznych Ir-3, Rozdział 10 Wytyczne do opracowania regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót – paragraf 81.)
- Przed rozpoczęciem pracy należy, za potwierdzeniem pisemnym, zapoznać wszystkich pracowników z Regulaminem Tymczasowego Prowadzenia Ruchu pociągów i Aneksami.

ZAKAZ WPROWADZANIA WYKONAWCY BEZ PISEMNEGO POTWIERDZENIA ZAPOZNANIA SIĘ Z REGULAMINEM TYMCZASOWEGO PROWADZENIA RUCHU.

REGULAMIN WYŁĄCZENIA NAPIĘCIA W SIECI TRAKCYJNEJ I ZEZWOLENIE NA WYKONANIE PRACY

- Pisemne zapoznanie wszystkich pracowników z Regulaminem Wyłączenia Napięcia.
- Omówienie miejsc niebezpiecznych i występujących zagrożeń, sposób zabezpieczenia strefy pracy itd. (EBH-1 Instrukcja organizacji bezpiecznej pracy przy urządzeniach elektroenergetycznych w PKP Energetyka S.A. Rozdział 10).

ZAKAZ WPROWADZANIA WYKONAWCY BEZ PISEMNEGO POTWIERDZENIA ZAPOZNANIA SIĘ Z REGULAMINEM.

POINFORMOWANIE O ZAGROŻENIACH

- Poinformowanie o zagrożeniach dla bezpieczeństwa i zdrowia przy wykonywaniu prac na terenie zakładu linii kolejowej zgodnie z IBH-105.
- Dokumenty do wypełnienia:
 - załącznik nr 4 do IBH-105,
 - załącznik nr 6 do IBH-105.
- W trakcie poinformowania pracownicy zostają zapoznani z:
 - charakterystyką prac realizowanych na terenie PKP PLK S.A.,
 - bezpieczeństwem podczas prowadzenia prac na terenie PKP PLK S.A.,
 - zasadami zachowania się pracowników w trakcie przejazdu pociągów i pojazdów kolejowych,
 - zasadami bezpiecznego wykonywania robót na torach zelektryfikowanych,
 - czynnościami zakazanymi podczas realizacji prac na terenie kolejowym w zakresie poruszania się po torach, pracy w strefie zagrożenia maszyn, urządzania stanowisk pracy i magazynowania materiałów, wpływu warunków atmosferycznych,
 - podstawowymi sygnałami kolejowymi (ALARM, POŻAR, BACZNOŚĆ),
 - karami obowiązującymi na terenie PKP PLK S.A. zgodnie z taryfikatorem zawartym w IBH-105.

KOORDYNATOR DS. BHP

- Wybór koordynatora ds. BHP i sporządzenie porozumienia dotyczącego współpracy wykonawców (załącznik nr 8 do IBH-105).
- Porozumienie sporządzane jest pomiędzy Generalnym Wykonawcą a każdą firmą podwykonawczą. Wszyscy podwykonawcy muszą zostać poinformowani, kto pełni rolę koordynatora ds. BHP na budowie.

SZKOLENIE CODZIENNE PRACOWNIKÓW

- Zgodnie z instrukcją Id-1 kierujący brygadą ma obowiązek przeprowadzić codziennie szkolenie dla pracowników dotyczące zagrożeń, jakie występują w miejscu prowadzonych robót, zagrożenia związanego z ruchem pociągów, poinformowania o miejscu wyłączenia napięcia, wskazania pracownika, który będzie pełnił rolę sygnalisty kolejowego.
- Wszyscy pracownicy biorący udział w szkoleniu podpisują się na karcie szkolenia codziennego.
- Kartę instruktażu codziennego kierujący brygadą musi posiadać na stanowisku pracy i okazać ją przy każdej kontroli.

OBSŁUGA PRZEJAZDU KATEGORI „F”

- Zapewnienie odpowiedniej obsługi na przejazdach kolejowo drogowych kat. F (przejazd przygotowany na potrzeby kontraktu), zgodnie z wymogami regulaminu przejazdu, posiadającej co najmniej przeszkolenie do obsługi przejazdów kategorii „F” zgodnie z „Programem dla obsługujących przejazdy kolejowe kat. F” oraz przeszkolenie dla kierujących ruchem drogowym (zgodnie z Ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym!).

REGULAMIN OBSŁUGI PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO.

- Regulamin zostaje sporządzony po podpisaniu umowy z zarządcą infrastruktury kolejowej i zawiera najważniejsze informacje dotyczące przejazdu, jego wyposażenia i obsługi (wzór regulaminu stanowi załącznik nr 3 do Instrukcji Ir-7).
- Pracownicy obsługujący przejazd muszą zostać zapoznani z treścią regulaminu.

KIEROWNIK POCIĄGU

- Kierownik pociągu musi posiadać kwalifikacje zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.
- Warunkiem dopuszczenia do pracy jest uzyskanie autoryzacji ze znajomości warunków miejscowych odcinka, którego dotyczy kontrakt z wpisem do dokumentu upoważniającego do wykonywania pracy na stanowisku kolejowym.

NADZÓR BEZPOŚREDNI

- Wszystkie prace na obszarze kolejowym muszą być wykonywane pod bezpośrednim nadzorem.
- Osoby pełniące nadzór bezpośredni muszą posiadać szkolenie okresowe z dziedziny BHP dla pracodawców i osób kierujących pracownikami oraz szkolenie dla kierowników robót kolejowych zgodnie z Id-1.
- Do obowiązków kierującego pracownikami m.in. należy
 - osygnalizowanie miejsca robót wykonywanych przy torach,
 - przeprowadzenie instruktażu codziennego i potwierdzenie tego faktu na karcie szkolenia codziennego,
 - wyznaczenie stanowiska sygnalistom kolejowym (lokalizacja sygnalistów w takim miejscu, aby widzieli nadjeżdżające pociągi z odległości co najmniej 700 m i byli widziani i słyszani przez pracowników na torze),
 - sprawdzenie, po uruchomieniu wszystkich maszyn, słyszalności sygnałów wydawanych przez sygnalistów kolejowych na poszczególnych stanowiskach pracy,
 - po zakończeniu pracy danego dnia sprawdzenie zabezpieczenia frontu robót, np. czy nie pozostawiono żadnych przedmiotów, elementów ruchomych maszyn na torach lub w odległości mniejszej niż 2 m od skrajnego toru, upewnienie się, że wszyscy pracownicy opuścili obszar kolejowy.

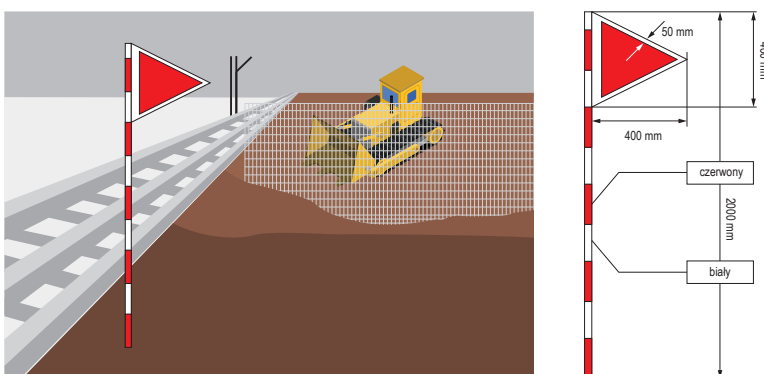
OBSŁUGA WAGONÓW SAMOWYŁADOWCZYCH

- Należy zapewnić przeszkolonych pracowników do obsługi wagonów samowyładowczych.

2. Zabezpieczenia zbiorowe:

ZABEZPIECZENIE MIEJSCA PROWADZONYCH PRAC W SĄSIEDZTWIE TORU

- Przed rozpoczęciem prac w pobliżu toru każdorazowo należy:
 - zabezpieczyć miejsce pracy wskaźnikami W7 – wskaźnik musi zostać umieszczony w odległości 300-500 m od miejsca prowadzonych prac z obydwu stron, o miejscu ustawienia decyduje kierujący pracami (Rys. 1),
 - oznaczyć wskaźnikiem zejścia z toru kierunek opuszczenia toru i oddalenia się pracowników w bezpieczne miejsce na czas przejazdu pojazdu szynowego (Rys. 2),



Rys. 2. Wskaźnik zejścia z toru.

- przy wyborze zabezpieczenia miejsca prowadzonych prac w sąsiedztwie toru należy stosować zabezpieczenia jak najwyższe.

STOSOWANIE ZABEZPIECZEŃ NIŻSZYCH JEST MOŻLIWE JEDYNIEM W SYTUACJI BRAKU MOŻLIWOŚCI TECHNICZNYCH LUB BRAKU UZASADNIENIA EKONOMICZNEGO DLA STOSOWANIA ZABEZPIECZEŃ WYŻSZYCH.
PKT 1. NAJWYŻSZY POZIOM BEZPIECZEŃSTWA,
PKT 4. NAJNIŻSZY POZIOM BEZPIECZEŃSTWA.

Pkt 1. Zamknięcie toru sąsiedniego (torów sąsiednich)

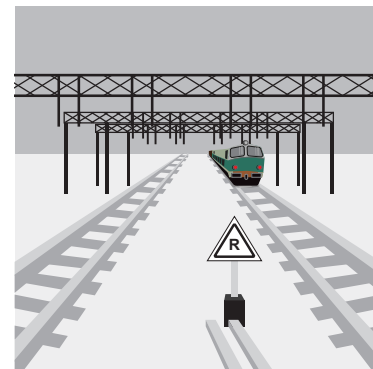
- Ustalenie z zarządcą infrastruktury zamknięcia toru.
- Zabezpieczenie toru zamkniętego wskaźnikami D-1 na czas prowadzenia prac zgodnie z Regulaminem Tymczasowym Prowadzenia Ruchu.
- Zabezpieczenie toru prowizorycznym kozłem oporowym z podkładów (Rys. 3).

Pkt 2. Wygrodenie miejsca prowadzonych prac od toru czynnego systemem balustrad ochronnych

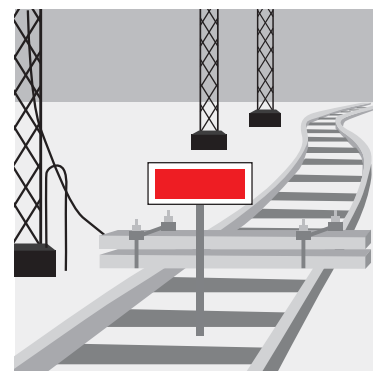
- Zaprojektowanie i zastosowanie wygrodenia toru czynnego stałymi barierami bezpieczeństwa (Rys 4).

Pkt 3. Zastosowanie elektronicznych metod ostrzegania o zbliżającym się pojeździe kolejowym

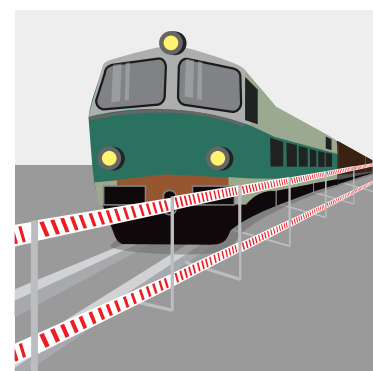
- Zaprojektowanie i zastosowanie półautomatycznego lub automatycznego systemu ostrzegania o zbliżającym się do stanowiska pracy pojeździe kolejowym.



Rys. 1. Zabezpieczenie miejsca pracy wskaźnikami W7.

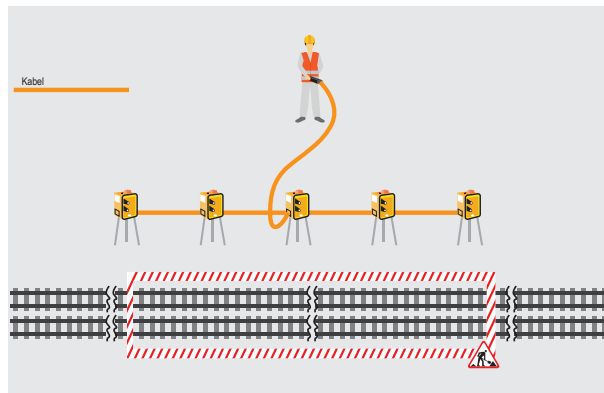


Rys. 3. Zabezpieczenie toru prowizorycznym kozłem oporowym z podkładów.



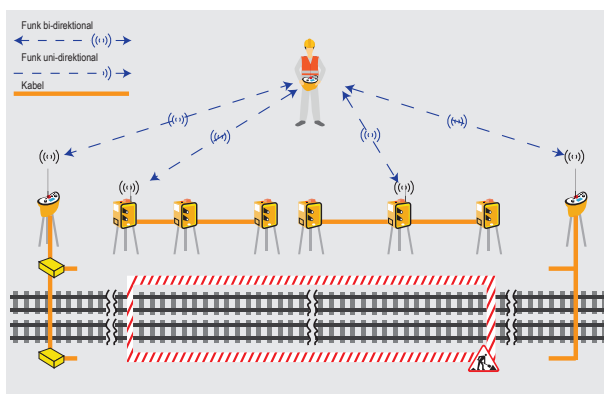
Rys. 4. Systemowe bariery elektroizolacyjne.

- System PSO/ASO musi być dostosowany do potrzeb budowy, wykonany zgodnie z projektem tego systemu.
- System półautomatyczny – alarm wzbudzany jest i wyłączany przez operatora systemu.



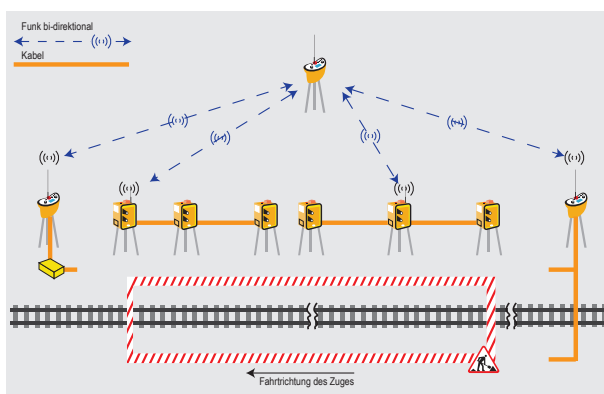
Rys. 5. System półautomatyczny.

- System automatyczny – alarm wzbudzany jest automatycznie przez nadjeżdżający pojazd kolejowy i wyłączany przez operatora systemu.



Rys. 6. System automatyczny.

- System automatyczny – alarm wzbudzany jest automatycznie przez nadjeżdżający pojazd kolejowy i wyłączany również przez pojazd zjeżdżający z zabezpieczonego odcinka.



Rys. 7. System automatyczny.

Pkt 4. Zastosowanie zabezpieczeń organizacyjnych

UWAGA!
**STOSOWANIE TEGO RODZAJU ZABEZPIECZEŃ
 JEST OBOWIĄZKOWE PRZY WSZYSTKICH PRACACH
 PROWADZONYCH W SĄSIEDZTWIE TORU JAKO
 DODATKOWE ZABEZPIECZENIE DLA PKT 1-3.**

- **SYGNALISTA KOLEJOWY**

Wyznaczenie odpowiedniej liczby uprawnionych sygnalistów kolejowych z przyborami sygnałowymi:

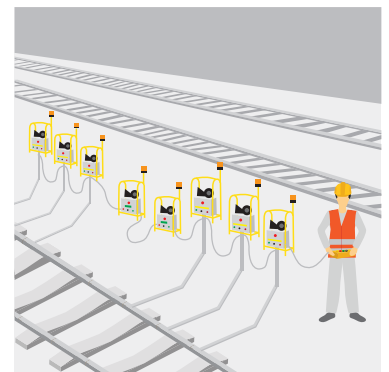
- sprawny zegarek,
- wyciąg z rozkładu jazdy dotyczący danego odcinka linii,
- radiotelefon zapewniający łączność z dyżurnym ruchu,
- trąbka sygnałowa lub inny sygnalizator dźwiękowy,
- chorągiewka koloru żółtego w rozmiarze 35x22,5 cm,
- latarka ze światłem białym (dzień) i czerwonym (noc),
- telefon komórkowy z wprowadzonym do książki telefonicznej numerem telefonu do dyżurnego ruchu.

Podczas obserwacji sygnaliści powinni stać w takim miejscu, aby widzieli zbliżające się pojazdy kolejowe z jak najdalszej odległości (co najmniej 700 m w każdym kierunku) i byli widziani i słyszani przez pracowników pracujących na torze.

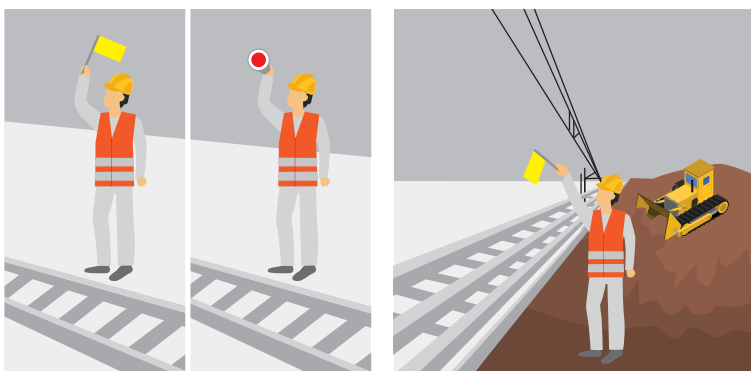
- **ZABEZPIECZENIE PRAC W HAŁASIE**

W przypadku wykonywania robót przy użyciu maszyn i sprzętu wywołujących duży hałas, powinny być stosowane specjalne urządzenia sygnalizacyjno-alarmowe zdalnie sterowane, do podawania sygnałów ostrzegawczych (Rys. 8).

W przypadku braku tych urządzeń, kierownik robót zobowiązany jest wystawić dodatkowych sygnalistów kolejowych bezpośrednio przy grupie pracowników zatrudnionych w pobliżu pracującego sprzętu. Dodatkowy sygnalista musi mieć zapewnioną stałą łączność wzrokową i słuchową z sygnalistami sygnalizującymi zbliżające się pojazdy kolejowe.



Rys. 8. Sygnalista wyposażony w urządzenia sygnalizacyjno-alarmowe.



Rys. 9. Dodatkowi sygnaliści

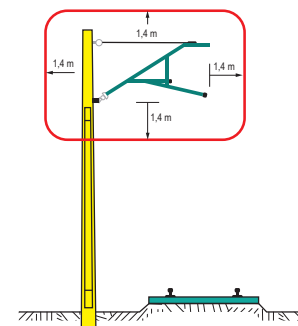
UWAGA!
**ZASTOSOWANIE TEGO RODZAJU ZABEZPIECZEŃ
 JAKO JEDYNEJ FORMY ZABEZPIECZENIA MIEJSCA
 WYKONYWANIA PRAC W SĄSIEDZTWIE TORU
 Z DOPUSZCZONĄ PRĘDKOŚCIĄ ≥ 100 KM/H
 JEST ZABRONIONE.**

PROJEKT ZABEZPIECZENIA MIEJSCA ROBÓT

- Przed przystąpieniem do realizacji prac w sąsiedztwie czynnego toru, po którym będzie prowadzony ruch pociągów z prędkością 100 km/h lub większą, należy przygotować projekt zabezpieczenia miejsca robót. Projekt ten musi być wykonany zgodnie z rozdziałem 3. Wytocznych Id-18 i podlega uzgodnieniu z Inwestorem.
- Wszyscy pracownicy muszą zostać zapoznani z projektem zabezpieczenia miejsca robót.
- Projekt zabezpieczenia miejsca robót może być wymagany również w innych sytuacjach określonych w Regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu pociągów.

ZABEZPIECZENIA ZWIĄZANE Z ZAGROŻENIEM PORAŻENIEM PRĄDEM ELEKTRYCZNYM

- Uszynienie sieci trakcyjnej – przed rozpoczęciem prac kierujący pracownikami powinien sprawdzić czy sieć trakcyjna jest uszyniona w miejscach wskazanych na dokumencie informującym o wyłączeniu sieci trakcyjnej.
- Zakaz zbliżania się do czynnej sieci trakcyjnej na odległość mniejszą niż 1,4 m (Rys. 10).



Rys. 10.

3. Środki ochrony indywidualnej:

- Stosowanie odzieży ochronnej.
- Stosowanie odzieży ostrzegawczej o intensywnej widzialności KAT. II zgodnych z normą EN 20471 w kolorze pomarańczowym.



- Stosowanie obuwia ochronnego z wysoką cholewką zgodnego z EN 345-1, klasy S3.
- Stosowanie okularów ochronnych zgodnych z EN 166, klasa 1F lub wyższa.
- Stosowanie ochron oczu i twarzy zgodne z normą EN 166, klasa 1F lub wyższa.
- Stosowanie ochron słuchu zgodnych z normą EN 352-3.
- Stosowanie hełmu ochronnego zgodnego z EN 397 z trzy- lub czteropunktowym mocowaniem paska podbródkowego.
- Stosowanie rękawic ochronnych chroniących przed przecięciem zgodnych z normą EN 388 oznakowanych tak:



- Stosowanie rękawic ochronnych odpornych na wysoką temperaturę zgodnych z normą EN 407, EN 12477 i oznakowanych tak:



lub

- Stosowanie rękawic antywibracyjnych zgodnych z normą EN 10819.

STOSUJ KAMIZELKĘ
OCHRONNĄSTOSUJ KASK
OCHRONNYSTOSUJ OBUWIE
OCHRONNESTOSUJ OCHRONĘ
OCZUSTOSUJ OCHRONĘ
SŁUCHUSTOSUJ RĘKAWICE
OCHRONNE

Rys. 11. Środki ochrony indywidualnej

- Zapewnienie następującego wyposażenia niezbędnego do sprawowania funkcji sygnalisty kolejowego:
 - sprawny zegarek,
 - wyciąg z rozkładu jazdy dotyczący danego odcinka linii,
 - chorągiewka koloru żółtego,
 - latarka z białym i czerwonym światłem,
 - urządzenie do podawania sygnałów dźwiękowych (gwizdek lub trąbka),
 - radiotelefon do łączności z dyżurnym ruchu,
 - telefon komórkowy z wprowadzonym do książki telefonicznej numerem telefonu dyżurnego ruchu.
- Stosowanie urządzeń do komunikacji radiowej posiadających zatwierdzenie typu (sprawdź na: <https://utk.gov.pl/pl/rejestry/rejestry-dopuszczen-do/rejestr-swiadectw-dopus/12024,Elektroniczna-baza-i-rejestr-swiadectw-dopuszczenia-do-eksploatacji.html>).

4. Techniczne:

- Utrzymanie w należytej sprawności sygnalizatorów napięcia dla maszyn budowlanych i urządzeń pracujących w pobliżu linii trakcyjnych.
- Utrzymanie w dobrym stanie technicznym maszyn i urządzeń.
- Utrzymanie w sprawności podręcznego sprzętu gaśniczego zgodnego z normą PN-EN 3-7A12008.

5. Organizacja prac specyficznych:

- Poruszanie się pojazdów drogą serwisową w śladzie rozebranego toru:
 - każdorazowo podczas wjazdu i wyjazdu pojazdu na drogę serwisową wyznaczoną w śladzie rozebranego toru, w miejscu wjazdu musi znajdować się sygnalista lub tor sąsiedni musi być wygradzony barierami systemowymi na odcinku minimum 20 metrów w kierunku ruchu;
 - w przypadku konieczności wjazdu i wyjazdu na drogę serwisową wyznaczoną w śladzie rozebranego toru pojazdem jadącym tyłem, należy zapewnić pracownika kierującego ruchem, który posiada łączność radiową z kierowcą;
 - w miejscu wjazdu i wyjazdu pojazdu z drogi serwisowej, wyznaczonej w śladzie rozebranego toru, na drogę publiczną musi znajdować się kierujący ruchem posiadający łączność radiową z kierowcą. Kierujący ruchem musi posiadać uprawnienia w do kierowania ruchem wydane przez WORD oraz niezbędne wyposażenie określone w przepisach o ruchu drogowym;
 - w przypadku konieczności wjazdu i wyjazdu pojazdu na drogę serwisową wyznaczoną w śladzie rozebranego toru w porze nocnej, miejsce wjazdu i wyjazdu musi być oświetlone;
 - droga serwisowa w śladzie rozebranego toru musi być wygradzona od toru sąsiedniego barierami systemowymi lub kiedy ze względów technicznych jest to niemożliwe być zabezpieczona systemem ASO.
- Składowanie podkładów kolejowych:
 - składowanie podkładów kolejowych strunobetonowych na terenie budowy dozwolone jest do wysokości 6 warstw;
 - w przypadku konieczności składowania podkładów kolejowych strunobetonowych powyżej 6. warstwy, należy opracować i wdrożyć dla tego zadania instrukcję bezpiecznego wykonania uwzględniającą wyeliminowanie ryzyka upadku z wysokości lub w ostateczności zabezpieczenie pracowników przed upadkiem z wysokości.
- Wykonywanie robót przy obiektach inżynierskich sąsiadujących z torem kolejowym:
 - obiekty inżynierskie (np. mosty, przepusty, przejścia dla zwierząt, przejścia podziemne), na których prace są wykonywane przy torze kolejowym, muszą być wygradzone od niego barierami elektroizolacyjnymi na odcinku równym długości obiektu oraz minimum 10 metrów w każdą stronę od niego.

6. Programy szkoleń:
 - Szkolenie dla pracowników obsługujących przejazd kat. „F” – załącznik nr 2.
 - Szkolenie dla sygnalistów – załącznik nr 3.
 - Szkolenie dla kierowników robót kolejowych – załącznik nr 4.
7. Listy kontrolne – stosowane w celu ułatwienia kontroli bezpieczeństwa pracy na obszarze kolejowym, np.:
 - Organizacja stanowiska pracy w sąsiedztwie toru – załącznik nr 5.
 - Organizacja przejazdu drogowo-kolejowego – załącznik nr 6.

G. WYMAGANIA PRAWNE:

1. Projekt Wykonawczy.
2. IBWR.
3. Regulamin Tymczasowy Prowadzenia Ruchu Pociągów.
4. Projekt zabezpieczenia miejsca robót.
5. Instrukcja Ibh-105.
6. Instrukcja Id-1.
7. Instrukcja Ir-1.
8. Instrukcja Ir-3.
9. Instrukcja Ir-7.
10. Instrukcja Ie-1.
11. Instrukcja Id-18.
12. Instrukcja Id-21.
13. Instrukcja Ebh- 1, 1a, 1b, 1c.
14. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.
15. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. O transporcie kolejowym.
16. Rozporządzenie ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.
17. Rozporządzenie ministra transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym.
18. Rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych.
19. Rozporządzenie ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych.

Załącznik nr 1

	Budowa:	Nr kontraktu:

KARTA INSTRUKTAŻU CODZIENNEGO

W dniu.....w lokalizacji.....przeprowadzono instruktaż w zakresie BHP dotyczący prac

wykonywanych dla zadania (wpisać nazwę budowy):
.....

Omówiono następujące zagadnienia:

- Szczegółowy podział zadań
- Zagrożenia występujące podczas prowadzenia prac
- Zasady eliminacji i minimalizacji zagrożeń oraz wymagane środki ochrony indywidualnej oraz zbiorowej
- Zasady postępowania w razie wypadku, pożaru oraz awarii środowiskowej
- Zapoznanie z regulaminem tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywanych prac nr.....
- Zapoznanie z zezwoleniem na wykonywanie pracy nr.....(jeżeli brak zezwolenia na wykonywanie pracy zakaz zbliżania się do sieci trakcyjnej na odległość mniejszą niż 5 m w poziomie)
- Sygnalista
- Osoba Kierująca Pracami.....
- Dodatkowe zagadnienia:.....

NA STANOWISKU PRACY W OBSZARZE KOLEJOWYM NALEŻY ZAWSZE WYZNACZYĆ SYGNALISTĘ		
WARUNKI PRACY	Zaznacz, jeśli występuje	UWAGI
Ruch pojazdów szynowych po torze	<input type="checkbox"/>	
JEŻELI NIE WYSTĘPUJE - MOŻNA ODSTĄPIĆ OD WYZNACZENIA SYGNALISTY		
JEŻELI WYSTĘPUJE RUCH POJAZDÓW SZYNOWYCH PO TORZE TO PRZEANALIZUJ PONIŻSZE WARUNKI		
Praca będzie wymagała wejścia pracowników w skrajnię toru*	<input type="checkbox"/>	
Wejście elementów maszyny w skrajnię toru (np. ramię koparki lub dźwigu przy obrocie)	<input type="checkbox"/>	
Ruch pojazdów kołowych w pobliżu skrajni toru* (np. transport kruszywa lub betonu)	<input type="checkbox"/>	
WYZNACZONY SYGNALISTA:	Wpisać imię i nazwisko	
JEŻELI NIE WYSTĘPUJĄ WSKAZANE POWYŻEJ WARUNKI PRACY (PKT 1-3) MOŻNA ODSTĄPIĆ OD WYZNACZENIA SYGNALISTY		

ZABEZPIECZENIE MIEJSCA ROBÓT		
RODZAJ ZABEZPIECZENIA	Zaznacz, jeśli występuje	UWAGI
Osygnalizowanie (wskaźniki W7)	<input type="checkbox"/>	
Osygnalizowanie (wskaźniki zejścia z toru, tarcze D1)	<input type="checkbox"/>	
ASO	<input type="checkbox"/>	
Bariery elektroizolacyjne	<input type="checkbox"/>	
Potwierdzenie łączności radiowej z Dyżurnym Ruchu	<input type="checkbox"/>	Nastawnia (wpisać nazwę):

*Skrajnia toru – obszar w odległości $\leq 2m$ od główki skrajnej szyny

Załącznik nr 1

	Budowa:	Nr kontraktu:

LISTA OSÓB PRZESZKOLONYCH

LP	IMIĘ I NAZWISKO	FIRMA	DATA	PODPIS
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				
16.				
17.				
18.				
19.				
20.				

<i>Oświadczam, w imieniu Wykonawcy, że w/w osoby zostały przeszkolone przeze mnie w przedmiotowym zakresie.</i>	
<i>Zgodnie z porozumieniem koordynacyjnym potwierdzam w imieniu Wykonawcy spełnienie przez w/w osoby wymagań w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz kwalifikacji zawodowych niezbędnych do wykonywania zleconych prac.</i>	
Uwaga!!! Karty instruktażu muszą być przechowywane na budowie przez cały okres prowadzenia robót w formie umożliwiającej ich weryfikację wstecz, (zaleca się archiwizację w skoroszycie lub segregatorze).	<i>Miejscowość, data, podpis</i>

Załącznik nr 2

PROGRAM SZKOLENIA DLA PRACOWNIKÓW OBSŁUGUJĄCYCH PRZEJAZD KAT. „F”

TEMAT:

1. Ogólne zasady prowadzenia ruchu na szlaku jednotorowym i w dwutorowym 1 godz.
2. Postanowienia regulaminu przejazdu kat. „F” 1 godz.
3. Postanowienia instrukcji sygnalizacji kolejowej (Ie-1) w zakresie: 1 godz.
 - a) Znaczenie tarcz Do i D1; D6 i W14 oraz sygnału D2 i D3;
 - b) Podawania sygnału R1 „Baczność”;
 - c) Kolejowych sygnałów alarmowych – „Alarm i Pożar”;
 - d) Osygnalizowania czoła i końca pociągu;
 - e) Znaczenia wskaźnika W6, W6a, W6b, W7 i W8-W9.
4. Postępowania w razie sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego 1 godz.
5. Zagadnienia drogowe: 1 godz.
 - a) Budowa toru kolejowego i kilometrowania na liniach kolejowych.
 - b) Budowa przejazdu kolejowego kat. „F”.
 - c) Utrzymania i zabezpieczenie przejazdu kat. „F”.
6. Test – sprawdzenie wiedzy zdobytej podczas szkolenia. ½ godz.

Załącznik nr 3

PROGRAM SZKOLENIA DLA SYGNALISTÓW

TEMAT:

1. Technika ruchu kolejowego: 1 godz.
 - a) Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z samoczynną i półsamoczynną blokadą liniową,
 - b) Ruch pojazdów pomocniczych,
 - c) Zasady prowadzenia ruchu pociągów w czasie zamknięć torowych – rozkazy pisemne,
 - d) Zapobieganie zdarzeniom kolejowym,
2. Sygnalizacja kolejowa: 2 godz.
 - a) Pojęcie sygnału, wskaźniki i ich podział, przybory sygnałowe,
 - b) Osygnalizowanie toru zamkniętego i przeszkody w torze,
 - c) Sygnały podawane na semaforach, powtarzaczach, tarczach ostrzegawczych i manewrowych, sygnały wątpliwe,
 - d) Sygnały zamknięcia toru (D O, D 1), alarmowe (A 1, A 2), zatrzymania, sygnały zmniejszenia prędkości (D 6, W 14, W 8, W 9),
 - e) Sygnały podawane ręcznie oraz osygnalizowanie pociągu.
3. Łączność bezprzewodowa: 1 godz.
 - a) Rodzaje urządzeń radiołączności,
 - b) Zakres i zasady nawiązywania łączności – wymiana informacji.
4. Ćwiczenia – praktyczne stosowanie sygnałów ręcznych, obsługa radiotelefonów, prowadzenie dokumentacji ruchowej (dzienniki, rozkazy pisemne). 1 godz.
5. Osłona miejsca robót – sposoby, rodzaje oraz wymagania dotyczące osłony miejsca robót. 1 godz.
6. Bezpieczeństwo i higiena pracy: 1 godz.
 - a) Zasady przebywania i poruszania się na terenie kolejowym oraz w torach czynnych,
 - b) Stosowanie zasad bhp przy wykonywaniu robót torowych.
7. Test – sprawdzenie wiedzy zdobytej podczas szkolenia. 1 godz.

Załącznik nr 4

REKOMENDOWANY PROGRAM SZKOLENIA DLA KIEROWNIKÓW ROBÓT KOLEJOWYCH

TEMAT:

1. Sieć kolejowa: 2 godz.
 - a) Podział pod względem technicznym (linie, szlaki, kilometraż, numeracja torów i rozjazdów),
 - b) Posterunki ruch, posterunki techniczne (obsada, nazewnictwo, hierarchia stanowisk),
 - c) Budowle i urządzenia,
 - d) Manewry – ogólne zasady.
2. Technika ruchu kolejowego: 2 godz.
 - a) Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z samoczynną i półsamoczynną blokadą liniową (następstwo i kierunek jazdy pociągów), telefoniczne zapowiadanie pociągów,
 - b) Ruch pojazdów pomocniczych (w tym po torze zamkniętym),
 - c) Zasady prowadzenia ruchu pociągów w czasie zamknięć torowych – rozkazy pisemne, ostrzeżenia,
 - d) Zapobieganie zdarzeniom kolejowym, kategorie zdarzeń, zadania komisji kolejowych.
3. Sygnalizacja kolejowa: 2 godz.
 - a) Pojęcie sygnału, wskaźnika, tarczy, ich podział, przybory sygnałowe,
 - b) Osygnalizowanie toru zamkniętego i przeszkody w torze,
 - c) Sygnały podawane na semaforach, powtarzaczach, tarczach ostrzegawczych i manewrowych, sygnały wątpliwe,
 - d) Sygnały zamknięcia toru (D0, D1), alarmowe (A1, A2), zatrzymania, sygnały zmniejszenia prędkości (D6, W14, W8, W9),
 - e) Sygnały podawane ręcznie oraz osygnalizowania pociągu.
4. Łączność bezprzewodowa: 1 godz.
 - a) Rodzaje urządzeń radiołączności,
 - b) Zakres i zasady nawiązywania łączności. Wymiana informacji.
5. Przejazdy kolejowo-drogowe: 1 godz.
 - a) Podstawowe pojęcia (kategorie przejazdów),
 - b) Zabezpieczenie i osygnalizowanie przejazdów (ograniczenie prędkości, znaki drogowe).
6. Warunki i bezpieczeństwo przy wykonywaniu robót torowych – wykład i ćwiczenia: 3 godz.
 - a) Warunki BHP. Obowiązki kierownika robót, obowiązki pracowników,
 - b) Organizacja i zabezpieczenie miejsca robót (praktyczne stosowanie tarcz i wskaźników, stosowanie sygnałów ręcznych, obsługa radiotelefonów, prowadzenie dokumentacji ruchowej – dzienniki, rozkazy pisemne),
 - c) Prace ładunkowe transport materiałów,
 - d) Zabezpieczenie miejsca robót podczas prowadzenia ruchu po torze czynnym z prędkością równą i ponad 100 km/h,
 - e) Wstęp i poruszanie się po terenie kolejowym.
7. Organizacja pracy przy urządzeniach elektroenergetycznych niskiego napięcia: 1 godz.
 - a) Zasady organizacji bezpiecznej pracy (wymagania ogólne). Środki i sprzęt ochronny, narzędzia pracy,
 - b) Prace wykonywane przez firmy zewnętrzne.

Załącznik nr 4

REKOMENDOWANY PROGRAM SZKOLENIA DLA KIEROWNIKÓW ROBÓT KOLEJOWYCH

TEMAT:

8. Osłona miejsca robót, sposoby, rodzaje oraz wymagania dotyczące osłony miejsca robót. 1 godz.
9. Bezpieczeństwo i higiena pracy: 2 godz.
 - a) Zasady przebywania i poruszania się na terenie kolejowym oraz torach czynnych,
 - b) Stosowanie zasad BHP przy wykonywaniu robót torowych.
10. Test – sprawdzenie wiedzy zdobytej w trakcie szkolenia. 1 godz.

Załącznik nr 5

LISTA KONTROLNA ORGANIZACJA STANOWISKA PRACY W SĄSIEDZTWIE TORU

Lokalizacja miejsca wykonywania pracy	Linia	km	
Podwykonawca			
Kierujący pracami	Imię, nazwisko	Sygnalista	Imię, nazwisko
Budowa		Nr kontraktu (MPK)	
Kierownik budowy	Imię, nazwisko	Kierownik Kontraktu	Imię, nazwisko
Kierownik robót	Imię, nazwisko		
Data kontroli		Sporządził Specjalista ds. BHP	Imię, nazwisko

Wypełnić dla stanowiska pracy na torze lub w bezpośrednim sąsiedztwie toru (maszyny bądź technologie wykorzystywane w procesie pracy, mogą nawet teoretycznie spowodować zablokowanie czynnego toru).

	Spełnia*	Uwagi	Objaśnienia
Kierujący pracami			
Kierujący pracami pełni bezpośredni nadzór			W przypadku braku osoby kierującej prace nie mogą być kontynuowane
Kierujący pracami dysponuje listą szkolenia codziennego			Na liście muszą znajdować się wszyscy pracownicy wykonujący pracę w danym miejscu, lista musi być podpisana przez wszystkich obecnych pracowników i kierującego pracami
Sygnalista			
Sygnalista pełni obowiązki			W przypadku braku sygnalisty prace nie mogą być kontynuowane
Uprawnienia			Sygnalista musi posiadać przynajmniej kopię zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla sygnalisty i kopię zaświadczenia lekarskiego zaświadczonego o zdolności do pracy na stanowisku sygnalisty kolejowego, wydanego przez lekarza medycyny pracy
Rozstawienie / odpowiednia liczba sygnalistów			Całe miejsce pracy musi być w zasięgu wzroku sygnalisty, wszyscy pracownicy muszą być w zasięgu urządzenia sygnałowego (gwizdek/trąbka/inne urządzenie sygnałowe)
Gwizdek / trąbka			
Chorągiewka			
Radiotelefon			Radiotelefon musi zapewniać faktyczny kontakt z dyżurnym ruchu, w razie wątpliwości należy poprosić sygnalistę o przeprowadzenie próby łączności
Wyciąg z rozkładu jazdy			W formie papierowej lub elektronicznej (np. plik w telefonie)
Sprawy zegarek			Zegarek w telefonie jest niewystarczający
Latarka z czerwonym i białym światłem			Latarka w telefonie jest niewystarczająca
Telefon komórkowy			Naładowany i aktywny z wprowadzonym do książki telefonicznej numerem tel. dyżurnego ruchu

* Jeśli dotyczy i spełnia wymagania, wstaw ✓ w odpowiednim wierszu. Jeśli dotyczy i nie spełnia wymagań, wstaw – w odpowiednim wierszu. Jeśli nie dotyczy wpisz ND.

Załącznik nr 5

	Spełnia*	Uwagi	Objaśnienia
Operator na maszynie w torze			
Prawo kierowania pojazdem kolejowym			Dokument wydawany przez pracodawcę zgodnie z zał. 7 do ROZPORZĄDZENIA MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych
Upoważnienie			Dokument wydawany przez pracodawcę zgodnie z zał. 8 do ROZPORZĄDZENIA MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych
Aktualne zaświadczenie lekarskie			Zaświadczenie musi być wydane przez lekarza kolejowej medycyny pracy i wskazywać precyzyjnie stanowisko jakiego dotyczy
Uprawnienia do obsługi (IMBiGS, UDT, TDT)			
Zapoznanie z Regulaminem tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów			
Rozkaz pisemny „S”			Rozkaz wydaje dyżurny ruchu
Maszyna w torze			
Świadectwo sprawności technicznej			Należy sprawdzić czy nie przekroczono okresu ważności świadectwa określonego datą lub ilością motogodzin
Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji pojazdu typu kolejowego			
Deklaracja zgodności z typem pojazdu			
Decyzja dopuszczająca TDT lub UDT (jeśli podlega)			
Zabezpieczenie miejsca wykonywania robót			
Wskaźnik zejścia z toru			Umieszczony w miejscu widocznym dla wszystkich pracowników
Wskaźnik W 7 (x2)			Umieszczone 300-500 m od początku i końca miejsca wykonywania pracy
Tarcza D1			Jeżeli praca odbywa się na torze połączonym z siecią

* Jeśli dotyczy i spełnia wymagania, wstaw √ w odpowiednim wierszu. Jeśli dotyczy i nie spełnia wymagań, wstaw – w odpowiednim wierszu. Jeśli nie dotyczy wpisz ND.

Załącznik nr 5

Dodatkowe uwagi (np. stan trzeźwości, itp.)	

Specjalista ds. BHP	W obecności
Pieczeńć i podpis	Pieczeńć i podpis
Data	Data

* Jeśli dotyczy i spełnia wymagania, wstaw √ w odpowiednim wierszu. Jeśli dotyczy i nie spełnia wymagań, wstaw – w odpowiednim wierszu. Jeśli nie dotyczy wpisz ND.

Załącznik nr 6

LISTA KONTROLNA ORGANIZACJA PRZEJAZDU DROGOWO-KOLEJOWEGO

Lokalizacja przejazdu drogowo-kolejowego	Linia	km	Kategoria przejazdu	
Zarz. infrastruktury kolejowej			Okres funkcjonowania przejazdu	
Nr umowy z zarz. infr. dla przejazdu				
Budowa			Nr kontraktu (MPK)	
Kierownik budowy	Imię, nazwisko		Kierownik Kontraktu	Imię, nazwisko
Kierownik robót	Imię, nazwisko			
Data kontroli			Sporządził Specjalista ds. BHP	Imię, nazwisko

Wypełnić dla przejazdu kolejowo-drogowego użytkowanego na terenie budowy lub na rzecz budowy i obsługiwanego przez pracowników budowy.

Przejazd kolejowo-drogowy			
	Spełnia*	Uwagi	Objaśnienia
Dróżnik/pracownik obsługujący pełni obowiązki			W przypadku braku dróżnika/pracownika obsługującego przejazd nie może być użytkowany
Przejazd jest obsługiwany przez osobę wymienioną w regulaminie przejazdu			W rozdziale III regulaminu przejazdu wskazano czy przejazd jest obsługiwany przez dróżnika czy przez innego pracownika, należy sprawdzić czy kwalifikacje osoby obsługującej przejazd pokrywają się z zapisem regulaminu
Pod nieobecność dróżnika/pracownika obsługującego rogatki pozostają zamknięte i zabezpieczone przed otwarciem			Klucze do kłódki (kłódek) znajdują się w miejscu wskazanym w regulaminie
Uprawnienia			Jeżeli w rozdz. III regulaminu przejazdu wskazano: Dróżnik – świadectwo zdania egzaminu kwalifikacyjnego i kopię zaświadczenia lekarskiego zaświadczonego o zdolności do pracy na stanowisku dróżnika, wydanego przez lekarza kolejowej medycyny pracy Inny pracownik – zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dla sygnalisty i kopię zaświadczenia lekarskiego zaświadczonego o zdolności do pracy na stanowisku sygnalisty, wydanego przez lekarza medycyny pracy
Uprawnienia do kierowania ruchem drogowym na przejeździe kolejowym			W formie zaświadczenia wydanego przez dyrektora WORD upoważniającego do wykonywania czynności związanych z kierowaniem ruchem drogowym, określonych w Art. 6.1.4 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r Prawo o ruchu drogowym
Gwizdek / trąbka			
Choraławka			
Radiotelefon			Radiotelefon musi zapewniać faktyczny kontakt z dyżurnym ruchu, w razie wątpliwości należy poprosić sygnalistę o przeprowadzenie próby łączności

* Jeśli dotyczy i spełnia wymagania, wstaw ✓ w odpowiednim wierszu. Jeśli dotyczy i nie spełnia wymagań, wstaw – w odpowiednim wierszu. Jeśli nie dotyczy wpisz ND.

Załącznik nr 6

	Spełnia*	Uwagi	Objaśnienia
Wyciąg z rozkładu jazdy			W formie papierowej lub elektronicznej (np. w formie pliku w telefonie)
Zegarek			Zegarek w telefonie jest niewystarczający
Latarka z białym i czerwonym światłem			Latarka w telefonie jest niewystarczająca
Telefon komórkowy			Naładowany i aktywny z wprowadzonym do książki telefonicznej numerem tel. dyżurnego ruchu,
Na stanowisku dróżnika/pracownika obsługującego znajduje się regulamin przejazdu			Regulamin musi być czytelny
Pozycja rogatki zgodna z regulaminem			Określenie „rogatki zamknięte” oznacza zamknięcie zapór po obydwu stronach przejazdu
Przejazd oznakowany i wyposażony zgodnie z regulaminem			Należy zwrócić uwagę na ewentualne dodatkowe wyposażenie wymagane regulaminem
Rogatki wyposażone w kłódkę			Klucze do kłódki (kłódek) powinny być wydawane za pisemnym potwierdzeniem zgodnie z regulaminem przejazdu, niedopuszczalne jest stosowanie kłódek wyposażonych w zamknięcie na kod
Przejazd utrzymywany jest w czystości			Rowki pomiędzy szynami a płytami przejazdowymi są oczyszczone i nie zalega tam żaden materiał (np. kruszywo, błoto, gruz, piasek, śnieg)
Dodatkowe uwagi (np. stan trzeźwości, itp.)			

Specjalista ds. BHP	W obecności
Pieczęć i podpis	Pieczęć i podpis
Data	Data

* Jeśli dotyczy i spełnia wymagania, wstaw ✓ w odpowiednim wierszu. Jeśli dotyczy i nie spełnia wymagań, wstaw – w odpowiednim wierszu. Jeśli nie dotyczy wpisz ND.