

ZARZĄDZENIE MINISTRA GOSPODARKI KOMUNALNEJ

z dnia 1 kwietnia 1958 r.

w sprawie wprowadzenia przepisów z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy przy robotach związanych z konserwacją, naprawą i budową sieci elektrotrakcyjnej górnej tramwajowej i trolejbusowej.

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

§ 1. Komunalne przedsiębiorstwa komunikacyjne stosować będą „Przepisy z zakresu bezpieczeństwa i higieny pra-

cy przy robotach związanych z konserwacją, naprawą i budową sieci elektrotrakcyjnej górnej tramwajowej i trolejbusowej”, stanowiące załącznik do niniejszego zarządzenia.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Kierownik Ministerstwa Gospodarki Komunalnej: *St. Sróka*

Załącznik do zarządzenia Ministra Gospodarki Komunalnej z dnia 1 kwietnia 1958 r. (poz. 169).

PRZEPISY Z ZAKRESU BEZPIECZEŃSTWA I HIGIENY PRACY PRZY ROBOTACH ZWIĄZANYCH Z KONSERWACJĄ, NAPRAWĄ I BUDOWĄ SIECI ELEKTROTRAKCYJNEJ GÓRNEJ TRAMWAJOWEJ I TROLEJBUSOWEJ

Rozdział I.

Uwagi wstępne.

Prace przy sieci górnej tramwajowej i trolejbusowej wymagają bardzo ścisłego przestrzegania przepisów o bezpieczeństwie pracy, gdyż przy pracach tych występuje szereg okoliczności sprzyjających możliwości powstawania wypadków. Sieć jezdna znajduje się pod działaniem wysokiego napięcia prądu stałego, przewody jezdne oraz konstrukcje nośne są pod silnym napięciem rozciągającym, a prace wykonywane są na znacznej wysokości. Poza tym przy likwidacji awarii sieciowych prace muszą być prowadzone szybko, co stanowi dodatkowy moment wymagający szczególnej znajomości zasad pracy.

Sieci jezdne są urządzeniami znajdującymi się w miejscach ogólnie dostępnych dla mieszkańców, dlatego też należy przy robotach zwracać również uwagę na bezpieczeństwo otoczenia. Przez użycie pełnosprawnego sprzętu i narzędzi, przy ścisłym przestrzeganiu przepisów można jednak zapewnić pełne bezpieczeństwo zarówno personelowi pracującemu przy sieci, jak i otoczeniu.

Niektóre z niniejszych przepisów mogą wydać się zbyt rygorystyczne, pamiętać jednak należy, że naruszenie któregośkolwiek przepisu może wcześniej lub później doprowadzić do nieszczęśliwego wypadku i dlatego żadnego z przepisów nie wolno lekceważyć.

Pracownicy sieci jezdnych powinni sami przestrzegać jak najściślej niniejszych przepisów i jednocześnie żądać przestrzegania ich przez nadzór i kierownictwo w najlepiej zrozumiałym interesie własnym i otoczenia.

Rozdział II.

Przepisy ogólne.

1. Na pracowników sieci nie mogą być przyjmowani pracownicy ze skłonnościami do zawrotów głowy, chorzy na padaczkę (epilepsja) itp. choroby o charakterze ogra-

niczającym pełną i ciągłą świadomość umysłową oraz sprawność fizyczną. Co najmniej raz w ciągu roku pracownik pracujący przy sieci powinien być poddany badaniu lekarskiemu.

2. Pracownicy młodociani, tj. do lat 18, nie mogą być zatrudnieni przy pracach przy sieci i przy urządzeniach elektrycznych znajdujących się pod napięciem.
3. Do pracy przy sieci jezdnej mogą być dopuszczeni pracownicy specjalnie wyszkoleni do tej pracy. Każdy pracownik powinien być przeegzaminowany w zakresie kwalifikacji wymaganych przez taryfikator, a odpis wyniku egzaminu powinien znajdować się w aktach personalnych pracownika.
4. Częścią integralną egzaminu musi być sprawdzenie znajomości niniejszych przepisów, przepisów z zakresu niesienia doraźnej pomocy przy wypadkach na sieci elektrycznej (PN/E-9) oraz praktycznej znajomości stosowania sztucznego oddychania. Znajomość powyższych zagadnień musi być stwierdzona w świadectwie egzaminacyjnym.
5. Każdy pracownik zatrudniony przy pracach przy sieci musi złożyć niezależnie od wymienionego wyżej egzaminu pisemne oświadczenie o znajomości i obowiązku przestrzegania przepisów o bezpieczeństwie pracy przy robotach przy sieci jezdnej oraz ogólnych przepisów z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy. Oświadczenie to powinno znajdować się w aktach personalnych pracownika.
6. Za właściwe przestrzeganie przepisów i zorganizowanie miejsc pracy zgodnie z niniejszymi przepisami oraz z ogólnymi przepisami z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy ponosi bezpośrednią odpowiedzialność wyznaczony kierownik danej roboty niezależnie od zajmowanego stanowiska służbowego oraz pracownicy sprawujący nadzór techniczny.
7. Prace przy sieci jezdnej mogą być wykonywane tylko przy użyciu samochodów wieżowych, wagonów montażowych, drabin rozstawnych i drabin mechanicznych.

8. Dopuszcza się wykonywanie pewnych prac podczas ruchu pod napięciem, określonych w przepisach szczegółowych.
9. Wszelkie prace wykonywane pod napięciem muszą być nadzorowane przez odpowiedzialnego pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje zawodowe i znającego przepisy z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy.
10. W razie porażenia prądem elektrycznym lub innego wypadku należy poszkodowanemu udzielić natychmiast pierwszej pomocy oraz zażądać pomocy lekarskiej.
11. Jeżeli przy porażeniu prądem elektrycznym uszkodzany nie może samodzielnie oderwać się od urządzenia, należy natychmiast wyłączyć je spod napięcia, ewentualnie uziemić, a w przypadku niemożności wykonania tych czynności — oderwać poszkodowanego od urządzenia, unikając bezpośredniego dotknięcia, zwłaszcza części ciała nie zakrytych odzieżą. Ratujący poszkodowanego powinien być odizolowany od ziemi.
12. Przy utracie przytomności na skutek porażenia prądem elektrycznym należy zastosować poszkodowanemu sztuczne oddychanie (wg PN/E-9) i natychmiast wezwać pomoc lekarską.
13. Brygada sieciowa powinna składać się przynajmniej z dwóch monterów.
14. Wszystkie urządzenia do pracy przy sieci, tj. wagony montażowe, samochody wieżowe oraz drabiny mechaniczne i rozstawne, powinny być w okresach jednoczesnych poddawane przeglądowi sprawdzającym. Niezależnie od przeglądu powinny być niezwłocznie usuwane wszelkie uszkodzenia zgłaszane przez brygady sieciowe, o ile charakter tych uszkodzeń nie pozwala na odłożenie ich usunięcia do przeglądu tygodniowego.
15. Dla samochodu wieżowego, wagonu montażowego, drabiny mechanicznej i rozstawnej powinna być zaprowadzona książka kontrolna; w książce tej należy notować uwagi brygad, zgłaszane w odniesieniu do pracy, wyposażenia i stanu jednostki, oraz usterki wykryte i usunięte w czasie cotygodniowych przeglądów. Sprawność jednostki potwierdza w książce kontrolnej odpowiedzialny za ten sprzęt pracownik. Sprawdzeniu podlegają również narzędzia (zwłaszcza izolacja) oraz wielokrążki, haki, ściągacze, dynamometry itp. narzędzia pracujące pod napięciem.
16. Dla wypełnienia zadań wymienionych w pkt 14 i 15 powinien być wyznaczony pracownik odpowiedzialny za stan tych urządzeń.
17. Niezależnie od powyższych przepisów brygadzista ewentualnie pierwszy monter przed wyjazdem do pracy powinien obejrzeć jednostkę, sprawdzić stan jej mechanizmów, szczególnie służących do podnoszenia i regulowania, stan izolacji, stan narzędzi i przyrządów pracujących pod napięciem. Szczególnej uwagi wymaga sprawdzenie stanu opon.
18. Wagony, wozy i drabiny, nie wykazujące pełnej sprawności technicznej, nie mogą być użyte do pracy.
19. Każdy pracownik powinien czuwać nad stanem sprawności narzędzi, którymi się posługuje. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń powinien niezwłocznie zgłosić je do wymiany.
20. Przed każdym użyciem sprzętu ochronnego służącego do zabezpieczenia od działania napięcia, jak gumowe dywaniki, izolacyjne podłogi, gumowe rękawice, kalosze itp., należy go poddać oględzinom zewnętrznym na uszkodzenia mechaniczne. Ponadto sprzęt ochronny podlega okresowemu badaniu na przebicie podwyższonym na-

pięciem w ciągu 1 minuty, przeprowadzanemu co 6 miesięcy według następującego wzoru:

$$U_p = 2,2 U_n + 1000$$

U_p — przyłożone napięcie probiercze w woltach,

U_n — napięcie znamionowe na szynach zbiorczych podstacji w woltach.

W razie braku możliwości wykonania próby napięciowej przez przedsiębiorstwo badania powyższe sprzętu ochronnego należy zlecić najbliższemu uprawnionemu zakładowi sieci elektrycznej.

21. W każdym przedsiębiorstwie powinna być opracowana instrukcja regulująca sprawy wyłączeń i włączeń napięcia na sieciach i podstacjach zarówno w przypadkach normalnej pracy, jak i w przypadkach awaryjnych. Dotyczy to wszelkich zmian w schematach zasilania czasowych i trwałych. Kierownik brygady sieciowej powinien znać szczegółowo tę instrukcję oraz wykazywać pełną umiejętność posługiwania się nią.

Rozdział III.

Zabezpieczenie miejsca pracy.

1. Przy robotach związanych z usuwaniem i ustawianiem słupów na ulicach i innych miejscach dostępnych dla ruchu miejsca pracy powinny być zabezpieczone zgodnie z instrukcją Ministrów Gospodarki Komunalnej oraz Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 18 stycznia 1957 r. w sprawie oznaczania robót oraz znakowania objazdów na drogach miejskich, ulicach i placach (Monitor Polski Nr 9, poz. 69) dla zabezpieczenia pracowników sieci przed najechaniem, a przechodniów i pojazdów przed wypadkiem przy ewentualnym przewróceniu się słupa, wpadnięciem w wykop lub zaczepieniem o słup leżący.
2. Przy pracach dziennych we mgle lub w miejscach mało widocznych dla motorniczych i kierowców pojazdów drogowych należy ustawić tarcze ostrzegawcze lub pracownika sygnalizującego miejsca pracy przy sieci.
3. Przy pracach nocnych tabor do napraw i montażu sieci powinien być wyposażony w czerwone światła ostrzegawcze znajdujące się z przodu i z tyłu wozu na wysokości balkonu, a w przypadku dłuższych prac — dodatkowo zabezpieczony obustronnie czerwonymi sygnałami świetlnymi, ustawionymi w odległości 80 m od miejsca pracy.
4. Napięcie zasilające instalację oświetlenia miejsca pracy nie może być większe od 24 V. Na balkonie samochodu wieżowego (wagonu montażowego) powinno znajdować się gniazdo wtykowe, pozwalające włączyć lampę reflektorową o napięciu znamionowym 24 V.
5. Przy wymianie linek lub drutów poprzecznych nad jezdniami ulic oraz przy wymianie przewodów jezdnych w nocy lub w czasie mgły należy miejsce robót zabezpieczyć jak w pkt 2 i 3.

Rozdział IV.

Posługiwanie się sprzętem sieciowym.

1. W czasie przejazdu do pracy i powrotu z pracy do bazy samochody wieżowe, wagony montażowe oraz drabiny mechaniczne powinny znajdować się w stanie całkowicie złożonym, przy czym pracownicy powinni znajdować się w kabinie. Zabrania się szczególnie pozostawiania na balkonie wieży. Wysokość pojazdu w stanie złożonych urządzeń wieżowych nie może być większa od obowiązującej ustalonej skrajni dla pojazdów mechanicznych.

2. Przejazdy robocze, tj. związane z bezpośrednią pracą przy sieci brygady znajdującej się na balkonie wieży, mogą odbywać się z maksymalną szybkością 5 km/godz.
3. Przed przystąpieniem do pracy z wagonu bądź z wozu wieżowego na miejscu pracy należy przestrzegać następujących przepisów:
 - a) zabezpieczyć pojazd przed ewentualnym przewróceniem; ustawienie wozu na gruncie nierównym, obsuwającym się jest niedozwolone,
 - b) balkon wozu wieżowego powinien być podnoszony bez obciążenia, tj. w czasie podnoszenia nikt z obsługi nie może znajdować się na balkonie,
 - c) po podniesieniu wieży należy przede wszystkim zaryglować jej położenie, po czym dopiero jeden z pracowników powinien ustawić i zamocować bariery balkonu,
 - d) praca na wieży balkonu bez ustawionych barier ochronnych (poręczy) jest niedozwolona,
 - e) między kabiną kierowcy (motorniczego) a wieżą samochodu lub wagonu powinna być instalacja sygnalizacyjna; instrukcja zakładowa powinna ustalić zasady porozumiewania się między kierowcą (motorniczym) a pracownikami znajdującymi się na wieży; działanie sygnalizacji powinno być sprawdzone przed podjęciem pracy,
 - f) opuszczanie wieży z obciążeniem jest niedozwolone,
 - g) ilość osób na balkonie wieży nie może być większa od ilości ustalonej w fabrycznej instrukcji obsługi wozu.
4. Przed przystąpieniem do pracy należy sprawdzić stan zabezpieczenia pojazdu zgodnie z przepisami rozdziału III pkt 2 i 3.
5. Jazda wagonem wieżowym „pod pałąk” jest niedozwolona.
6. Narzędzia i materiały do pracy powinny być ustawione na balkonie wieży w specjalnych skrzyniach w sposób zabezpieczający przed potknięciem się pracownika. Rozrzucanie narzędzi i materiałów po podłodze balkonu jest niedozwolone.
7. Skrzynki z materiałami i narzędziami powinny być podawane na balkon wieży za pomocą liny konopnej zabezpieczonej przed opadnięciem. Skrzynki należy podawać z ostrożnością i uwagą.
8. Zrzucanie materiałów na ziemię z balkonu jest niedozwolone.
9. Stawanie w czasie pracy na poręczach balkonu jest niedozwolone.
10. Obracanie wieży powinno odbywać się z dużą ostrożnością, jedynie na polecenie kierującego robotą.
11. Przy przejeździe roboczym odległość pomostu balkonu od najniższego punktu zawieszenia sieci nie może być mniejsza od 1,2 m.
12. Kierowcy (motorniczemu) wolno ruszać z miejsca tylko wówczas, jeśli otrzyma z balkonu sygnał dzwonkiem lub w inny umówiony sposób.
13. Drabinę mechaniczną należy ustawić tak, aby koła przylegały do ziemi, podkładać, a następnie wysunąć ją do pożądanej wysokości i pochylić w kierunku punktu pracy.
14. Przy używaniu drabin rozstawnych należy ostrzą nóżkę zabezpieczyć przed przesuwaniem się, a w ostateczności zapewnić niemożność przesuwania się ich przez odpowiedni kąt rozstawienia.
15. Wszystkie przepisy dotyczące samochodów wieżowych i wagonów montażowych odnoszą się odpowiednio do użycia drabin, z tym że na drabinie rozsuwanej może znajdować się jednocześnie jeden pracownik. Pracownik

w braku innego zabezpieczenia powinien być przymocowany do drabiny przy pomocy pasa bezpieczeństwa.

Rozdział V.

Prace przy sieci.

A. Wymagania ogólne.

1. Raz do roku (wiosną lub jesienią) podczas przeglądu sieci należy dokonać pomiaru izolacji.
2. Podnoszenie z ziemi zerwanego przewodu jezdnego bądź drutu lub linki konstrukcji nośnej bez użycia sprawdzonych rękawic gumowych i kaloszy jest surowo zabronione.
3. Dotykanie wszelkich innych zerwanych przewodów, a zwłaszcza energetycznych, jest zabronione. W tych przypadkach należy wezwać pogotowie techniczne właściwej instytucji. Dotyczy to również zerwanych przewodów zwisających na sieci jezdnej.
4. Nie wolno dotykać jednocześnie dwóch przewodów różnej biegunowości lub przewodu jezdnego i części uziemionej, np. wysięgnika słupa, ewentualnie urządzeń izolowanych, jak np. linki lub drutu poprzecznego, nawet wtedy, jeżeli używa się rękawic gumowych. Dotyczy to zarówno prac pod napięciem, jak i przy wyłączonym napięciu. Wyjątek stanowi przypadek, gdy przewód jezdny jest uziemiony w miejscu pracy, a przy sieciach trolejbusowych oba przewody są zwarte.
5. W sieciach trolejbusowych zabrania się stawiania lub zajmowania pozycji roboczej między dwoma przewodami będącymi pod napięciem.
6. Na łukach i rozjazdach zabrania się ustawiania pracowników od strony wewnętrznej łuku.
7. Na sieci trolejbusowej zabrania się jednocześnie pracy z jednego wozu wieżowego na obu przewodach różnej biegunowości, chociaż byłaby ona wykonywana przez różnych pracowników.
8. Przy pracach przy jednym z przewodów sieci trolejbusowej wszystkie inne przewody znajdujące się w zasięgu stanowiska roboczego powinny być zabezpieczone izolacyjnymi członami (korytka drewniane, osłony igielitowe ewentualnie gumowe).
9. Naprężniki, ściągacze, haki powinny być tak zamocowane do konstrukcji, aby wysłiznięcie się przewodu było niemożliwe.
10. Przy pracy na słupie trakcyjnym nie wolno dotykać drutu lub linki poprzecznej między izolatorem odciągowym a wieszakiem izolowanym.
11. Przy otwieraniu i zamykaniu odłączników zamontowanych na izolatorach sekcyjnych należy posługiwać się drążkiem izolacyjnym w razie braku napędu ręcznego znajdującego się na słupie.
12. Przy pracy przy izolatorach sekcyjnych znajdujących się na granicy dzielnic zasilania należy uprzednio zbadać stan napięcia z obu stron izolatora. W razie stwierdzenia różnicy napięć pracę należy wykonywać ze szczególną ostrożnością.
13. Przy wszelkich pracach pomiarowych oraz przy zakładaniu uziemień należy przede wszystkim dokonać połączenia z szyną czy też inną częścią uziemioną, po czym dopiero drugi przewód włączyć pod napięcie. Przy odłączeniu należy postępować odwrotnie.
14. Przy wymianie izolatora (wieszaka, izolatora odciągowego) należy przed przystąpieniem do pracy sprawdzić stan izolacji izolatora ewentualnie drugiego izolatora w układzie dwustopniowej izolacji. Niezależnie od tego przy

wymianie wieszaka należy zewrzeć przewód jezdny z drutem lub linką poprzeczną, przy wymianie zaś izolatora odciągowego — linkę lub drut poprzeczny przed izolatorem z masą słupa. Prace te muszą być wykonywane w rękawicach gumowych i kaloszach.

15. Przewody gołe odmienniej biegunowości lub uziemione, znajdujące się w zasięgu ramion pracownika, powinny być osłonięte szczelnym przykryciem gumowym dla zabezpieczenia przed przypadkowym dotknięciem.
16. Podczas burzy połączonej z wyładowaniami elektrycznymi zabrania się wykonywania wszelkich prac przy sieci elektrotrakcyjnej.

B. Prace przy sieci wymagające wyłączenia napięcia.

17. Przed przystąpieniem do prac wymagających wyłączenia napięcia należy sprawdzić stan wyłączenia za pomocą woltomierza bądź wskaźnikiem lampowym.
18. Na podstawie instrukcji wewnętrznej należy ustalić taki tok postępowania, aby ponowne włączenie napięcia było możliwe dopiero na zlecenie kierownika robót sieciowych.
19. Na sieci tramwajowej zabrania się wykonywania następujących prac pod napięciem:
 - a) wymiany przewodów jezdnych,
 - b) wymiany drutów i linek poprzecznych oraz innych odcińków konstrukcji związanych z przerzutem nad przewodami jezdnyymi,
 - c) łączenia zerwanego przewodu jezdnego,
 - d) wszelkich prac przy skrzyżowaniach tramwajowo-trolejbusowych,
 - e) podwieszania przewodów sygnalizacyjnych wzdłuż przewodów jezdnych,
 - f) wymiany przewodów zasilających i wzmacniających,
 - g) wymiany wysięgników,
 - h) wymiany słupów na międzyporzu,
 - i) wymiany izolatorów sekcyjnych na granicy dzielnic zasilania.
20. Na sieci trolejbusowej zabrania się wykonywania pod napięciem — niezależnie od czynności wyszczególnionych w pkt 19 — naprawy i wymiany skrzyżowań oraz zwrotówek sieci trolejbusowej; jeżeli jeden z przewodów sieci trolejbusowej jest uziemiony, to wyłączeniu podlega tylko przewód będący pod napięciem; przewód ten musi być zwarty z przewodem uziemionym.
21. Przy remoncie odgromnika należy odłączyć go uprzednio od przewodu będącego pod napięciem.
22. Przy pracy przy przewodzie sygnalizacyjnym, zawieszonym wzdłuż przewodu robocznego, przewód ten należy połączyć z przewodem jezdny.
23. Wyłączenie napięcia do montowanego urządzenia (np. zwrotówki, sygnalizacji itp.) dopuszcza się po całkowitym wykonaniu montażu na polecenie kierującego robotą.
24. Zabrania się wykonywania prac z drabin mechanicznych na sieci pod napięciem.
25. Wyłączony odcinek sieci spod napięcia w miejscu pracy powinien być bezwzględnie uziemiony linką o przekroju nie mniejszym niż przekrój przewodu jezdnego. Uziemienie zakłada się od strony uziomu, a następnie podłącza się do przewodu jezdnego. Demontaż uziemienia wykonuje się w odwrotnej kolejności.
26. Na sieci trolejbusowej z wyłączonym napięciem zamiast uziemienia należy zewrzeć przewody różnej biegunowości, przy czym połączenie zwierające zakłada się najpierw na przewodzie minusowym a następnie na przewodzie plusowym.

27. Zakładanie i wyjmowanie noży odłączników w punktach zasilających i powrotnych powinno być wykonywane przy użyciu rękawic gumowych i kaloszy.
28. Przerwanie czynnych obwodów prądowych przy użyciu odłączników bez urządzenia gasikowego jest niedozwolone.
29. Prace przeglądowe i remontowe punktów zasilających powinny odbywać się przy wyłączonym napięciu.
30. Dla wszelkich prac montażowych przy sieci powinny być opracowane instrukcje robocze uwzględniające wymagania bezpieczeństwa pracy wynikające z niniejszych przepisów oraz z warunków miejscowych.

Rozdział VI

Ustawianie i wyjmowanie słupów.

1. Przy kopaniu dołów w gruntach sypkich ścianki boczne muszą mieć pochyłość odpowiadającą naturalnemu kątowi zsyppu.
2. Przy napotykanii wody podskórnej należy zastosować oszalowanie.
3. Ziemia z wykopu powinna być wyrzucana na taką odległość poza krawędź dołu, aby uniemożliwić staczanie się wyrzucanych kamieni, które mogłyby spowodować okaleczenie kopiącego.
4. Doły wykopane w pobliżu osiedli powinny być ogrodzone bądź zakryte, jeżeli pozostają bez dozoru, wykopane zaś w pobliżu dróg i przejść powinny być ponadto w nocy oświetlone za pomocą latarni zawieszonych na ogrodzeniu.
5. Przy kopaniu dołów w miejscach, gdzie mogą przechodzić kable lub rury, należy przed rozpoczęciem robót uzyskać od zakładów dysponujących tymi urządzeniami dokładne informacje o przebiegu trasy, aby ich nie uszkodzić przy kopaniu.
6. W tych miejscach, gdzie spodziewane są kable i rury, roboty należy prowadzić ze szczególną ostrożnością i pod bezpośrednim kierownictwem odpowiedzialnego pracownika.
7. Przy natrafieniu przypadkowo na kabel elektryczny lub rurę należy przerwać pracę, powiadomić o tym kierownictwo robót i poczekać na zlecenie dalszego prowadzenia roboty.
8. Przed rozpoczęciem podnoszenia słupa należy rozstawić pracowników, tak aby ich bezpieczeństwo przy obranej metodzie i przy istniejących warunkach miejscowych było możliwie największe.
9. Jeżeli podnoszenie słupa odbywa się w pobliżu linii będącej pod napięciem, należy linię tę wyłączyć spod napięcia i uziemić. Szczególnie dotyczy to słupów międzytorani.
10. Podczas ręcznego podnoszenia lub opuszczania słupa przy użyciu ustawiacza (folgi) pracownicy powinni być ustawieni z obu stron słupa, a nie pod nim.
11. Liczba pracowników przy ustawianiu słupa powinna być tak dobrana, aby na jednego pracownika nie przypadła ciężar większy niż 50 kg.
12. Zabrania się wchodzić na ustawiony słup do czasu całkowitego jego zamocowania.
13. Przy rozbijaniu fundamentów słupów należy posługiwać się łomem lub klinem stalowym ujętym w uchwyt.
14. Przy pracach związanych z wykopaniem powinno być zatrudnionych co najmniej 2 pracowników.