

2. Liczbę normogodzin badania określa dla każdego przedsiębiorstwa właściwa terytorialnie izba skarbowa.

3. Opłata, o której mowa w ust. 1, jest opłatą zryczałtowaną.

§ 2. 1. Izba skarbowa zawiadamia na piśmie przedsiębiorstwo o:

- 1) wyznaczonej liczbie normogodzin badania i wynikającej z niej wysokości opłaty za weryfikację sprawozdania finansowego,
- 2) sposobie uiszczenia opłaty za weryfikację sprawozdania finansowego.

2. Przedsiębiorstwo uiszcza opłatę za weryfikację sprawozdania finansowego w terminie do dnia 15 miesiąca następującego po zakończeniu roku sprawozdawczego.

§ 3. 1. Stawkę wynagrodzenia za jedną normogodzinę pracy dyplomowanego biegłego księgowego przy weryfikacji rocznego sprawozdania finansowego ustala się w kwocie 180 zł.

2. Stawkę określoną w ust. 1 stosuje się również przy ustalaniu wynagrodzeń dyplomowanych biegłych

księgowych za ekspertyzy z zakresu rachunkowości oraz sporządzanie analiz ekonomicznych.

§ 4. Przepisy zarządzenia stosuje się odpowiednio również do instytucji lub urzędów, którym Minister Finansów powierzył przeprowadzanie weryfikacji sprawozdań finansowych.

§ 5. Tracą moc:

- 1) zarządzenie Ministra Finansów z dnia 20 sierpnia 1982 r. w sprawie opłat za weryfikację sprawozdań finansowych (Monitor Polski Nr 21, poz. 184),
- 2) zarządzenie Ministra Finansów z dnia 20 sierpnia 1982 r. w sprawie stawek wynagrodzenia dyplomowanych biegłych księgowych (Monitor Polski Nr 21, poz. 185).

§ 6. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia i ma zastosowanie poczynając od badania rocznych sprawozdań finansowych za rok 1984, a w odniesieniu do państwowych gospodarstw rolnych — za rok gospodarczy 1984/1985.

Minister Finansów: S. Nieckarz

## 161

### ZARZĄDZENIE MINISTRA ADMINISTRACJI I GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ

z dnia 20 sierpnia 1984 r.

w sprawie warunków technicznych tramwajów oraz zakresu ich wyposażenia.

Na podstawie art. 57 ust. 3 ustawy z dnia 1 lutego 1983 r. — Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 6, poz. 35) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Pasażerskie wagony tramwajowe dopuszczalne do ruchu powinny odpowiadać warunkom technicznym określonym w niniejszym zarządzeniu oraz mieć określone w nim wyposażenie.

2. Przepis ust. 1 nie dotyczy wagonów tramwajowych poruszających się po trasach ruchu szybkiego, całkowicie oddzielonych od ruchu ulicznego i projektowanych według odrębnych przepisów.

§ 2. 1. Użyte w zarządzeniu określenia oznaczają:

- 1) wagon tramwajowy — pojazd przeznaczony do przewożenia pasażerów w komunikacji miejskiej, poruszający się po szynach z wykorzystywaniem energii elektrycznej dostarczanej z zewnątrz,
- 2) wagon silnikowy — wagon tramwajowy wyposażony w elektryczne urządzenia napędowe i stanowisko motorniczego, sterujące jego ruchem,
- 3) wagon doczepny czynny — wagon tramwajowy wyposażony w elektryczne urządzenia napędowe, sterowane z wagonu silnikowego,
- 4) wagon doczepny bierny — wagon tramwajowy nie wyposażony w urządzenia napędowe, przewidziany do łączenia z wagonem silnikowym,
- 5) wagon przegubowy — wagon tramwajowy składający się co najmniej z dwóch członów połączonych ze sobą w sposób trwały, nierozłączalny podczas eksploatacji

i umożliwiający bezpośrednie przejście pasażerów między członami wagonu,

- 6) znamionowa masa wagonu — masę wagonu, motorniczego i pasażerów zajmujących wszystkie miejsca siedzące oraz miejsca stojące, przy przyjęciu 0,15 m<sup>2</sup> powierzchni miejsc stojących na pasażera,
- 7) dopuszczalna masa całkowita wagonu — masę wagonu, motorniczego i pasażerów zajmujących wszystkie miejsca siedzące oraz miejsca stojące, przy przyjęciu 0,1 m<sup>2</sup> powierzchni miejsc stojących na pasażera,
- 8) pociąg tramwajowy — jeden lub kilka wagonów połączonych, z których przynajmniej jeden wagon jest wagonem silnikowym.

2. Do obliczeń obciążenia wagonu przyjmuje się masę pasażera równą 68 kg.

§ 3. 1. Długość wagonu tramwajowego bez uwzględnienia sprzęgu nie może przekraczać:

- |                                       |       |
|---------------------------------------|-------|
| 1) wagonu pojedynczego                | 15 m, |
| 2) wagonu przegubowego dwuczłonowego  | 20 m, |
| 3) wagonu przegubowego trójczłonowego | 26 m. |

2. Długość pociągu tramwajowego nie może przekraczać 54 m.

3. Szerokość wagonu tramwajowego nie może przekraczać 2,4 m. Szerokość nie obejmuje lusterek na przegubowych wysięgnikach, świateł umieszczonych na bokach wagonu, tablic bocznych oraz elementów elastycznych wykonanych z gumy lub tworzyw sztucznych.

4. Wysokość wagonu tramwajowego nie może przekraczać:

- |   |        |
|---|--------|
| 1) wagonu łącznie z nadbudową           | 3,4 m, |
| 2) wagonu ze złożonym odbierakiem prądu | 3,9 m. |

§ 4. Nacisk na tor jednej osi wagonu tramwajowego nie powinien przekraczać 100 kN (10 t).

§ 5. 1. Wagon tramwajowy powinien mieć co najmniej dwoje drzwi z prawej strony szerokości minimum 1,3 m, zaopatrzonych w poręczę.

2. Kabina motorniczego oraz pomieszczenia przeznaczone do przewozu osób powinny być wyposażone w:

- 1) urządzenia zapewniające skuteczne przewietrzanie i ogrzewanie wnętrza,
- 2) drzwi zaopatrzone w zamki lub urządzenia uniemożliwiające samoczynne lub nie zamierzone otwarcie się w wagonach posiadających automatyczne zamykanie drzwi warunki takie nie są wymagane,
- 3) instalację oświetlenia wnętrza pojazdu.

3. Wnętrze kabiny motorniczego oraz pomieszczeń przeznaczonych do przewozu osób powinno odpowiadać następującym warunkom:

- 1) być szczelne oraz odpowiednio izolowane akustycznie,
- 2) siedzenia powinny być przymocowane do nadwozia w sposób uniemożliwiający nie zamierzoną zmianę ich położenia,
- 3) w razie urządzenia oddzielnego przedziału motorniczego, przedział ten powinien być połączony drzwiami z pomieszczeniem dla pasażerów.

4. Wyposażenie elektryczne wagonów tramwajowych powinno odpowiadać obowiązującym normom dla taboru trakcji elektrycznej, a w szczególności wszystkie urządzenia elektryczne o napięciu wyższym niż 60 V powinny być tak zainstalowane, aby była wykluczona możliwość przypadkowego dotknięcia części będących pod napięciem.

5. Szyby wagonu:

- 1) w razie rozbicia nie powinny dawać ostrych odprysków,
- 2) powinny być zamocowane w taki sposób lub sporządzone z takiego tworzywa, aby w razie konieczności istniała możliwość wyjścia na zewnątrz wagonu co najmniej przez dwa otwory okienne,
- 3) powinny być ocechowane w widocznym miejscu,
- 4) przednia szyba powinna zapewniać motorniczemu pełną i wyraźną widoczność bez zniekształcenia obrazu, a w razie rozbicia zapewniać jeszcze dostateczną widoczność drogi.

§ 6. 1. Wagon tramwajowy powinien być tak zbudowany i utrzymany, aby:

- 1) poziom hałasu zewnętrznego, mierzony przy stałej prędkości 50 km/h na torowisku wydzielonym z podkładkami żelbetowymi z odległości 7,5 m od osi wagonu na wysokości 1,2 m, nie przekraczał 88 dB(A),
- 2) urządzenia elektryczne nie wytwarzały zakłóceń radioelektrycznych, przekraczających wymagania Polskich Norm,

3) instalacja elektryczna:

- a) była zabezpieczona przed uszkodzeniem mechanicznym wskutek tarcia o inne elementy wagonu, a także przed korozją,
- b) była wyposażona w umieszczony w łatwo dostępnym miejscu wyłącznik, umożliwiający odłączenie akumulatora od instalacji elektrycznej bez użycia narzędzi,
- c) była wyposażona w wyłącznik nadmiarowy, wyłączający urządzenia obwodu głównego spod napięcia trakcyjnego w razie zwarcia,
- 4) w razie uszkodzenia napędu automatycznego drzwi istniała możliwość ręcznego ich otwarcia od wewnątrz wagonu przy użyciu siły maksimum 125 N (12,5 kG) na każde skrzydło drzwi,
- 5) istniała możliwość jazdy do tyłu,
- 6) oświetlenie wnętrza wagonu nie oślepiało motorniczego i pasażerów.

2. Przepisy ustępu 1 pkt 3 lit. b) i c) nie dotyczą wagonów doczepnych biernych.

§ 7. 1. Wagon tramwajowy powinien być wyposażony w:

- 1) tabliczkę metalową, umieszczoną w miejscu łatwo dostępnym, podającą co najmniej nazwę wytwórni, rok produkcji, typ wagonu i rozpoznawczy numer fabryczny wagonu,
- 2) inicjały przedsiębiorstwa komunikacyjnego po obu stronach wagonu,
- 3) numer ewidencyjny na obu bokach, z przodu i z tyłu oraz wewnątrz wagonu,
- 4) co najmniej dwa okna urządzone jako wyjścia awaryjne, usytuowane po stronie przeciwległej do drzwi,
- 5) urządzenie służące do dawania sygnału z wnętrza wagonu do motorniczego,
- 6) instalację świetlną lub dźwiękową sygnalizującą zamykanie drzwi,
- 7) tablice kierunkowe,
- 8) dostępne dla pasażerów urządzenia hamowania awaryjnego.

2. Boczne okna powinny się otwierać tylko od wewnątrz i najwyżej do 1/3 swojej wysokości. Okna nie powinny otwierać się na zewnątrz.

3. Wagon tramwajowy wyposażony w niezależne źródło zasilania (akumulator) powinien mieć oddzielne obwody oświetlenia wnętrza pojazdu (światło bezpieczeństwa) i świateł pozycyjnych, działające także w razie zaniku napięcia w sieci.

§ 8. 1. Wagon silnikowy poza wyposażeniem wymienionym w § 7 powinien ponadto być wyposażony w:

- 1) samoczynne wycieraczki przedniej szyby w liczbie zapewniającej dostateczne pole widzenia motorniczego,
- 2) gaśnicę umieszczoną w miejscu łatwo dostępnym na wypadek potrzeby jej użycia,

- 3) co najmniej jedno lustro zewnętrzne po prawej stronie wagonu, zapewniające co najmniej strefę widoczności drogi do tyłu szerokości 3,5 m w prawo od prawego boczno-tylnego obrysu pojazdu w odległości 30 m od osi motorniczego, z tym że w odległości 4 m od osi motorniczego szerokość ta powinna wynosić 0,75 m,
- 4) lustro wewnętrzne do obserwacji wnętrza wagonu,
- 5) dzwonek zewnętrzny uruchamiany przez motorniczego, umożliwiający ostrzeżenie innych użytkowników drogi,
- 6) odgarniacz ograniczający skutki najechania na osoby lub zwierzęta,
- 7) sygnalizację świetlną umieszczoną na stanowisku motorniczego, informującą o zamknięciu drzwi pociągu tramwajowego.

2. Wszystkie urządzenia sterownicze, informacyjne i kontrolne, służące do bezpiecznego prowadzenia pociągu tramwajowego, powinny być umieszczone w polu widzenia motorniczego w taki sposób, aby nie przeszkadzały mu w obserwacji ruchu na drodze.

§ 9. Połączenia międzywagonowe w pociągach tramwajowych powinny być zabezpieczone ochronami od strony wejść i wyjść dla pasażerów.

§ 10. 1. Pociąg tramwajowy powinien być wyposażony w tablice kierunkowe (§ 7 ust. 1 pkt 7): czołową, boczną, tylną i wewnętrzną.

2. Tablice kierunkowe powinny zawierać następujące napisy:

- 1) czołowa — oznaczenie punktów końcowych trasy komunikacyjnej oraz numer linii,
- 2) boczna — określenie trasy komunikacyjnej, z wyszczególnieniem przystanków początkowego i końcowego oraz ważniejszych przystanków na trasie, a także numer linii,
- 3) tylna — numer linii,
- 4) wewnętrzna — napis określony w pkt 2.

3. Tablice kierunkowe powinny być umieszczone w następujący sposób:

- 1) czołowa — w świetliku nad przednią szybą, a w wagonie bez świetlika — wewnątrz wagonu pod górną krawędzią przedniej szyby, tak aby nie ograniczała w istotny sposób pola widzenia motorniczego, albo pod przednią szybą,
- 2) boczna — wewnątrz za szybą jednego z okien prawej strony każdego wagonu w pociągu tramwajowym,
- 3) tylna — w świetliku nad tylną szybą, a w wagonie bez świetlika — wewnątrz za tylną szybą,
- 4) wewnętrzna — w świetle jednego z okien prawej strony każdego wagonu pociągu tramwajowego.

4. Napisy na tablicach kierunkowych powinny być czarne na białym tle, wykonane pismem prostym (blokowym); wielkość liter i cyfr powinna umożliwić odczytanie napisów z odległości co najmniej 20 m przy dobrej przejrzystości powietrza.

5. Miejsca przeznaczone do umieszczenia tablic czołowej i bocznej powinny być wyposażone w białe światła

oświetlające te tablice, odpowiadające następującym warunkom:

- 1) liczba światel, ich umieszczenie i natężenie światła powinny umożliwić odczytanie napisów z odległości co najmniej 20 m po zapadnięciu zmroku i przy dobrej przejrzystości powietrza,
- 2) światło nie może być bezpośrednio widoczne z zewnątrz i wewnątrz wagonu tramwajowego.

§ 11. Wejścia lub wyjścia mogą być zaopatrzone w światło barwy białej umieszczone nad górną krawędzią drzwi. Włączanie światel może następować po otwarciu drzwi, a wyłączenie musi nastąpić równocześnie z zamknięciem drzwi.

§ 12. 1. Wagon silnikowy powinien być wyposażony w następujące światła zewnętrzne:

- 1) drogowe,
- 2) mijania,
- 3) kierunkowskazy,
- 4) hamowania „stop”,
- 5) pozycyjne przednie,
- 6) pozycyjne tylne,
- 7) odblaskowe tylne inne niż trójkąt.

2. Wagon doczepny powinien być wyposażony w następujące światła zewnętrzne:

- 1) kierunkowskazy,
- 2) hamowania „stop”,
- 3) pozycyjne tylne,
- 4) odblaskowe tylne inne niż trójkąt.

§ 13. Światła powinny odpowiadać następującym warunkom ogólnym:

- 1) światła przeznaczone do oświetlenia drogi (torów) powinny być umieszczone w sposób umożliwiający łatwą regulację kierunku strumienia świetlnego,
- 2) osie światel sygnalizacyjnych powinny być równoległe do osi toru; dopuszcza się odchylenia od powyższych kierunków nie większe niż 3°,
- 3) światła tego samego rodzaju powinny mieć takie same właściwości świetlne i powinny być umieszczone symetrycznie względem podłużnej płaszczyzny symetrii wagonu,
- 4) światła nie powinny oślepiać innych uczestników ruchu; nie dotyczy to światel drogowych,
- 5) światła czerwone nie mogą być widoczne z przodu, a światła białe (żółte selektywne) — z tyłu wagonu,
- 6) połączenia elektryczne powinny zapewniać:
  - a) równoczesne włączanie się i wyłączenie światel pozycyjnych przednich i tylnych,
  - b) możliwość włączenia światel drogowych i światel mijania tylko wówczas, gdy włączone są światła wymienione pod lit. a), lub równocześnie z tymi światłami; nie dotyczy to przypadków, gdy światła drogowe lub światła mijania używane są jako sygnał świetlny polegający na kilkakrotnym krótkotrwałym włączeniu jednego z tych światel lub na przemian obydwu,

- 7) światła drogowe, mijania i pozycyjne przednie mogą być umieszczone w jednej oprawie,
- 8) światła pozycyjne tylne, hamowania „stop” i kierunkowskazów mogą być umieszczone w jednej oprawie.

§ 14. Światła powinny odpowiadać następującym warunkom szczegółowym:

1) światła drogowe:

- a) wagon silnikowy powinien mieć na przedniej ścianie co najmniej jedno lub dwa światła drogowe, zapewniające dostateczne oświetlenie drogi na odległość co najmniej 100 m przed pojazdem w warunkach zapewniających przejrzystość powietrza; dla wagonów wyprodukowanych przed 1982 r. odległość ta może wynosić 40 m,
- b) światła drogowe powinny mieć barwę białą; dopuszcza się barwę żółtą selektywną,
- c) światła drogowe powinny być tak umieszczone, aby odległość górnej krawędzi płaszczyzny oświetlającej od poziomu główki szyny wynosiła co najmniej 50 cm i nie przekraczała 120 cm,

2) światła mijania:

- a) wagon silnikowy powinien być wyposażony co najmniej w jedno lub dwa światła mijania oświetlające dostatecznie drogę na odległość co najmniej 40 m przed pojazdem w warunkach zapewniających przejrzystość powietrza,
- b) światła mijania powinny mieć barwę białą; dopuszcza się barwę żółtą selektywną,
- c) światło mijania powinno być tak umieszczone, aby odległość górnej krawędzi płaszczyzny oświetlającej od poziomu główki szyny wynosiła co najmniej 50 cm i nie przekraczała 120 cm,

3) kierunkowskazy:

- a) wagony silnikowe i doczepne czynne powinny mieć z przodu i z tyłu po dwa kierunkowskazy oraz z każdego boku wagonu co najmniej jeden kierunkowskaz,
- b) światła kierunkowskazów powinny mieć barwę żółtą samochodową,
- c) wagony doczepne bierne powinny mieć z tyłu dwa kierunkowskazy barwy żółtej samochodowej,
- d) światła kierunkowskazów powinny być tak umieszczone, aby były dostatecznie widoczne z odległości co najmniej 30 m przy oświetleniu słonecznym,
- e) kierunkowskazy na bocznych ścianach wagonu powinny być umieszczone na wysokości nie większej niż 180 cm i nie mniejszej niż 150 cm, licząc od poziomu główki szyny do górnej krawędzi płaszczyzny oświetlającej,
- f) kierunkowskazy z przodu i z tyłu wagonu powinny być umieszczone na wysokości nie mniejszej niż 40 cm i nie większej niż 150 cm, licząc od poziomu główki szyny do górnej krawędzi płaszczyzny oświetlającej,
- g) światła kierunkowskazów powinny zapalać się i gasnąć z częstotliwością  $90 \pm 30$  cykli na minutę,

- h) włączanie kierunkowskazów powinno być niezależne od włączenia innych świateł,
- i) działanie kierunkowskazów powinno być kontrolowane za pomocą lampki umieszczonej w polu widzenia motorniczego lub sygnału akustycznego,

4) światła hamowania „stop”:

- a) wagon tramwajowy powinien mieć dwa światła hamowania hamulcem roboczym lub awaryjnym, tzw. światła „stop”, barwy czerwonej, umieszczone z tyłu pojazdu symetrycznie do jego osi podłużnej na wysokości co najmniej 40 cm i nie przekraczającej 150 cm, licząc od poziomu główki szyny do górnej krawędzi płaszczyzny oświetlającej; odległość od bocznych płaszczyzn obrysu pojazdu nie może przekraczać 80 cm, licząc od krawędzi płaszczyzny oświetlającej,
- b) światła hamowania „stop” powinny zapewniać dostateczną ich widoczność z odległości co najmniej 30 m przy oświetleniu słonecznym i nie oślepić innych użytkowników drogi; natężenie oświetlenia powinno być wyraźnie większe niż natężenie tylnych świateł pozycyjnych,

5) światła pozycyjne przednie:

- a) wagon silnikowy powinien być wyposażony co najmniej w jedno, a maksymalnie w dwa światła pozycyjne przednie, widoczne po zapadnięciu zmroku z odległości co najmniej 150 m w warunkach zapewniających przejrzystość powietrza,
- b) światło pozycyjne przednie powinno mieć barwę białą; dopuszcza się barwę żółtą selektywną,
- c) światło pozycyjne przednie powinno być tak umieszczone, aby odległość górnej krawędzi płaszczyzny oświetlającej od poziomu główki szyny wynosiła co najmniej 50 cm i nie przekraczała 120 cm,

6) światła pozycyjne tylne:

- a) wagon tramwajowy powinien być wyposażony w dwa światła pozycyjne tylne barwy czerwonej,
- b) światła pozycyjne tylne powinny być widoczne z odległości co najmniej 150 m w warunkach zapewniających przejrzystość powietrza,
- c) światła pozycyjne tylne powinny być umieszczone symetrycznie do osi podłużnej pojazdu na wysokości co najmniej 50 cm i nie przekraczającej 150 cm, licząc od poziomu główki szyny do górnej krawędzi płaszczyzny oświetlającej; światła te powinny być umieszczone możliwie najbliżej bocznego obrysu pojazdu, jednak nie dalej niż 80 cm od tego obrysu,

7) światła odblaskowe tylne:

- a) wagon tramwajowy powinien mieć dwa światła odblaskowe czerwone o kształcie innym niż trójkąt, umieszczone na tylnej ścianie wagonu na wysokości co najmniej 50 cm i nie przekraczającej 120 cm, licząc od poziomu główki szyny do górnej krawędzi płaszczyzny odblaskowej; światła te powinny być umieszczone możliwie najbliżej bocznego obrysu pojazdu, jednak nie dalej niż 80 cm od tego obrysu,

- b) rolę świateł odblaskowych tylnych mogą spełniać odpowiednie oprawy świateł pozycyjnych tylnych i świateł „stop”,
- c) światła odblaskowe tylne oświetlone światłem drogowym powinny być widoczne z odległości co najmniej 100 m w warunkach zapewniających przejrzystość powietrza.

§ 15. Wagon tramwajowy powinien być wyposażony w następujące rodzaje hamulców:

- 1) hamulec roboczy (elektrodynamiczny) działający na wszystkie osie wagonu, przeznaczony do zmniejszania prędkości wagonu i zatrzymywania go w sposób niezawodny, niezależnie od jego prędkości i obciążenia, z możliwością regulowania intensywności hamowania,
- 2) hamulec awaryjny (szynowy) przeznaczony do zatrzymywania wagonu w razie awarii hamulca roboczego.
- 3) hamulec postojowy (mechaniczny) przeznaczony do unieruchamiania wagonu na wzniesieniu lub spadku.

§ 16. 1. Hamulce wagonu powinny zachować wymaganą sprawność niezależnie od drgań i wpływów atmosferycznych, na jakie są narażone w normalnych warunkach eksploatacji.

2. Hamulce ponadto powinny odpowiadać następującym warunkom:

- 1) równoczesne uruchomienie hamulca roboczego i awaryjnego nie może ujemnie wpływać na działanie żadnego z nich, zarówno w razie gdy oba hamulce są sprawne, jak i w razie uszkodzenia jednego z nich,
- 2) zużycie hamulców powinno być łatwo kompensowane systemem ręcznym lub samoczynnej regulacji; elementy układu hamulcowego powinny mieć taki zapas ruchu, aby po nagraniu hamulców lub po osiągnięciu określonego stopnia zużycia okładzin możliwe było hamowanie bez konieczności natychmiastowej regulacji,
- 3) hamulec awaryjny powinien działać skutecznie przy utracie przyczepności koła z szyną,
- 4) w pociągach tramwajowych hamulce roboczy i awaryjny powinny być uruchamiane ze stanowiska motorniczego wagonu silnikowego,
- 5) hamulec postojowy może być używany podczas jazdy, gdy prędkość wagonu nie przekracza 5 km/h,
- 6) hamulec postojowy w pociągach tramwajowych złożonych z wagonu silnikowego i wagonów doczepnych czynnych powinien być uruchamiany ze stanowiska motorniczego wagonu silnikowego; w wagonach doczepnych biernych hamulec postojowy może być uruchamiany z wnętrza danego wagonu,
- 7) jako hamulec postojowy w wagonach doczepnych biernych może być stosowany hamulec ręczny, który powinien być tak wykonany, aby przy hamowaniu

obrót korby hamulca był zgodny z ruchem wskazówek zegara,

- 8) hamulec postojowy powinien mieć blokadę uniemożliwiającą samoczynne odhamowanie,
- 9) hamulce wagonu silnikowego powinny działać również przy jeździe do tyłu,
- 10) w razie oderwania się wagonów doczepnych powinny uruchamiać się samoczynnie przynajmniej w jednym z wagonów hamulec postojowy.

§ 17. 1. Hamulce uważa się za sprawne, jeżeli parametry hamowania nie obciążonego wagonu na suchych szynach na odcinku prostym i poziomym z prędkości początkowej 30 km/h wynoszą:

- 1) średnia wartość opóźnienia hamowania hamulcem roboczym lub awaryjnym jest nie mniejsza niż 1,1 m/s<sup>2</sup>, co odpowiada drodze hamowania 31,5 m,
- 2) w odniesieniu do wagonów wyprodukowanych przed 1962 r. wartość opóźnienia przy hamowaniu hamulcem awaryjnym nie powinna być mniejsza niż 0,8 m/s<sup>2</sup>, co odpowiada drodze hamowania 43,4 m,
- 3) średnia wartość opóźnienia hamowania nagłego (przy jednoczesnym współdziałaniu wszystkich hamulców) nie powinna być mniejsza niż:
  - a) 3,0 m/s<sup>2</sup> (droga hamowania 11,6 m) — w odniesieniu do wagonów wyprodukowanych po dniu 1 czerwca 1986 r.,
  - b) 2,0 m/s<sup>2</sup> (droga hamowania 17,3 m) — w odniesieniu do wagonów wyprodukowanych przed dniem 1 czerwca 1986 r.

2. Pociąg tramwajowy złożony z wagonu silnikowego i wagonów doczepnych czynnych musi osiągać takie same parametry hamowania jak wagon pojedynczy danego typu.

3. W pociągu tramwajowym złożonym z wagonu silnikowego i wagonów doczepnych biernych przy hamowaniu nagłym opóźnienie hamowania nie może być mniejsze niż 80% wartości opóźnienia hamowania określonego dla wagonu silnikowego.

4. Hamulec postojowy powinien zapewniać utrzymanie unieruchomionego wagonu przy maksymalnym obciążeniu na wzniesieniu lub spadku toru wynoszącym 5‰.

§ 18. Dopuszczenie do ruchu nowego typu wagonu tramwajowego wymaga zgody Ministra Administracji i Gospodarki Przestrzennej.

§ 19. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, z tym że:

- 1) przepisy § 5 ust. 4, § 6 ust. 1 pkt 4 i § 7 ust. 1 pkt 4 stosuje się do wagonów wyprodukowanych po dniu 1 stycznia 1986 r.,
- 2) przepisy § 7 ust. 1 pkt 1 i 8 stosuje się do wagonów wyprodukowanych po dniu 1 czerwca 1984 r.,

3) przepis § 7 ust. 2 stosuje się do wagonów wyprodukowanych po dniu 1 stycznia 1984 r.,

4) przepisy § 9 i § 14 pkt 7 stosuje się od dnia 1 grudnia 1984 r.

5) przepis § 14 pkt 5 stosuje się do wagonów wyprodukowanych po dniu 30 grudnia 1962 r.

Minister Administracji i Gospodarki Przestrzennej:  
W. Oliwa

## 162

### ZARZĄDZENIE MINISTRA ADMINISTRACJI I GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ

z dnia 11 września 1984 r.

#### w sprawie badań lekarskich osób kierujących tramwajami oraz sprawdzania ich kwalifikacji.

Na podstawie art. 83 ust. 3 ustawy z dnia 1 lutego 1983 r. — Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 6, poz. 35) zarządza się, co następuje:

§ 1. Skierowania na badania lekarskie sprawności fizycznej i psychicznej, zwane dalej „badaniami lekarskimi”, wydają:

- 1) osobom kierującym tramwajami, zwanym dalej „motorniczymi”, jeżeli uczestniczyli w wypadku drogowym, w którym są zabici lub ranni — komórki organizacyjne ruchu drogowego organów podległych Ministrowi Spraw Wewnętrznych lub zakłady pracy,
- 2) kandydatom na motorniczych oraz motorniczym w innych wypadkach niż wymienione w pkt 1 — zakłady pracy.

§ 2. Skierowania na badania okresowe motorniczym wydają zakłady pracy.

§ 3. 1. Właściwy zakład służby zdrowia przeprowadza badania i wydaje badanemu świadectwo lekarskie, pozostawiając jego kopię u siebie.

2. W sprawach zakresu i trybu badań lekarskich, nie uregulowanych niniejszym zarządzeniem, stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące kierowców pojazdów samochodowych.

§ 4. Na podstawie świadectwa lekarskiego zakład pracy wpisuje wyniki badań okresowych do karty kontrolnej badań okresowych; świadectwo wydane w wyniku badania okresowego jest ważne do następnego badania okresowego, chyba że lekarz wyznaczy termin wcześniejszy.

§ 5. Zakład pracy przechowuje karty kontrolne badań okresowych w aktach motorniczego.

§ 6. W razie przejścia motorniczego do pracy w innym zakładzie komunikacji miejskiej, zakład pracy przekazuje nowemu zakładowi kartę badań okresowych.

§ 7. 1. Skierowania na badania psychologiczne wydają:

1) osobom ubiegającym się o pozwolenie na kierowanie tramwajami — zakład pracy,

2) w związku z badaniami stanu zdrowia — właściwe zakłady służby zdrowia, w których przeprowadzane są badania lekarskie.

2. W sprawach badań psychologicznych, nie uregulowanych niniejszym zarządzeniem, stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące kierowców pojazdów samochodowych.

3. Wynik badania psychologicznego przedstawia się w orzeczeniu; kopię orzeczenia przesyła się niezwłocznie do zakładu, który skierował daną osobę na badania.

§ 8. 1. Sprawdzeniu kwalifikacji podlegają osoby:

1) ubiegające się o przywrócenie uprawnienia do kierowania tramwajami, cofniętego na okres dłuższy niż rok lub w związku z utratą kwalifikacji,

2) ubiegające się o zwrot pozwolenia na kierowanie tramwajami, którego były pozbawione na okres dłuższy niż rok,

3) posiadające uprawnienia do kierowania tramwajami, skierowane przez zakład pracy w razie uzasadnionych zastrzeżeń co do ich kwalifikacji.

2. Sprawdzenia kwalifikacji osób, o których mowa w ust. 1, dokonują komisje egzaminacyjne uprawnione do egzaminowania osób ubiegających się o uzyskanie pozwolenia na prowadzenie tramwajów, powołane przez terenowy organ administracji państwowej o właściwości szczególnej, właściwy dla siedziby przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej.

§ 9. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Administracji i Gospodarki Przestrzennej:  
W. Oliwa