



Jastrzębska Spółka Kolejowa

JSK – R 20

INSTRUKCJA OBSŁUGI PRZEJAZDÓW

KOLEJOWO-DROGOWYCH

„Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w Ustawie z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2016r. poz. 1727 z póź. zmianami) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego”

Jastrzębie Zdrój 2017 r.

Wszelkie prawa zastrzeżone

Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych, całości lub części instrukcji bez uprzedniej zgody **Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o.** – są zabronione

Zarządzenie

nr 2/2017

Dyrektora Infrastruktury Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. w sprawie wprowadzenia do użytku służbowego „Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych JSK-R20”

§ 1

Na podstawie ustawy z dnia 28 marca o transporcie kolejowym (tekst jednolity; Dz. U. 2016r. poz. 1727 z póź. zm.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015r. poz. 1744) wprowadza się do użytku służbowego „Instrukcję obsługi przejazdów kolejowo-drogowych JSK-R20”.

§ 2

1. Zarządzenie obowiązuje od dnia 01.03.2017 r.
2. Zarządzenie zostało ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w Spółce.
3. Instrukcja podlega opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.
4. Zobowiązuje się dyrektorów działów do zapoznania podległych im pracowników z treścią niniejszego Zarządzenia.

Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.

Z PRZEKAZA ZARZĄDU

Dyrektor Infrastruktury

Władysław Białoński

Dyrektor Infrastruktury

SPIS TREŚCI

1.	Rozdział I	
	Postanowienia ogólne	
	§ 1. Definicje i zakres stosowania instrukcji	6
	§ 2. Nadzór i podległość	7
	§ 3. Ogólny zakres obowiązków dróżnika przejazdowego i odpowiedzialność wynikająca z tego tytułu	7
	§ 4. Współpraca z pracownikami innych jednostek organizacyjnych kolei	8
	§ 5. Współpraca z Policją, jednostkami wojskowymi oraz osobami postronnymi	9
	§ 6. Znajomość przepisów, instrukcji i zarządzeń	9
	§ 7. Znajomość urządzeń	9
§ 8. Pełnienie dyżuru przez dróżnika przejazdowego i jego zastępstwo	10	
2.	Rozdział 2	
	SZCZEGÓŁOWE OBOWIĄZKI DRÓŻNIKA PRZEJAZDOWEGO	
	§ 9. Obowiązki w zakresie czuwania nad bezpieczeństwem ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych lub przejściach dla pieszych	12
	§ 10. Kierowanie ruchem drogowym w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego	13
	§ 11. Obowiązki przy zamykaniu i otwieraniu rogatek	13
	§ 12. Korzystanie z telefonu, urządzeń telewizji przemysłowej do podglądu rogatek oraz z dodatkowych urządzeń pomocniczych sygnalizujących zbliżanie się po ciągu do przejazdu	16
	§ 13. Utrzymanie przejazdu	17
	§ 14. Utrzymanie sprzętu i inwentarza	18
	§ 15. Postępowanie w przypadku znalezienia zwłok ludzkich lub osób rannych	18
	§ 16. Postępowanie w przypadku znalezienia na torze obcych przedmiotów	19
	§ 17. Postępowanie w razie rozerwania się pociągu na szlaku	19
	§ 18. Postępowanie w razie zbiegnięcia pojazdów kolejowych	20
	§ 19. Postępowanie w razie zatrzymania się pociągu na szlaku	20
	§ 20. Postępowanie w razie utknięcia pojazdu drogowego na przejeździe	20
	§ 21. Postępowanie w razie wypadku na przejeździe lub przejściu dla pieszych	20
	§ 22. Postępowanie w razie pożaru	21
§ 23. Postępowanie w czasie przejazdu pociągów, pojazdów pomocniczych i pługów odśnieżnych	21	
§ 24. Postępowanie w czasie opadów śnieżnych, zamieci, mrozów, odwilży oraz ulewy	22	

	§ 25. Postępowanie w razie wypadku na szlaku	22
	§ 26. Postępowanie w razie uszkodzenia urządzeń sterowania ruchem na przejeździe kolejowym	26
	§27. Postępowanie w zależności od czasu trwania uszkodzenia urządzeń na przejazdach kategorii A, B, C.	27
	§28. Zasady postępowania w przypadku wykonywania robót w urządzeniach srk na przejeździe kolejowym	29
3	Załącznik Nr 1	
	Wzór „Dziennika pracy dróżnika przejazdowego”	31
	Załącznik Nr 2	
	Wykaz przedmiotów i materiałów, które powinny znajdować się w obrębie posterunku dróżnika przejazdowego	33
	Załącznik Nr 3	
	Regulamin obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych	35
	A Postanowienia ogólne	41
	B Postanowienia szczegółowe	43
	IV Informacje dla dróżnika przejazdowego	44
	Załącznik Nr 4	
Ramowy kalendarz oświetlenia przejazdu kolejowo-drogowego	46	
4	Zmiany i uzupełnienia	48

Rozdział 1

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1. Definicje i zakres stosowania instrukcji

1. Przejazd kolejowo-drogowy - skrzyżowanie w jednym poziomie, inne niż przejście,
2. Przejazd kolejowo-drogowy obsługiwany z odległości - przejazd kolejowo-drogowy, w którym miejsce obsługi jest oddalone od osi przejazdu kolejowo-drogowego ponad 60 m, mierząc wzdłuż osi toru, lub nie jest zachowana widoczność z miejsca obsługi;
3. Przejście - skrzyżowanie w jednym poziomie przeznaczone wyłącznie dla ruchu pieszego, rowerowego lub pieszego i rowerowego;
4. Rogatka - zespół urządzeń złożony z napędu rogatekowego i drąga rogatekowego zamykający ruch drogowy na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu;
5. Samoczynny system przejazdowy (SSP) - system przejazdowy, w którym urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym są sterowane samoczynnie przez jadący pociąg lub inny system sterowania ruchem kolejowym;
6. Skrzyżowanie - przecięcie linii kolejowej lub bocznicy kolejowej z drogą;
7. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dzielą się na następujące kategorie:
 - 1) kategoria A - przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany:
 - a) przez uprawnionych pracowników zarządcy kolei lub przewoźnika kolejowego, posiadających wymagane kwalifikacje,
 - b) przy pomocy sygnałów ręcznych albo systemów lub urządzeń przejazdowych wyposażonych w roгатki zamykające całą szerokość jezdni;
 - 2) kategoria B - przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych, wyposażonych w sygnalizację świetlną i roгатki zamykające ruch drogowy w kierunku:
 - a) wjazdu na przejazd albo
 - b) wjazdu na przejazd i zjazdu z przejazdu;
 - 3) kategoria C - przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych tylko w sygnalizację świetlną;
 - 4) kategoria D - przejazdy kolejowo-drogowe, które nie są wyposażone w systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu;
 - 5) kategoria E - przejścia wyposażone w:
 - a) półsamoczynne systemy przejazdowe lub samoczynne systemy przejazdowe albo
 - b) kołowrotki, barierki lub labirynty;
 - 6) kategoria F - przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia zlokalizowane na drogach wewnętrznych, wyposażone:
 - a) w roгатki stale zamknięte, otwierane w razie potrzeby przez użytkowników,

lub

- b) zgodnie z warunkami technicznymi określonymi dla kategorii A albo B.
8. Niniejsza instrukcja obowiązuje:
 - a) pracowników obsługujących wyłącznie przejazdy obsługiwane,
 - b) pracowników wykonujących dodatkowo czynności związane z obsługą przejazdu obsługiwanego,
 - c) pracowników związanych z obsługą, utrzymaniem i diagnostyką urządzeń srk na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach.
 9. Pracownicy o których mowa w ust 8 pkt a) i b) nazywamy dalej dróżnikami przejazdowymi.
 10. Posterunki dróżników przejazdowych oznacza się dużą literą „P” i cyfrą, oznaczająca pełny kilometr linii.
 11. Ilekroć w niniejszym rozdziale jest mowa o znakach lub sygnałach drogowych, należy przez to rozumieć znaki i sygnały drogowe, o których mowa w rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 170, poz. 1393, z późn. zm.).

§ 2. Nadzór i podległość

1. Dróżnik przejazdowy oraz pracownicy wykonujący dodatkowo czynności dróżnika przejazdowego podlegają bezpośrednio swoim przełożonym. Niezależnie od tego podczas pełnienia dyżuru, dróżnik podlega dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, w zakresie dyspozycyjności do wykonywania poleceń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego na danym szlaku.
2. Nadzór nad pracą pracowników wyznaczonych do pełnienia czynności dróżników przejazdowych pełnią właściwi personalnie dla nich przełożeni oraz uprawnieni pracownicy w zakresie obsługi rogatek, urządzeń łączności i utrzymania przejazdu.

§ 3. Ogólny zakres obowiązków dróżnika przejazdowego i odpowiedzialności wynikającej z tego tytułu

1. Do obowiązków dróżnika przejazdowego należy: czuwanie nad bezpieczeństwem ruchu na przejeździe lub przejściu dla pieszych oraz obserwowanie dróg i linii kolejowych do nich prowadzących, obsługiwane rogatek lub furtek, utrzymywanie przejazdu lub przejścia dla pieszych w porządku i czystości.
2. Dróżnicy przejazdowi obsługujący przejazdy obowiązani są obserwować przejeżdżające pociągi i zgłaszać dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych o zauważonych nieprawidłowościach w pociągu, braku sygnału lub o niewłaściwym jego osygnalizowaniu, grzaniu się czopów osi, zestawu kołowego wagonu, silnych rytmicznych uderzeniach kół o szyny, iskrzeniu od zahamowanych lub jadących na poślizgu kół wagonów,

opadających częściach wagonowych, przechylonych pudłach wagonowych, o zauważonych uszkodzeniach sieci trakcyjnej na przejeździe lub w pobliżu przejazdu (np.: połamane odbieraki prądu uderzające o przewody sieci i powodujące silne iskrzenie; kolizje z pojazdami drogowymi i przekroczonej skrajni, zerwane przewody lub złamane słupy trakcyjne), a także o zauważonych wadach w torze zagrażających bezpieczeństwu ruchu, np. o pękniętych szynach, deformacjach tom itp.

W razie zauważenia nieprawidłowości zagrażających bezpiecznej jeździe pociągów:

- 1) pęknięcia szyny lub zauważenia przeszkody znajdującej się na torze,
- 2) grzania się czopa osi,
- 3) pożaru,
- 4) odgiętych części taboru grożących starciem się z pociągami jadącymi po sąsiednim torze lub obiektami znajdującymi się przy torze,
- 5) wlokących się lub zwisających części taboru lub ładunku grożących odpadnięciem,
- 6) zagrożenia spadnięcia ładunku,
- 7) innych nieprawidłowości, które wg oceny dróżnika mogą być przyczyną wykolejenia (przechylenie wagonu, przesunięty ładunek itp.),
- 8) zauważenia wykolejenia, dróżnik przejazdowy powinien pociąg zatrzymać, a jeżeli tego nie może uczynić, powinien wezwać do zatrzymania pociągu pracownika następnego posterunku ruchu lub dróżnika przejazdowego, powiadamiając go o zauważonej nieprawidłowości.

O przyczynie zatrzymania pociągu dróżnik powinien powiadomić drużynę zatrzymanego pociągu oraz dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych. Zgłoszone informacje o nieprawidłowościach w pociągach lub fakt zatrzymania pociągu, z podaniem przyczyny, należy odnotować w dzienniku pracy.

3. Obok swoich podstawowych czynności dróżnik przejazdowy obowiązany jest udzielać doraźnej pomocy w nagłych przypadkach przed przybyciem lekarza.
4. Treść przyjętych i nadanych meldunków dróżnik odnotowuje w dzienniku pracy dróżnika przejazdowego.

§ 4. Współpraca z pracownikami innych jednostek organizacyjnych kolei

1. Dróżnik przejazdowy powinien współpracować z innymi pracownikami kolejowymi. W razie jakichkolwiek nieporozumień lub sprzecznych z przepisami zarządzeń ze strony tych pracowników, dróżnik powinien zawiadomić niezwłocznie bezpośredniego przełożonego.
2. Dróżnik przejazdowy powinien przyjąć spostrzeżenia i meldunki pracowników kolejowych o nieprawidłowościach zauważonych przez nich w torze, w podtorzu lub urządzeniach kolejowych na przejeździe lub w jego pobliżu i natychmiast przystąpić do sygnalizowania miejsca, które może zagrażać bezpieczeństwu ruchu, a po sprawdzeniu słuszności - powinien niezwłocznie zgłosić o tym dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych odnotowując to w dzienniku telefonicznym. Następnie, jeżeli jest to możliwe, powinien natychmiast

przystąpić do usunięcia nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu.

§ 5. Współpraca z Policją, jednostkami wojskowymi oraz osobami postronnymi

1. Dróżnik przejazdowy powinien współdziałać, w granicach obowiązujących przepisów, zarządzeń i instrukcji oraz otrzymywanych wskazówek, z organami Policji, przy wykonywaniu przez nich obowiązków na terenie kolejowym.
2. W razie zwrócenia się osób trzecich (postronnych) o ewentualną pomoc (np. usunięcie zepsutego pojazdu, wezwanie pogotowia ratunkowego itd.) dróżnik przejazdowy powinien osłonić przeszkodę, powiadomić o tym niezwłocznie dyżurnych sąsiednich posterunków zapowiadawczych i postępować zgodnie z ich wskazówkami.
3. W stosunku do osób postronnych dróżnik przejazdowy powinien być uprzejmy, żądać jednak od nich stanowczo stosowania się do obowiązujących przepisów, w razie zaś odmowy zastosowania się do nich, zwrócić się o pomoc do organów Policji.
4. Dróżnikowi przejazdowemu nie wolno udzielać osobom nieupoważnionym informacji niejawnych oznaczonych klauzulą "zastrzeżone".

§ 6. Znajomość przepisów, instrukcji i zarządzeń

1. Dróżnik przejazdowy powinien znać:
 - 1) Regulamin pracy,
 - 2) Niniejszą instrukcję,
 - 3) Regulamin obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych oraz postanowienia przepisów i instrukcji, które dotyczą bezpośrednio jego obowiązków:
 - a) W instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów na JSK - R1,
 - b) W instrukcji sygnalizacji na liniach JSK, JSK - E1,
 - c) Wyciąg z ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003r.
 - d) W zakresie warunków technicznych utrzymania nawierzchni kolejowej, rozjazdów i obiektów inżynierskich – JSK-D,
 - e) W Instrukcji obsługi, eksploatacji i utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym - JSK - E,
 - f) Rozporządzenie w sprawie kierowania ruchem drogowym,
 - g) Rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

§ 7. Znajomość urządzeń

1. Dróżnik przejazdowy powinien rozpoznawać, znać zastosowanie i sposób posługiwania się sygnałami drogowymi i wskaźnikami związanymi z tymi sygnałami, powinien umieć rozpoznawać sygnały na pociągach i taborze, dawane przez drużynę pociągową, dawane w razie rozerwania się pociągu, alarmowe oraz sygnały na semaforach, (tarczach ostrzegawczych), dotyczące

zamknięcia torów i dawane przy manewrach, które są w zasięgu widoczności dróżnika z przejazdu, na którym pełni dyżur.

Dróżnik przejazdowy winien również umieć rozpoznawać, znać zastosowanie i sposób posługiwania się znakami drogowymi będącymi na wyposażeniu przejazdu oraz umieć rozpoznawać znaki drogowe odnoszące się do przejazdów kolejowo-drogowych.

2. Dróżnik przejazdowy powinien wykazać się niezbędnymi wiadomościami z zakresu konstrukcji i utrzymania toru, stosowanych materiałów nawierzchniowych, narzędzi i sposobu ich używania oraz utrzymania przejazdu. Powinien praktycznie umieć posługiwać się narzędziami będącymi na wyposażeniu przejazdu.
3. Dróżnik przejazdowy powinien umieć obsługiwać powierzone mu urządzenia oraz korzystać z będących w jego dyspozycji urządzeń łączności.
4. Dróżnik przejazdowy powinien być zapoznany i znać rozkład jazdy JSK.
5. W razie wątpliwości co do sposobu postępowania w czasie pełnienia dyżuru, dróżnik przejazdowy powinien zwracać się o wyjaśnienie do bezpośredniego przełożonego, a w sprawach związanych z ruchem pociągów do dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.

§ 8. Pełnienie dyżuru przez dróżnika przejazdowego i jego zastępstwo

1. Dróżnik przejazdowy powinien stawiać się do pracy w wyznaczonym przez przełożonego miejscu pracy (przejeździe lub przejściu) w stanie trzeźwym oraz wypoczęty i tak, aby mógł rozpocząć pracę w czasie oznaczonym w wykresie (grafiku) dyżurów.
2. Przed przyjęciem dyżuru dróżnik przejazdowy powinien otrzymać od swego poprzednika:
 - 1) informacje i polecenia otrzymane od dyżurnego ruchu, które są nadal aktualne, jak również od przełożonego oraz własne spostrzeżenia mające wpływ na dalszy przebieg dyżuru,
 - 2) inwentarz, przybory sygnałowe i zbiór przepisów wg zatwierdzonego spisu.
3. W dzienniku pracy dróżnik przejazdowy powinien odnotować objęcie i przekazanie dyżuru, polecenia i informacje wymienione w ust 2 pkt 1 oraz przekazanie przedmiotów wymienionych w spisie inwentarza.
4. Dróżnik przejazdowy powinien posiadać w czasie pracy dobrze wyregulowany zegarek lub w pomieszczeniu powinien znajdować się zegar ścienny, rozkład jazdy JSK, przybory sygnałowe i inne przedmioty wymienione w załączniku Nr 1 do niniejszej instrukcji oraz dziennik pracy dróżnika przejazdowego i regulamin(y) obsługi przejazdu (ów), które powinny zawierać dane techniczne wynikające z miejscowych warunków na danym przejeździe oraz dostosowane do tych warunków wytyczne postępowania w razie uszkodzenia rogatki uniemożliwiających zamykanie przejazdów przed nadejściem pociągu. Regulamin obsługi przejazdu kolejowego lub przejścia, bez względu na to, z której jednostki organizacyjnej są pracownicy nastawiający rogatki opracowuje

Sekcja Regulaminów w oparciu o metrykę przejazdową oraz niezbędne informacje otrzymane z Działu Technicznego. Regulamin zatwierdza Dyrektor Infrastruktury JSK.

Wzór regulaminu podany jest w załączniku Nr 2.

5. Dróżnik przejazdowy wykonuje powierzone czynności zgodnie z podziałem pracy ustalonym regulaminem obsługi przejazdu.
6. Dróżnikowi przejazdowemu podczas pracy nie wolno oddalać się ze swego posterunku bez zezwolenia dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, z wyjątkiem wypadków nadzwyczajnych, np.: w czasie zbiegnięcia wagonów, pożaru, osygnalizowania przeszkody w torze i jej usuwania, znalezienia ludzi rannych lub zwłok ludzkich. Przed oddaleniem się z posterunku dróżnik przejazdowy powinien zamknąć roгатki i przy mechanicznych urządzeniach nastawczych unieruchomić korby wind łańcuchem lub linką, zamykając ich obwód kłódką, a przy nastawianych elektrycznie, unie-możliwić otwarcie rogatek osobom postronnym, w sposób określony w regulaminie obsługi przejazdu.
7. Dróżnik przejazdowy nie może przekazywać swych czynności w czasie dyżuru ustalonego wykresem innemu pracownikowi (nawet wymienionemu na wykresie pracy) bez pozwolenia przełożonego.
8. Dróżnikowi przejazdowemu nie wolno opuszczać swego miejsca pracy zanim nie przekaze dyżuru swojemu następcy, za wyjątkiem przypadków podanych w ust. 6 i 9.
9. W razie nagłej niemożności pełnienia obowiązków wskutek choroby lub innej poważnej przyczyny, dróżnik przejazdowy powinien powiadomić o tym niezwłocznie dyżurnego ruchu oraz swojego przełożonego za pośrednictwem dyżurnego i przekazać swe czynności delegowanemu zastępcy, przekazując mu wszystkie narzędzia, sygnały i przepisy. Jeżeli przełożony nie wyznaczy zastępcy do pełnienia czynności dróżnika, to opuszczający przejazd winien zabezpieczyć ruch na przejeździe oraz mienie w sposób podany w regulaminie obsługi przejazdu lub według wskazań wydanych osobiście lub telefonicznie przez przełożonego. Polecenia należy odnotować w dzienniku pracy dróżnika przejazdowego.
10. Dróżnikowi przejazdowemu nie wolno zezwalać na przebywanie osób postronnych w pomieszczeniu dróżnika.
11. W czasie pełnienia dyżuru dróżnikowi nie wolno używać żadnych napojów alkoholowych i środków odurzających oraz nie wolno mu również zajmować się czynnościami nie wchodzącymi w zakres jego obowiązków.
12. Dróżnik przejazdowy obowiązany jest nosić w czasie pełnienia dyżuru przydzieloną odzież i obuwie robocze.
13. Dróżnik przejazdowy powinien utrzymywać w czystości i porządku pomieszczenie, w którym pracuje (posterunek) i jego otoczenie.

Rozdział 2

SZCZEGÓLWE OBOWIĄZKI DRÓŻNIKA PRZEJAZDOWEGO

§ 9. Obowiązki w zakresie czuwania nad bezpieczeństwem ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych lub przejściach dla pieszych

1. Dróżnik przejazdowy powinien stale czuwać nad bezpieczeństwem ruchu i być gotowy do zamknięcia rogatek, gdy do przejazdu zbliża się pojazd kolejowy.
2. Dróżnik przejazdowy powinien sprawować stały nadzór nad przejazdem (lub przejazdami, jeżeli z jednego posterunku obsługuje kilka przejazdów) i nad przylegającymi do niego (do nich) odcinkami torów i dróg.
3. Nadzór, o którym mowa w ust 2, powinien w szczególności wyrazić się czuwaniem, aby osoby przejeżdżające i przechodzące przez przejazd stosowały się do zasad określonych w przepisach o ruchu drogowym:
 - 1) aby przy przejeżdżaniu i przepędzaniu zwierząt przez przejazd trzymano się prawej strony,
 - 2) aby na przejeździe nie zatrzymywano się, ani też nie pozostawiono zwierząt lub pojazdów,
 - 3) aby osoby nie upoważnione nie otwierały i nie zamykały rogatek i aby w ogóle nie wywierały jakiegokolwiek wpływu na działanie urządzeń na przejazdach.
4. Dróżnik przejazdowy powinien przestrzegać, aby przewóz bardzo ciężkich i o dużych rozmiarach przedmiotów oraz maszyn, takich jak: turbiny, kotły, dźwigi, pojazdy gąsienicowe itp., które mogłyby spowodować zatarasowanie toru, odbywał się w większej przerwie między pociągami - co najmniej 30 minutowej. W przypadku, gdy dróżnik nie będzie miał pewności, że przewożone przedmioty nie spowodują uszkodzenia toru, jezdni lub przejazdu, względnie nie zatarasują przejazdu, powinien powiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych o tym transporcie i uzyskać od nich zgodę na przejazd tych pojazdów przez ten przejazd.
5. Jeżeli dróżnik przejazdowy będzie miał wątpliwości, czy zbliżająca się do przejazdu kolumna pojazdów zdąży przejechać przez przejazd w ciągu najbliższych 3 minut przed najbliższym pociągiem - powinien ją zatrzymać sygnałem **D-7 "Stój"**, zgodnie z Instrukcją sygnalizacji na liniach JSK, JSK - E1 (w dzień ręką podniesioną do góry w kierunku nadjeżdżającego pojazdu a w nocy podniesienie i poruszanie powoli pionowo latarki ręcznej z czerwonym światłem zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu) i powiadomić o przyczynie zatrzymania.
6. Dróżnik przejazdowy nie powinien pozwalać na przepędzanie stad bydła, jeśli nie ma pewności, że przejazd zostanie opróżniony na trzy minuty przed przejazdem pociągu. Ponadto dróżnik powinien przestrzegać, aby w czasie zbliżania się pociągu zwierzęta były zatrzymane przed rogatkami, a w przypadku braku rogatek lub niemożliwości ich zamknięcia - w odległości, co najmniej 10 m od toru.

7. Dróżnik przejazdowy w granicach przydzielonego mu odcinka powinien zabraniać osobom postronnym: przejeżdżania lub przepędzania zwierząt przez tory kolejowe poza przejazdem, chodzenia lub jeżdżenia po torach, wypasu zwierząt, pozostawiania przedmiotów obcych oraz rozniecania ognisk w granicach obszaru kolejowego.
8. W przypadku wykroczeń ze strony osób postronnych dróżnik przejazdowy powinien za pośrednictwem dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych niezwłocznie zawiadomić Policję.
9. W razie potrzeby podania przejeżdżającym pojazdom drogowym sygnału "Stój" nakazującego zatrzymanie się dróżnik przejazdowy podaje sygnał. Ponadto dróżnik powinien wymówić głośno słowo "Stój" lub podać sygnał aby przejeżdżający lub przechodzący użytkownicy zrozumieli, że podawany sygnał do nich się odnosi.
W przypadku, gdy te sygnały nie poskutkują, dróżnik powinien ostrzec zbliżających się do przejazdu sygnałem akustycznym przy użyciu trąbki.

§ 10. Kierowanie ruchem drogowym w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego

1. Dróżnik przejazdowy (lub inny, posiadający stosowne uprawnienia pracownik) upoważniony jest do wykonywania czynności związanych z kierowaniem ruchem drogowym na przejeździe kolejowym w przypadku awarii urządzeń uniemożliwiającej zamykanie przejazdu przed przejazdem pociągu lub wystąpienia innych okoliczności powodujących konieczność wstrzymania, ograniczenia lub zmiany organizacji ruchu na przejeździe.
2. Czynności, o których mowa w ust. 1, polegają na podawaniu sygnałów i poleceń uczestnikom ruchu na drodze i mogą je wykonywać tylko te osoby które ukończyły wymagane w tym zakresie szkolenie i legitymują się aktualnym zaświadczeniem.
3. W celu zatrzymania nadjeżdżającego pojazdu dróżnik przejazdowy podnosi tarczę do zatrzymania pojazdów, trzymaną w dłoni prawej ręki lekko zgiętej w łokciu, tak aby ramię i przedramię tworzyły kąt zbliżony do prostego. Płaszczyzna tarczy powinna być skierowana w stronę jadących pojazdów; dłoń powinna się znajdować na wysokości głowy lub nieco wyżej. W warunkach niedostatecznej widoczności sygnały należy podawać poprzez podniesienie i poruszanie powoli pionowo latarki ręcznej z czerwonym światłem, zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu drogowego.
4. Dla zwrócenia uwagi na podawane tarczą do zatrzymania pojazdu lub latarki ze światłem czerwonym sygnały lub polecenia, dróżnik przejazdowy może dodatkowo używać trąbki sygnalizacyjnej lub gwizdka.
5. Podczas podawania poleceń i sygnałów w zakresie kierowania ruchem na drodze, dróżnik przejazdowy powinien być wyposażony w kamizelkę barwy pomarańczowej z elementami odbłaskowymi oraz wyróżnikiem określającym jednostkę organizacyjną, której jest pracownikiem.

§ 11. Obowiązki przy zamykaniu i otwieraniu rogatki

1. Rogatki zarówno nastawiane z miejsca, jak i z odległości oraz furtki na przejściu powinny być zamknięte na 2 minuty przed przyjazdem pociągu do przejazdu lub

przejścia a przed przyjazdem lokomotywy pilotującej pociąg specjalny i pociągu specjalnego przynajmniej na 5 minut i pozostawać w tym położeniu przez cały czas przejazdu pociągu. Zarządca infrastruktury może wprowadzić zmianę dla danego przejazdu gdzie konieczne i możliwe jest skrócenie lub konieczne wydłużenie czasu zamknięcia rogatki przed przyjazdem pociągu, powinno to być ujęte w regulaminie obsługi przejazdu.

2. Przewożenie dłużycy - ponad 10 m - powinno się odbywać najpóźniej na 10 minut przed przejazdem pociągu, a przedmiotów ciężkich, o których mowa w § 9 ust. 4 na 30 minut przed przyjazdem pociągu.
3. Przed zamknięciem rogatki dróżnik powinien upewnić się, czy między rogatekami na przejeździe nie znajdują się ludzie, pojazdy, zwierzęta i przedmioty tarasujące przejazd.
4. Dróżnik przejazdowy po zamknięciu rogatki powinien stać w miejscu wyznaczonym regulaminem obsługi przejazdu z przyborami sygnałowymi: w dzień chorągiewką i trąbką, w nocy z latarką i trąbką oraz podawać sygnał D-8 stwierdzający obecność dróżnika na przejeździe.
5. Gdy w czasie oczekiwania lub przepuszczania pociągu przez dróżnika przejazdowego przy zamkniętych rogatek nadawane będą sygnały dzwonek A1 "Alarm", dróżnik powinien natychmiast zgłosić się do telefonu.
6. Rogatki powinny pozostawać zamknięte przez cały czas przejazdu pociągu. Po przejeździe pociągu z sygnałami końcowymi dróżnik przejazdowy po upewnieniu się, że po żadnym torze w ciągu najbliższych 3 minut nie jest spodziewany przejazd innego pociągu, powinien otworzyć rogatki.
7. Gdyby pociąg przejechał przez przejazd bez sygnałów końcowych, dróżnik przejazdowy niezwłocznie przed otwarciem rogatki powinien zawiadomić o tym dyżurnych ruchu, sąsiednich posterunków zapowiadawczych, a po otrzymaniu zgody na otwarcie rogatki może je otworzyć.
8. Dróżnik przejazdowy powinien zamykać rogatki, tak, aby drągi rogatkowe były na linii poziomej, natomiast po otwarciu rogatki powinny zająć położenie pionowe, a urządzenia nastawcze położenie końcowe.
9. Na przejazdach, na których rogatki są w zasadniczym położeniu zamknięte w ciągu całej doby lub tylko w porze nocnej, otwieranie ich następuje tylko na żądanie użytkowników drogi dopiero po upewnieniu się dróżnika u dyżurnych ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, że do spodziewanego przejazdu pociągu pozostaje tyle czasu, że rogatki będą mogły być ponownie zamknięte na 2 minuty przed przyjazdem pociągu.
Niezależnie od tego dróżnik przejazdowy przed otwarciem rogatki powinien stwierdzić, czy faktycznie nie zbliża się pociąg do przejazdu
10. Dyżurny ruchu lub upoważniony regulaminem technicznym pracownik, powiadamia dróżnika przejazdowego (dróżników przejazdowych) o odjeździe pociągu podając numer pociągu i przewidywany czas jego odjazdu - telefonicznie. Otrzymane zawiadomienia telefoniczne dróżnicy odnotowują w Dzienniku pracy dróżnika przejazdowego.
11. Podawanie sygnałów dzwonekowych i znaków wywoławczych dokonuje się według następujących ustaleń:
 - 1) sygnał dzwonekowy określony jest w Regulaminie obsługi przejazdu kolejowo-

- drogowego lub przejścia dla pieszych.
- 2) sygnał dzwonkowy A1 "Alarm" składa się z jednego długiego i trzech krótkich dźwięków (— •••) powtarzanych kilkakrotnie;
12. Dróżnicy notują w dzienniku pracy czas otrzymania, numer i skrót treści telefonicznego zawiadomienia dyżurnego ruchu:
- 1) o wypadku na szlaku,
 - 2) o zamknięciu i otwarciu toru szlakowego,
 - 3) o wprowadzeniu na szlaku dwutorowym ruchu jednotorowego dwukierunkowego po czynnym torze i o przywróceniu ruchu dwutorowego,
 - 4) o wprowadzeniu na torze szlaku dwutorowego ruchu dwukierunkowego (bez zamknięcia toru sąsiedniego) i o przywróceniu ruchu dwutorowego,
 - 5) o wyprawianiu pociągu po torze zamkniętym,
 - 6) o cofaniu pociągu,
 - 7) o wyprawieniu pociągu do kilometra i z powrotem, albo do kilometra lub z kilometra,
 - 8) o wyprawieniu pociągu z popychaczem nie sprzęgniętym z pociągiem i o jeździe popychacza z powrotem z kilometra lub do sąsiedniej stacji,
 - 9) o wyprawieniu pociągu roboczego, ratunkowego lub pogotowia z pracą na szlaku lub pociągu z czynnym pługiem śnieżnym,
 - 10) o jeździe manewrowej na szlak, w sposób obowiązujący na odcinku linii jednotorowej,
 - 11) o zamknięciu lub otwarciu posterunku następczego, oraz zamknięciu posterunku dróżnika przejazdowego (w przypadku okresowego zamykania posterunku dróżnika przejazdowego),
 - 12) o innych okolicznościach, wymagających zwrócenia uwagi dróżników przejazdowych (wyprawieniu pociągów z ładunkiem o przekroczonej skrajni, pociągu pasażerskiego przed czasem rozkładowym większym niż 3 minuty, nazwą towaru i ilość wagonów z towarem niebezpiecznym itp.).
- Powiadomienia te (czas, numer pociągu i skrót treści) notują tak dyżurni ruchu, jak i dróżnicy przejazdowi.
13. W razie potrzeby dokonania jakichkolwiek zapisów w czasie zapowiedzianego pociągu dróżnik powinien przede wszystkim zamknąć rogatki, a dopiero po przejeździe pociągu wykonać tę czynność.
14. Dróżnicy powinni zapisywać również w dzienniku pracy własne spostrzeżenia jak:
- 1) nieprzepisowe osygnalizowanie pociągu,
 - 2) oznaki zagrzenia się czopów osi zestawu kołowego,
 - 3) uszkodzeń pojazdu kolejowego zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
 - 4) hamowania wagonu w nie hamowanym pociągu,
 - 5) płaskie miejsca obręczy, na które wskazują silne rytmiczne uderzenia kół,
 - 6) brak zderzaków (z wyjątkiem taboru bez zderzakowego),
 - 7) przesunięcie ładunków, luźnych opon, oderwanych dachów, otwartych na zewnątrz drzwi wagonów,
 - 8) pożarów pociągu,
 - 9) pęknięć szyn i deformacji toru,
 - 10) uszkodzenia sieci trakcyjnej (obniżenie zawieszenia przewodów, oberwanie

wieszaków, itp.),

11) nieprawidłowości w działaniu oświetleni przejazdu,

12) inne spostrzeżenia zagrażające bezpieczeństwu ruchu.

Spostrzeżenia powyższe dróżnik powinien zgłaszać na bieżąco dyżurnemu ruchu.

15. Gdy do przejazdu kolejowego, na którym odbywają się manewry taboru zbliży się pojazd uprzywilejowany będący w akcji i dający odpowiednie sygnały, dróżnik przejazdowy powinien natychmiast zawiadomić o tym dyżurnego ruchu w celu wydania polecenia wstrzymania manewrów lub zatrzymać manewrujący tabor podając sygnał **D2** lub **D3** „**Stój**”.

§ 12. Korzystanie z telefonu, urządzeń telewizji przemysłowej do podglądu rogatki oraz z dodatkowych urządzeń pomocniczych sygnalizujących zbliżenie się pociągu do przejazdu

1. Posterunek dróżnika przejazdowego powinien być zaopatrzony w aparat telefoniczny wraz z głośno brzmiącym powtarzaczem sygnału dzwinkowego telefonicznego, zainstalowanym na zewnątrz pomieszczenia dróżnika.
2. W przypadku nieotrzymania zawiadomienia od dyżurnego ruchu (sygnałami dzwinkowymi lub telefonicznie) o odjeździe pociągu, dróżnik przejazdowy oczekujący na rozkładowy przejazd pociągu powinien wyjść ze strażnicy i być przygotowanym do natychmiastowego zamknięcia rogatki lub wstrzymania ruchu przez przejazd sygnałem D-7, gdy zauważy wypatrywany pociąg. Gdyby przyjazd pociągu przedłużał się, dróżnik powinien zamknąć rogatki, porozumieć się telefonicznie z dyżurnym ruchu tej stacji, z której oczekuje pociągu, a gdy porozumienia tego z jakichkolwiek powodów nie osiągnie (między innymi uszkodzenie telefonu) powinien znajdować się przy windzie lub urządzeniu do elektrycznego nastawiania rogatki i tam cały czas obserwując szlak wyczekiwać pociągów, przepuszczając pojedynczo pojazdy drogowe, gdy oceni, że zdążą one zjechać z przejazdu przed nadjeżdżającym pociągiem, który wyjechałby ze strefy niewidocznej dla niego.
3. W razie stwierdzenia przerwy w łączności strażnicowej, dróżnik przejazdowy powinien wszelkimi dostępnymi środkami starać się niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.
4. Z telefonu zainstalowanego w pomieszczeniu dróżnika przejazdowego mogą korzystać pracownicy prowadzący roboty na szlaku oraz drużyny pociągowe, przełożeni dróżnika, kierowcy – wyłącznie w sprawach związanych z wykonywanymi obowiązkami.
5. Jeżeli ze względu na brak widoczności rogatki z miejsca ich nastawiania (w normalnych warunkach atmosferycznych) lub ze względu na odległość rogatki większą od 1000 m od miejsca ich ustawienia, zainstalowany jest monitor telewizji przemysłowej umożliwiający obserwację rogatki, to w polu widzenia obrazu na monitorze telewizji przemysłowej nie wolno stawiać jakichkolwiek przedmiotów przesłaniających widoczność. Dróżnik powinien dbać o czystość monitora i nie stawiać na nim jakichkolwiek przedmiotów.

6. W przypadku zaniku obrazu na monitorze lub, gdy obraz jest niewyraźny na obserwowanym przejeździe, należy bezzwłocznie zgłosić ten fakt dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków zapowiadających w celu wydawania drużynom pociągowym rozkazów pisemnych na zmniejszenie prędkości dla czoła pociągów przez przejazd do 20 km/godz. i podawania użytkownikom drogi sygnału dźwiękowego **Rp1 "bacność"** z lokomotyw. Stan taki musi trwać do czasu pojawienia się właściwego obrazu na monitorze lub podjęcia tymczasowego strzeżenia bezpośredniego na przejeździe.
W zależności od warunków miejscowych w regulaminie obsługi przejazdów powinno być ustalone, czy tymczasowe strzeżenie przejazdu podejmuje dróżnik z posterunku, z którego nastawiane są roгатki, czy inny uprawniony pracownik.
7. Jeżeli posterunki dróżników przejazdowych wyposażone są dodatkowo w urządzenia sygnalizujące zbliżanie się pociągów lub na przejazdach ustawione są dodatkowo sygnalizatory samoczynnej sygnalizacji świetlnej, urządzenia te należy traktować jako pomocnicze w pracy dróżników. Zasadniczy środek bezpieczeństwa stanowią roгатki.
8. Urządzenie zbliżania się pociągu do przejazdu sygnalizuje nadjeżdżający pociąg sygnałem dzwonkowym i przez zaświecenie się odpowiedniej lampki lub szczeliny umożliwiającej dróżnikowi zorientowanie się, z jakiego kierunku pociąg nadjeżdża i po jakim jedzie torze. Jeżeli przed usłyszeniem przez dróżnika sygnału dźwiękowego roгатki nie zostały jeszcze opuszczone, powinien to niezwłocznie uczynić.
9. Jeżeli na przejeździe w roгатkach zainstalowane są dodatkowo sygnalizatory samoczynnej sygnalizacji świetlnej i w pomieszczeniu dróżnika znajduje się urządzenie kontroli działania tej sygnalizacji, dróżnik winien postępować zgodnie z instrukcją obsługi tych urządzeń.

§ 13. Utrzymanie przejazdu

1. Dróżnik przejazdowy powinien utrzymywać w porządku i czystości przejazd (lub przejście) ze wszystkimi urządzeniami oraz drogę w granicach między roгатkami przejazdu. Należy zwracać szczególną uwagę na oczyszczanie żłobków między szyną i odbojnicą. O wszystkich nieprawidłowościach, których dróżnik przejazdowy nie może sam usunąć, powinien niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu i dokonać zapisu w dzienniku pracy. Jeżeli obsługę przejazdu powierzono pracownikowi jako czynność dodatkową, należy określić zakres czynności dotyczących utrzymania przejazdu w regulaminie obsługi przejazdu.
2. Dróżnikowi przejazdowemu może być wydane polecenie utrzymania w porządku podtorza i toru (na przestrzeni, którą określi na podstawie warunków miejscowych sekcja nawierzchni i podtorza - maksimum do 60 m po obu stronach przejazdu), a mianowicie: usuwanie roślinności z podsypki i ław torowiska, dokręcanie śrub i wkrętów oraz oczyszczanie rowów bocznych, czystości rozjazdów.
Dróżnikowi może być także zlecone utrzymanie i oświetlenie sygnałów i wskaźników stacyjnych lub drogowych, znajdujących się w pobliżu przejazdu, tj.

w odległości, która nie wpłynęłaby na bezpieczeństwo ruchu na pozostawionym czasowo przez dróżnika przejeździe.

Czynności te powinny być ujęte w regulaminie obsługi przejazdu.

Roboty w torze i w jego pobliżu dróżnik obowiązany jest wykonywać w kamizelce ostrzegawczej.

3. Dróżnik powinien zwracać uwagę, aby składane materiały i sprzęt przy torze lub przejeździe nie wchodziły w skrajnię budowli, nie zasłaniały widoczności pociągów z drogi jak również by odpowiadały warunkom przeciwpożarowym. (Materiał i sprzęt mogą być złożone przy torze lub przejeździe w odległości, co najmniej 2,5 m od osi toru). Widoczność pociągów należy sprawdzać w warunkach możliwie zbliżonych do tych, w jakich znajdują się użytkownicy drogi, tj. obserwując z drogi czoło zbliżającego się pociągu na wysokości oka kierowcy tj. z wysokości 1,0 - 1,2 m nad jezdnią,
4. Gdy na przejeździe obsługiwanym z odległości widoczność rogatki z posterunku obsługującego dróżnika pogarsza się wskutek rozrastania się drzew, krzewów lub z innych przyczyn, dróżnik przejazdowy powinien zawiadomić o tym dyżurnego ruchu właściwego dla danego szlaku.
5. W razie zerwania przewodów linii wysokiego napięcia lub uszkodzenia sieci trakcyjnej w obrębie przejazdu, dróżnik winien niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych. w razie potrzeby osłonić takie miejsce sygnałami **D1 "Stój"**. Ze względu na niebezpieczeństwo porażenia prądem nie wolno dotykać szyn i zerwanych przewodów oraz zbliżać się do zerwanych przewodów na odległość mniejszą niż 10 metrów. Wycofanie się z tej sfery niebezpiecznej należy dokonać skokami na złączonych ze sobą stopach. Dróżnicy powinni ostrzegać osoby postronne przed zagrożeniem i starać się nie dopuścić w to miejsce zwierząt.

§ 14. Utrzymanie sprzętu i inwentarza

1. Dróżnik przejazdowy powinien oddane mu pod nadzór lub do użytku materiały, sprzęt, narzędzia i przybory sygnalizacyjne utrzymywać w porządku, przechowywać (złożone) przepisowo w miejscach na to przeznaczonych i zabezpieczone od kradzieży, zniszczenia lub zagubienia. Wymienione przedmioty powinien konserwować (dokonywać drobnych napraw), uszkodzone zaś wymieniać na dobre (nowe).

§ 15. Postępowanie w przypadku znalezienia zwłok ludzkich lub osób rannych

1. W razie znalezienia na torze zwłok ludzkich dróżnik przejazdowy powinien niezwłocznie zawiadomić o tym dyżurnego ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych. Dróżnik przejazdowy powinien pozostawić zwłoki na miejscu, gdyby jednak mogły one być zaczepione przez pociąg, dróżnik przejazdowy powinien je przenieść na ławę torowiska i przykryć oraz zaznaczyć

ich pierwotne miejsce.

Dróżnik powinien pilnować, aby do czasu przybycia funkcjonariuszy Policji nikt nie miał dostępu do zwłok.

2. W razie znalezienia na torze rannego, dróżnik przejazdowy powinien w miarę możliwości udzielić mu pierwszej pomocy, powiadomić dyżurnego ruchu w celu zorganizowania pomocy lekarskiej. W Dzienniku pracy dróżnik winien odnotować, jakie podjął działania dla ratowania zdrowia lub życia rannego.

§ 16. Postępowanie w przypadku znalezienia na torze obcych przedmiotów

1. Fakt znalezienia przedmiotów obcych na torze lub w jego pobliżu dróżnik przejazdowy odnotowuje w dzienniku pracy a następnie powiadamia dyżurnego ruchu.

2. Znalezione przedmioty większych rozmiarów, których nie może przenieść lub usunąć dróżnik przejazdowy powinien pozostawić na miejscu i wezwać za pośrednictwem dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych pomocy.

Jeżeli znalezione przedmioty stanowią przeszkodę lub niebezpieczeństwo dla ruchu pociągów (wchodzą w skrajnie budowli), dróżnik zaś nie może ich usunąć na przepisową odległość, powinien niezwłocznie powiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i w razie potrzeby osłonić miejsce zagrożenia sygnałami **D1 "Stój"**.

3. Przedmiotów nasuwających podejrzenie, że zawierają one materiały wybuchowe, ruszać nie wolno.

W razie zauważenia takich przedmiotów dróżnik przejazdowy powinien niezwłocznie powiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.

Miejsce zagrożone dróżnik powinien osłonić sygnałami **D1 "Stój"**.

4. W razie zwałenia się na tor kamieni, zamulenia toru itp. dróżnik przejazdowy powinien natychmiast powiadomić o tym dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i miejsce zagrożone osłonić sygnałami **D1 "Stój"**.

§ 17. Postępowanie w razie rozerwania się pociągu na szlaku

1. W razie zauważenia rozerwania się pociągu na szlaku, dróżnik przejazdowy powinien dawać w kierunku maszynisty sygnały:

- a) **D-2, D-3 "Stój"** podawane jednocześnie, gdy oderwana część pociągu zatrzymała się lub toczy się w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy pociągu. Jeżeli jest możliwe powinien wyłożyć na szynę (szyny) przed cofającą się częścią pociągu płożę (płozy) hamulcowe.

- b) gdyby pociąg lub wagony zatrzymały się na przejeździe lub w pobliżu przejazdu, dróżnik przejazdowy powinien pozostawić rogatki w stanie zamkniętym, zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i osłonić pociąg lub wagony zgodnie z postanowieniami

instrukcji sygnalizacji na liniach JSK, JSK - E1.

§ 18. Postępowanie w razie zbiegnięcia pojazdów kolejowych

Dróżnik przejazdowy zawiadomiony o zbiegnięciu wagonu lub w razie ich zauważenia, powinien natychmiast zamknąć rogatki i strąć się wszelkimi dostępnymi środkami zatrzymać toczące się wagony, np. płozą hamulcową. Jeżeli dróżnik w tym czasie zauważył zbliżanie się pociągu jadącego naprzeciw zbiegniętych wagonów, powinien podjąć wszelkie możliwe działania zmierzające do jego zatrzymania i zawiadomić drużynę zatrzymanego pociągu o zbiegnięciu wagonów w kierunku pociągu. Na szlakach wielotorowych pociągi jadące po torach sąsiednich z torem, po którym toczą się wagony, należy zatrzymać do czasu ustalenia, że zbiegłe wagony nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu tych pociągów. Drużyny zatrzymanych pociągów należy zawiadomić o zbiegnięciu wagonów, podając przy tym, na który tor i w którym kierunku zbiegły wagony.

§ 19. Postępowanie w razie zatrzymania się pociągu na szlaku

W razie nieplanowego zatrzymania się pociągu na szlaku dróżnik przejazdowy powinien niezwłocznie powiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.

Dalej dróżnik powinien postępować zgodnie z poleceniem dyżurnego ruchu.

§ 20. Postępowanie w razie utknięcia pojazdu drogowego na przejeździe

W razie uszkodzenia i zatrzymania się zepsutego pojazdu drogowego na przejeździe, dróżnik powinien wstrzymać dalszy wjazd pojazdów na przejazd i następnie sygnałem **A1 „Alarm”** wywołać dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych w celu zatrzymania przez radiotelefon pociągów znajdujących się na szlaku lub nie wyprawiania ze stacji następnych do czasu usunięcia przeszkody. Jeżeli dróżnik oceni, że na powiadomienie dyżurnych ruchu nie ma już czasu przed dojechaniem oczekiwanego pociągu do przejazdu lub zgłoszenia o przeszkodzie dokonał, a pociąg nie został jeszcze zatrzymany, winien wybiec naprzeciw niego zatrzymując go sygnałami **D-2 i D-3 "Stój"**. W dalszej kolejności dróżnik winien przeszkodę osygnalizować i przedsięwziąć dostępne środki do jej usunięcia z toru.

§ 21. Postępowanie w razie zdarzenia na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu dla pieszych

W razie zdarzenia na przejeździe lub przejściu dróżnik winien postępować zgodnie z postanowieniami zawartymi w § 19. Ponadto winien w miarę swoich możliwości udzielić pomocy ofiarom wypadku dążąc, aby ruch pojazdów drogowych choćby w

ograniczonym zakresie mógł się odbywać.

W przypadku, gdy wypadek nie spowodował przeszkody dlajazd pociągów dróżnik winien o tym powiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i dalej działać według ich poleceń.

§ 22. Postępowanie w razie pożaru

1. W razie pożaru w granicach obszaru kolejowego, w pobliżu przejazdu (np. zapalenie się podkładów, drewnianych części mostów lub materiałów złożonych w pobliżu toru itp.), dróżnik przejazdowy powinien starać się, jeżeli jest to możliwe, pożar ugasić w zarodku, przysypując ziemią, piaskiem lub podsypką, albo zalewając wodą (na mostach) palące się miejsca, posługując się sprzętem przeciwpożarowym, znajdującym się w pobliżu.
2. Gdyby dróżnik nie mógł ugasić ognia lub zapobiec dalszemu jego szerzeniu się, powinien wszcząć alarm sygnałem **"A-2 Pożar"**, zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i jeżeli jest to możliwe przez umyślnego najbliższą straż pożarną, a jeżeli uzna, że stwarza on zagrożenie dla przejeżdżających pociągów, pojazdów drogowych lub ludzi, powinien dokonać osłonięcia zagrożonego miejsca sygnałami **DO i D1 "Stój"** dla pociągów, a pojazdy drogowe i ludzi zatrzymać sygnałem **D7 „Stój”**, W razie pożaru na gruntach graniczących z terenem kolejowym dróżnik przejazdowy powinien niezwłocznie zawiadomić sąsiednie posterunki zapowiadawcze, lub przez umyślnego najbliższą straż pożarną. W razie potrzeby opuszczenia przejazdu, dróżnik przejazdowy powinien pamiętać przede wszystkim o bezpieczeństwie ruchu zamykając rogatki i zabezpieczając je przed podniesieniem w sposób podany w § 8 ust.6.
3. W razie zauważenia pożaru w pociągu postępować zgodnie z § 3 ust. 2

§ 23. Postępowanie w czasie przejazdu pociągów, pojazdów pomocniczych i pługów odśnieżnych

1. Dróżnik przejazdowy powinien obserwować bacznie przejeżdżające pociągi i uważać czy są przepisowo osygnalizowane, czy nie grozi ich biegowi niebezpieczeństwo i czy drużyna pociągowa nie daje sygnałów np. **D2, D3 "Stój"**, lub innych sygnałów alarmowych. W razie zauważenia braku sygnałów w pociągu lub niekompletnego osygnalizowania pociągu, braku oświetlenia pociągu lub też usterek w torze mogących grozić niebezpieczeństwem, dróżnik przejazdowy powinien niezwłocznie poinformować o tym dyżurnego ruchu i postąpić w myśl jego poleceń.
2. Dróżnik przejazdowy powinien zamykać rogatki przed przejazdem pojazdów pomocniczych, uprzedzać prowadzących je pracowników o ruchu pociągów, w razie potrzeby osłonić je sygnałami i pomagać przy usuwaniu tych pojazdów z toru.
3. Dróżnik przejazdowy nie powinien przebiegać przez tor przed nadjeżdżającym

pociągiem, ani znajdować się w tym czasie na torze.

4. Po zjechaniu z przejazdu pluga kolejowego lub drogowego, dróżnik przejazdowy powinien natychmiast oczyścić żłobki pomiędzy szynami a odbojnicami oraz usunąć z jezdni zgarnięty przez plug śnieg,

§ 24. Postępowanie w czasie opadów śnieżnych, zamieci; mrozów, odwilży oraz ulewy

Dróżnik przejazdowy powinien:

- 1) w czasie opadów śnieżnych, zamieci, mgły oraz ulewy pilnować szczególnie uważnie zamykania rogatki, mając na uwadze słabą (zmniejszoną) widoczność i słyszalność,
- 2) zwracać baczność uwagę, aby w czasie większych opadów, zamieci, śnieżycy, gdy widzialność jest słaba, przejeżdżające pojazdy drogowe nie zostały zamknięte między rogatekmi,
- 3) usuwać powstałe na przejeździe zasypy śnieżne zagrażające lub utrudniające przejazd pociągów i pojazdów drogowych w granicach rogatki,
- 4) posypywać w czasie gołoledzi jezdnie piaskiem na przejeździe kolejowym i 5 m poza rogatekmi. Piasek dostarcza ta jednostka, do której obowiązku należy utrzymanie pomostów na przejeździe. Jeżeli przejazd obsługiwany jest z nastawni lub z odległości przez 1 osobę, wówczas do usuwania śniegu i lodu z przejazdu, a także do posypywania jezdnii piaskiem może być wyznaczony inny pracownik,
- 5) oczyszczać żłobki szynowe na przejeździe ze śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń
- 6) usuwać śnieg i oblodzenie z drągów rogatkowych i jego elementów oraz czyścić ze śniegu sygnalizatory drogowe na przejazdach kat. A
- 7) zabezpieczyć w razie odwilży lub ulewy odpływ wód z przejazdu do rowów bocznych, by nie został zamulony przejazd, zwłaszcza żłobki,
- 8) w razie zatrzymania się pociągu w zaspie (utknięcia) w pobliżu przejazdu - okazać wszelką pomoc w walce ze śniegiem, stosując się do zarządzeń kierownika akcji odśnieżnej, nie naruszając własnych obowiązków w zakresie bezpieczeństwa ruchu na przejeździe.
- 9) czynności określone w punktach 3,4,5 i 6 może wykonywać inny pracownik wskazany w regulaminie obsługi przejazdu.

§ 25. Postępowanie w razie wypadku na szlaku

1. W razie stwierdzenia wypadku lub otrzymania wiadomości o wypadku pociągowym względnie zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu, albo usłyszeniu sygnału **A1 "Alarm"** - dróżnik przejazdowy w pierwszej kolejności powinien zamknąć rogatekmi. Następnie natychmiast powiadomić o wypadku lub zagrożeniu dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków. zapowiadawczych, gdy wcześniej informacja ta nie pochodziła od nich. Dyżurnych ruchu i dróżników z przejazdów

znajdujących się na danym szlaku należy wywołać sygnałem **A1 "Alarm"**. Po dokonaniu zgłoszenia o wypadku dróżnik powinien ostrzec sygnałami zagrożony tor lub tory zgodnie z Instrukcją o sygnalizacji na liniach JSK, JSK - E1. W przypadku zbliżania się pociągu do miejsca wypadku lub zagrożenia, dróżnik powinien zatrzymać pociąg i powiadomić drużynę pociągową o groźącym niebezpieczeństwie. Otwarcie rogatek i zdjęcie sygnałów z toru dróżnik przejazdowy powinien dokonać po uzyskaniu zgody dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.

§ 26. Postępowanie w razie uszkodzenia urządzeń sterowania ruchem na przejeździe kolejowo-drogowym

1. W razie uszkodzenia urządzeń sterowania ruchem na przejeździe kolejowym obsługiwanych z miejsca dróżnik przejazdowy, lub inny pracownik wyznaczony do obsługi (strzeżenia) przejazdu powinien:

- 1) Sprawdzić, czy mimo wystąpienia usterki działa układ ręcznego, awaryjnego sterowania urządzeniem, jeżeli system zainstalowany na danym przejeździe układ taki posiada. Jeżeli układ ten umożliwia ręczne sterowanie urządzeniami, to należy obsługiwać te urządzenia przy pomocy tego układu, zgodnie z obowiązującą dla danego typu urządzeń instrukcją obsługi;

- 2) W razie stwierdzenia uszkodzenia urządzeń uniemożliwiającego zamykanie przejazdu przed przejazdem pociągu, zatrzymać zbliżające się do przejazdu pojazdy drogowe sygnałem **D7 „Stój”**, a następnie ustawić z obu stron przejazdu po prawej stronie drogi bezpośrednio przed uszkodzonymi rogatekami, w odległości 1 m od krawędzi jezdni znak drogowy **B-32b "rogatka uszkodzona"** lub **B-32c „sygnalizacja uszkodzona"**.

Jeżeli uszkodzenie rogatki nastąpiło tylko z jednej strony przejazdu, to w tym przypadku znak drogowy **B-32b "rogatka uszkodzona"** ustawia się; tylko od strony uszkodzonego urządzenia a dróżnik winien obserwować przejeżdżające pociągi stojąc na drodze po stronie uszkodzonej rogatki.

W takim przypadku dyżurny ruchu powiadamia rozkazami pisemnymi drużyny pociągowe o konieczności zachowania ostrożności (bez ograniczenia prędkości) i podawania sygnału **Rp1 „Bacność”** w związku z występującymi nieprawidłowościami.

Po zjechaniu pociągu z przejazdu i upewnieniu się, że do przejazdu nie zbliża się pociąg po sąsiednim torze, dróżnik przejazdowy powinien podać ustnie i ruchem ręki (zgodnie z obowiązującymi przepisami) zezwolenie oczekującym przed przejazdem kierowcom pojazdów na kontynuowanie jazdy przez przejazd.

Dopuszcza się, jeżeli warunki miejscowe na to pozwalają i zostało to szczegółowo ujęte w regulaminie obsługi przejazdu, aby po przejeździe pociągów dróżnik przejazdowy mógł znaki drogowe **B-32b "rogatka uszkodzona"**, **B-32c „sygnalizacja uszkodzona"** zdjąć, odwrócić w bok względnie zasłonić w taki sposób by były one niewidoczne dla kierujących pojazdami drogowymi.

Do czasu naprawy rogatki, przed każdym następnym spodziewanym przejazdem pociągu przez przejazd, powyższe znaki powinny być ponownie uwidocznione dla nadjeżdżających pojazdów drogowych.

2. W razie uszkodzenia urządzeń sterowania ruchem na przejeździe kolejowym obsługiwanych z odległości pracownicy obsługi zobowiązani są do:
 - 1) Po wystąpieniu każdego uszkodzenia uniemożliwiającego zamykanie przejazdu (rogatki) lub powodującego nie działanie sygnału dźwiękowego, albo półsamoczynnej sygnalizacji świetlnej:
 - a) dróżnik przejazdowy obsługujący dany przejazd powinien niezwłocznie powiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych w celu wprowadzenia stosownych obostrzeń;
 - b) dyżurny ruchu po otrzymaniu wiadomości, po czasie podjęcia strzeżenia przejazdu na miejscu, wprowadza wydawanie drużynom pociągowym rozkazów pisemnych ograniczających prędkość jazdy czoła pociągu przez przejazd do 20 km/h i obowiązek podawania użytkownikom drogi sygnału dźwiękowego "Bacność" z pojazdu szynowego.
Przejazd należy niezwłocznie oznakować znakiem zakazu "Stop" (B-20) wraz z umieszczoną pod nim tabliczką z napisem "rogatka uszkodzona" lub "sygnalizacja uszkodzona" zgodnie z postanowieniami regulaminu obsługi przejazdu kolejowego (część III ust. 9), a następnie należy wezwać uprawnionego pracownika do strzeżenia przejazdu na miejscu w czasie przejazdów pociągów.
 - 2) Wezwany pracownik, po przybyciu na miejsce postępuje zgodnie z zasadami określonymi w ustępie 1. W regulaminie obsługi przejazdu należy określić sposób łączności pracownika strzegącego z posterunkiem zapowiadawczym mającym informować go o ruchu pociągów.
 - 3) Na przejeździe wyposażonym w telewizję przemysłową, w przypadku całkowitego zaniku obrazu na monitorze (monitorach), urządzeń nie należy obsługiwać, rogatki pozostawić w stanie otwartym, a jeżeli zainstalowana jest sygnalizacja świetlna półsamoczynna należy ją załączyć przyciskiem awaryjnym (o ile istnieje taka możliwość), a następnie postępować zgodnie z zasadami podanymi w punktach 1 i 2.
3. W razie okoliczności uniemożliwiających natychmiastowe zorganizowanie strzeżenia przejazdu określonego w ust 2 pkt 1 we wskazany w regulaminie przejazdu sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu, osoba obsługująca przejazd obowiązana jest niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych ze wskazaniem km danego przejazdu w celu wprowadzenia wydawania drużynom pociągowym rozkazów pisemnych ograniczających prędkość jazdy czoła pociągu przez przejazd do 20 km/h i obowiązku podawania użytkownikom drogi sygnału dźwiękowego "Bacność" z pojazdu szynowego. Przejazd należy niezwłocznie oznakować znakiem zakazu "Stop" (B-20) wraz z umieszczoną pod nim tabliczką z napisem "rogatka uszkodzona" lub "sygnalizacja uszkodzona".
4. Jeżeli dróżnik przejazdowy obsługuje więcej niż jeden przejazd, to w razie usterki urządzeń na wszystkich obsługiwanych przejazdach lub na którymś z nich, powinien strzec przejazdu najbardziej ruchliwego, określonego w regulaminie

obsługi przejazdu, postępując w razie potrzeby, zgodnie z postanowieniami zawartymi w ust. 1, niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych ze wskazaniem kilometrów przejazdów, na których urządzenia nie będą obsługiwane, w celu wprowadzenia obostrzeń określonych w ust. 3 oraz, zgodnie z postanowieniami tego ustępu, niezwłocznie oznakować te przejazdy. Przejazdy, których dróżnik strzec nie jest w stanie, należy niezwłocznie oznakować znakiem zakazu "Stop" (B-20) wraz z umieszczoną pod nim tabliczką z napisem "rogatka uszkodzona" lub "sygnalizacja uszkodzona" w sposób określony w regulaminie obsługi przejazdu.

5. Jeśli nastąpiło uszkodzenie urządzenia sygnalizacji zbliżania się pociągu, powodujące nadawanie sygnału (na posterunku dróżnika przejazdowego), mimo że do przejazdu nie zbliża się pociąg, to można do czasu usunięcia tego uszkodzenia - wyłączyć zbyteczny sygnał za pomocą odpowiedniego wyłącznika.
6. W przypadku nieprawidłowości w działaniu samoczynnej sygnalizacji świetlnej na przejeździe kat. A sygnalizowanej urządzeniem kontroli działania tych urządzeń, dróżnik winien postępować zgodnie z postanowieniem instrukcji działania i obsługi urządzenia kontrolnego.
7. W przypadku wystąpienia uszkodzenia urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej (SSP) na przejeździe - jeżeli powtarzacz zasygnalizował uszkodzenie, dyżurny ruchu, na którego posterunku zapowiadawczym znajduje się powtarzacz, powinien:
 - 1) Wprowadzić wydawanie drużynom pociągowym rozkazów pisemnych ograniczających prędkość jazdy czoła pociągu przez przejazd do 20 km/h i obowiązek podawania użytkownikom drogi sygnału dźwiękowego **Rp1 "baczność"** z pojazdu szynowego.
 - 2) Powiadomić sąsiadujący z tym szlakiem posterunek zapowiadawczy o uszkodzeniu SSP na tym przejeździe i konieczności wydawania rozkazów pisemnych drużynom pociągowym dla pociągów jadących z przeciwnego kierunku po każdym torze,
 - 3) Obsłużyć powtarzacz zgodnie z załącznikiem do regulaminu technicznego stacji i instrukcją obsługi urządzenia, po upewnieniu się, że w strefie oddziaływania nic ma pociągu,
 - 4) Odnotować uszkodzenie w Książce kontroli urządzeń srk oraz powiadomić automatyka, nadać telegram służbowy o usterce i powiadomić kierownika jednostki ds. automatyki, który jest zobowiązany do zorganizowania strzeżenia przejazdu na miejscu przez uprawnionego pracownika,
 - 5) Przejazd należy niezwłocznie oznakować znakiem zakazu **"Stop" (B-20)** wraz z umieszczoną pod nim tabliczką z napisem **"rogatka uszkodzona"** lub **"sygnalizacja uszkodzona"** zgodnie z postanowieniami regulaminu obsługi przejazdu kolejowego (część III ust. 9).
 - 6) Pracownik wyznaczony do strzeżenia przejazdu, po przybyciu na miejsce, powinien postępować zgodnie z zasadami podanymi w ust. 1.
8. Jeżeli urządzenia sterowania ruchem na przejeździe kolejowym wyposażone są w tarcze ostrzegawcze przejazdowe, to dyżurny ruchu nie wydaje rozkazów pisemnych wprowadzających ograniczenia prędkości na przejeździe dla

pojazdów szynowych jadących z kierunku osłanianego tarczą ostrzegawczą przejazdową.

9. Dróżnik przejazdowy, lub pracownik obsługujący urządzenia rogatki (półrogatki) na przejeździe powinien przejść do obsługi ręcznej napędu rogatkowego, zgodnie z dokumentacją techniczno- ruchową lub instrukcją obsługi, w przypadku:
 - 1) gdy po obsłużeniu nastawnika lub innego elementu sterującego napędem elektrycznym rogatek, w celu otwarcia lub zamknięcia przejazdu nie nastąpi uruchomienie drągów rogatkowych oraz nie ma usterki w obwodzie zasilania energią elektryczną
 - 2) jeżeli nastąpiło uszkodzenie urządzeń rogatkowych (rogatki obsługiwanej na miejscu) i opuszczone do położenia poziomego rogatki oraz zaryglowane drągi rogatkowe nie dadzą się w normalny sposób otworzyć do położenia pionowego lub do położenia umożliwiającego swobodne przekraczanie przejazdu;
Zabrania się ręcznej obsługi napędu rogatkowego przy złamanym drągu lub zdjętych przeciwiężarach.
10. W przypadku, gdy podczas normalnej obsługi urządzeń w celu zamknięcia lub otwarcia przejazdu nie następuje włączenie lub wyłączenie czerwonych świateł sygnalizacji pól samoczynnej, to do czasu usunięcia tego uszkodzenia - urządzenie sygnalizacyjne można obsługiwać (o ile jest układ obsługi awaryjnej) za pomocą odpowiednich przełączników do tego przewidzianych. Za pomocą tych przełączników można również obsługiwać sygnalizację pól samoczynną, jeżeli z jakichkolwiek powodów nie można obsłużyć napędów rogatkowych dla normalnego sterowania tymi urządzeniami.
11. W przypadku najechania pojazdu drogowego na urządzenia sterowania ruchem na przejeździe i uszkodzenie tych urządzeń, obowiązkiem każdego pracownika, a przede wszystkim pracownika obsługującego te urządzenia, jest ustalenie numeru rejestracyjnego pojazdu i stwierdzenie tożsamości kierowcy w celu pociągnięcia go do odpowiedzialności za wyrządzone szkody. Ustalenia należy wpisać do dziennika pracy i Książki kontroli urządzeń srk oraz powiadomić dyżurnego ruchu.
12. Każde uszkodzenie urządzeń sterowania ruchem na przejeździe kolejowym, dróżnik przejazdowy lub osoba obsługująca przejazd powinna wpisać do Książki kontroli urządzeń srk na przejeździe oraz posterunku zapowiadawczym obsługującym dany przejazd lub nadzorującym jego pracę. W przypadku uszkodzenia urządzeń telewizji przemysłowej fakt ten należy wpisać w książce eksploatacji telewizji użytkowej TVu. O uszkodzeniach dróżnik przejazdowy powinien niezwłocznie powiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.
13. Dyżurni ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych powinni natychmiast zawiadomić o usterkach urządzeń na przejeździe kolejowym właściwego pracownika automatyki odpowiedzialnego za utrzymanie tych urządzeń.
14. Wprowadzone obostrzenia należy odwołać:
 - 1) po przejeździe dwóch kolejnych pociągów po torze i z kierunku, przy którym wystąpiła usterka, przy prawidłowym działaniu urządzeń po samoistnym

- ustąpieniu uszkodzenia;
- 2) po usunięciu uszkodzenia i dokonaniu wpisu o prawidłowym działaniu w Książce kontroli urządzeń srk na posterunku zapowiadawczym i przyjęciu do wiadomości przez dyżurnego ruchu;
 - 3) po zgłoszeniu przez uprawnionego pracownika wyznaczonego do strzeżenia danego przejazdu, że strzeżenie to rozpoczął na miejscu zgodnie z regulaminem obsługi i przejazd został osygnalizowany znakami "Stój - rogatka uszkodzona" lub "Stój - sygnalizacja uszkodzona"
15. Pracownik automatyki po otrzymaniu zgłoszenia o wystąpieniu uszkodzenia powinien:
- 1) zlokalizować przyczynę wystąpienia uszkodzenia;
 - 2) usunąć uszkodzenie w możliwie jak najkrótszym czasie;
 - 3) jeśli przejazd jest nie osygnalizowany, spowodować osygnalizowanie przejazdu w zależności od potrzeb i rodzaju urządzeń znakami drogowymi "Stój - rogatka uszkodzona". "Stój - sygnalizacja uszkodzona" lub znakiem zakazu "Stop" wraz z umieszczoną pod nim tabliczką z napisem "rogatka uszkodzona" lub "sygnalizacja uszkodzona". Osygnalizowanie powinno trwać przez cały czas usuwania uszkodzenia. Osygnalizowanie i ustawienie znaków powinno być zgodne z obowiązującymi przepisami;
 - 4) po usunięciu uszkodzenia dokonać zapisu w Książce kontroli urządzeń srk na posterunku ruchu lub na przejeździe, w zależności od tego gdzie odbyła się naprawa.
W przypadku zapisu dokonanego na posterunku zapowiadawczym - informację powinien przyjąć do wiadomości dyżurny ruchu.
W przypadku prac prowadzonych na szlaku informację o ich zakończeniu można przekazać za pomocą urządzeń łączności. W tym przypadku prowadzący prace dyktuje dyżurnemu ruchu treść zapisu dokonanego w książce kontroli urządzeń srk znajdującej się na przejeździe, a dyżurny tę samą treść wpisuje do książki kontroli urządzeń znajdującej się na posterunku zapowiadawczym - oba zapisy powinny posiadać adnotacje o przekazującym i przyjmującym informację;
 - 5) po wykonaniu czynności wymienionych w pkt. 4 spowodować usunięcie osygnalizowania.

§ 27. Postępowanie w zależności od czasu trwania uszkodzenia urządzeń na przejazdach kat. A, B, C.

1. W przypadku stwierdzenia, że uszkodzenie będzie trwało nie dłużej niż 7 dni należy:
 - 1) na przejeździe kat. A ustawić z obu stron przejazdu znaki **B-32b "rogatka uszkodzona**, a roгатki pozostawić otwarte,
 - 2) na przejeździe kat. B i C ustawić z obu stron przejazdu znaki **B-32c "sygnalizacja uszkodzona"**,
 - 3) strzec na miejscu przejazd przez cały czas trwania uszkodzenia przez wyznaczonego pracownika,
 - 4) do czasu wprowadzenia strzeżenia przejazdu na miejscu, wprowadzić

ograniczenie prędkości jazdy czoła pojazdu szynowego przed przejazdem do 20 km/h i obowiązek podawania użytkownikom drogi sygnału dźwiękowego **"Baczność"** z pojazdu szynowego oraz oznakować przejazd znakiem "Stop" wraz z umieszczoną pod nim tabliczką z napisem "rogatka uszkodzona" lub "sygnalizacja uszkodzona".

2. W razie uszkodzenia urządzeń na przejazdach kat. A, B, C, które będzie trwało dłużej niż 7 dni należy zastosować następujący sposób postępowania:

1) w przypadku przejazdu kat. A :

- a) wystąpić do zarządcy drogi o dokonanie zmiany znaków drogowych **A-9 "przejazd kolejowy z zaporami"** na znaki drogowe **A-10 "przejazd kolejowy bez zapór"** oraz umieszczenie przed przejazdem znaku drogowego **B-20 "Stop"**. W uzasadnionych przypadkach o ustawienie znaku **A-30 „Inne niebezpieczeństwo”** z tabliczką **T-14d „ tabliczka wskazująca przejazd kolejowo-drogowy na którym warunki powodują szczególne niebezpieczeństwo powstania wypadków”** i wprowadzenie ograniczenia prędkości dla pojazdów drogowych przed dojazdem do przejazdu kolejowo-drogowego,
- b) ustawić z obu stron przejazdu **G-3** lub **G-4 "krzyż Św. Andrzeja"**,
- c) zdemontować drągi (półdrągi) zapór,
- d) umieścić z obu stron przejazdu tablice informacyjne "Sygnalizacja nieczynna", jeżeli urządzenia na przejeździe wyposażone są w sygnalizację świetlną,
- e) ustalić i wprowadzić maksymalną prędkość przejazdów szynowych przed tym przejazdem dla warunków widzialności mierzonej z odległości 5 m od skrajnej szyny,
- f) zastępuje wskaźnik W6a, ustawione od strony toru z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego, wskaźnikami W6b,
- g) wszystkie w/w czynności należy wykonać w trybie pilnym, jednocześnie.

2) w przypadku przejazdów kat. B

- a) wystąpić do zarządcy drogi o dokonanie zmiany znaków drogowych **A-9 "przejazd kolejowy z zaporami"** na znaki drogowe **A-10 "przejazd kolejowy bez zapór"** oraz umieścić przed przejazdem znaki drogowe **B-20 "Stop"**. W uzasadnionych przypadkach o ustawienie znaku **A-30 „Inne niebezpieczeństwo”** z tabliczką **T-14d „ tabliczka wskazująca przejazd kolejowo-drogowy na którym warunki powodują szczególne niebezpieczeństwo powstania wypadków”** i prowadzenie ograniczenia prędkości dla pojazdów drogowych przed dojazdem do przejazdu kolejowo-drogowego,
- b) ustawić z obu stron przejazdu znaki drogowe **G3** lub **G-4 "krzyż Św. Andrzeja"**,
- c) zdemontować półdrągi zapór,
- d) umieścić z obu stron przejazdu tablice informacyjne "Sygnalizacja nieczynna",
- e) ustalić i wprowadzić maksymalną prędkość pojazdów szynowych przed tym przejazdem dla warunków widzialności mierzonej z odległości 5 m od skrajnej szyny.

- f) zastępuje wskaźnik W6a, ustawione od strony toru z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego, wskaźnikami W6b,
 - g) wszystkie w/w czynności należy wykonać w trybie pilnym, jednocześnie.
- 3) w przypadku przejazdu kat. C:
- a) wystąpić do zarządcy drogi o umieszczenie przed przejazdem znaków drogowych **B20 "Stop"**,
 - b) umieścić z obu stron przejazdu tablice informacyjne "Sygnalizacja nieczynna".

§ 28. Zasady postępowania w przypadku wykonywania robót w urządzeniach srk na przejeździe kolejowym

1. Przed rozpoczęciem robót, niezależnie od ich zakresu, należy dokonać zapisu w książce kontroli urządzeń srk na przejeździe oraz na posterunku ruchu nadzorującym przejazd, zgodnie z zasadami podanymi w § 25 ust. 15 pkt 4. Po dokonaniu zapisu dyżurny ruchu wyraża zgodę na rozpoczęcie robót. W zapisie należy ująć zakres i miejsce robót, rodzaj obostrzeń oraz sposób powiadamiania pracujących o zbliżaniu się pociągów.
2. W czasie wykonywania robót konserwacyjnych, modernizacyjnych lub remontowych, podczas których nastąpi wyłączenie urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kat. A, sposób postępowania jest następujący:
 - 1) gdy przejazd jest obsługiwany na miejscu - strzeżenie powinno być zapewnione przez pracownika obsługującego te urządzenia (dróżnika),
 - 2) gdy przejazd jest obsługiwany z odległości lub pracownik obsługujący urządzenia na danym przejeździe (dyżurny ruchu, nastawniczy, itp.) nie może strzec przejazdu na miejscu, strzeżenie tego przejazdu powinien zapewnić upoważniony pracownik. Pracownik strzegący przejazd na miejscu powinien mieć przy sobie wymagane przybory sygnałowe oraz powinien mieć zapewnioną łączność z pracownikiem obsługującym te urządzenia,
 - 3) z obu stron przejazdu, po prawej stronie drogi oraz bezpośrednio przed roгатką w odległości 1 m od krawędzi jezdni należy ustawić znak drogowy **B-32b "rogatka uszkodzona"**;
 - 4) w przypadku prowadzenia robót w trudnych warunkach (brak widoczności, złe warunki atmosferyczne) należy dodatkowo wprowadzić ograniczenie prędkości jazdy czoła pojazdu szynowego w rejonie robót, a w razie potrzeby i na przejeździe do 20 km/h;
 - 5) jeżeli zakres prac wykonywanych na przejeździe tego wymaga lub mógłby narażać pracowników na zagrożenie ze strony pojazdów drogowych należy, zgodnie z obowiązującymi przepisami, ustawić znaki ostrzegawcze A-14 "roboty na drodze", wraz z tabliczką wskazującą odległość znaku od miejsca niebezpiecznego. Osygnalizowania dokonuje wyznaczony pracownik przez kierownika robót.
 - 6) Do czasu zapewnienia strzeżenia przejazdu na miejscu, zwłaszcza dla przejazdów obsługiwanych z odległości, dopuszcza się postępowanie określone w § 25 ust 2 pkt 1b.

3. Jeżeli roboty konserwacyjne i modernizacyjne na przejeździe kat. B i C ingerują w działanie urządzeń srk i urządzenia te mogą być nieczynne to:
 - 1) na czas trwania robót należy przejazd osygnalizować znakiem drogowym **B32c "sygnalizacja uszkodzona"** lub **B32b "rogatka uszkodzona"**,
 - 2) strzeżenia przejazdu na miejscu dokonuje upoważniony pracownik wyposażony w wymagane przybory sygnałowe i środki łączności,
 - 3) w zależności od warunków miejscowych należy postąpić zgodnie z ust. 2 pkt 4 i 5.
4. Jeżeli roboty konserwacyjne, modernizacyjne lub remontowe na przejeździe kat. A, B lub C będą powodować zakłócenia w rozkładowym prowadzeniu ruchu pociągów to należy opracować tymczasowy regulamin prowadzenia ruchu pociągów.

Regulamin powinien między innymi uwzględniać:

 - 1) zakres prac,
 - 2) czas trwania robót,
 - 3) sposób obsługi urządzeń lub inny sposób zabezpieczenia przejazdu,
 - 4) rodzaj obostrzeń i sposób osygnalizowania,
 - 5) podział obowiązków między zespołami,
 - 6) osoby odpowiedzialne za organizacji i bezpieczeństwo ruchu.
5. Zakończenie robót należy odnotować w książce kontroli urządzeń srk według zasad podanych w ust. 1. W zapisie o zakończeniu robót należy podać godzin zakończenia, stan działania urządzeń, stan liczników oraz czy i jakie obostrzenia w ruchu należy wprowadzić lub odwołać.
6. Jeżeli w strefie oddziaływania urządzeń ssp prowadzone są planowe roboty torowe lub sieciowe - w tymczasowych regulaminach prowadzenia ruchu pociągów należy określić sposób zapewnienia bezpieczeństwa ruchu na przejazdach objętych tymi robotami.
7. W przypadku prowadzenia nieplanowych robót torowych lub sieciowych w rejonie stref oddziaływania przejazdów kat. B i C:
 - 1) wyprawienie pociągu roboczego lub pojazdu pomocniczego wykonującego prace w rejonie oddziaływania na urządzenia samoczynnej sygnalizacji na przejeździe. dozwolone jest pod warunkiem, że wprowadzono tymczasowe strzeżenie tego przejazdu przez uprawnionego pracownika jednostki użytkującej pociąg roboczy lub pojazd pomocniczy i przejazd został przez niego osygnalizowany znakami **B-32c "sygnalizacja uszkodzona"**. Strzeżenie przejazdu w tym przypadku wolno zaprzestać po ukończeniu prac i przejeździe pierwszego pociągu bez pracy w tym rejonie,
 - 2) dla przejazdów z 4 półrogatkami sposób postępowania w przypadku wykonywania robót w strefie urządzeń oddziaływania ssp powinien być określony w regulaminie technicznym posterunku ruchu nadzorującym ten przejazd.

.....
(jednostka organizacyjna)

DZIENNIK

pracy dróżnika przejazdowego

Posterunek Nr
obsługuje przejazd w km
na szlaku

Zaczęty dnia 20..... r.

Zakończony dnia 20..... r.

Liczba stron ponumerowanych

.....
(słownie)

.....
(stempel i podpis przełożonego)

**Wykaz przedmiotów i materiałów, które powinny znajdować się
w obrębie posterunku dróżnika przejazdowego**

1. W pomieszczeniu posterunku dróżnika przejazdowego powinny znajdować się:
 - 1) wyciąg z obowiązującego rozkładu jazdy pociągów dla danego szlaku
 - 2) zatwierdzony regulamin obsługi przejazdu lub przejścia,
 - 3) wykres pracy (rozkład dyżurów),
 - 4) dziennik pracy dróżnika przejazdowego,
 - 5) książka kontroli urządzeń srk
 - 6) książka kontroli uszkodzeń urządzeń łączności
 - 7) instrukcje JSK-R20, JSK-E niezbędne dla prawidłowego wykonywania obowiązków przez dróżnika przejazdowego, wyciąg z instrukcji JSK-R1 w części dotyczącej dróżnika przejazdowego oraz instrukcja obsługi urządzeń na danym przejęździe,
 - 8) aparat telefoniczny z głośno brzmiącym dzwonkiem umieszczony na zewnątrz posterunku strażnicowego,
 - 9) zegar ścienny wskazujący dokładny czas,
 - 10) trąbka sygnałowa,
 - 11) chorągiewka sygnałowa koloru żółtego,
 - 12) latarka ręczna ze szklami białym i czerwonym,
 - 13) dziennik telefoniczny,
 - 14) gwizdawka ustna.
2. Ponadto na posterunku dróżnika przejazdowego powinny znajdować się niżej wymienione przybory, narzędzia i materiały:
 - 1) komplet przenośnych sygnałów drogowych w ilości odpowiedniej dla warunków miejscowych:
 - a) tarcze "Zatrzymania" - sygnał D-1 "Stój",
 - b) tarcze "Ostrzegawcze" - sygnał DO,
 - c) tarcze „zwolnij bieg” – sygnał D6
 - d) latarnie do tarcz ze światłem czerwonym,
 - d) latarnie ze światłem pomarańczowym,
 - e) w zależności od ilości rogatki lub pół rogatki odpowiednia ilość znaków drogowych **B-32b "rogatka uszkodzona** i **B-32c „sygnalizacja uszkodzona"**,
 - f) drogowe znaki zakazu **"Stop" (B-20)**, z tablicą z napisem „rogatka uszkodzona” („sygnalizacja uszkodzona”),
 - g) tarcze wskaźnika W14.
 - 2) grabie żelazne,
 - 3) skrobaczka do oczyszczania żłobków pomiędzy szynami a odbojnicami,
 - 4) miotły (szczotka),
 - 5) kłódki do zamknięcia unieruchomionych korb wind rogatek lub zamknięcia

- skrzynek z elektrycznym sterowaniem rogatek,
- 6) apteczka podręczna z wyposażeniem,
 - 7) sprzęt przeciwpożarowy,
 - 8) 2 płozy hamulcowe odpowiadające typowi szyn na przejeździe,
 - 9) kamizelka ostrzegawcza koloru pomarańczowego.

Uwaga 1: Za całość i należyty stan wyżej wymienionego wyposażenia odpowiadają wszyscy dróżnicy pełniący dyżur na danym posterunku. Przy przekazywaniu dyżuru dróżnicy powinni sprawdzać stan wyposażenia wg spisu.

Uwaga 2: Wyposażenie posterunków obsługujących przejazdy w materiały i przybory wyszczególnione w załączniku 2 należy do jednostki obsługującej przejazd.

Wykaz traktować jako ramowy, na podstawie którego zostaną opracowane załączniki indywidualnie dla każdego przejazdu wynikające z warunków lokalnych.

.....
 (nazwa jednostki organizacyjnej)

Posterunek nr.....

REGULAMIN OBSŁUGI PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO LUB PRZEJŚCIA

I. CHARAKTERYSTYKA PRZEJAZDU

Przejazd znajduje się na skrzyżowaniu linii kolejowej z drogą	Charakterystyka linii kolejowej		
 nazwa linii kolejowej	 km
	a) na szlaku	ilość torów na przejeździe	głównych bocznych
	szlak		
	b) na posterunku zapowiadawczym		
 nazwa		
	ilość torów na przejeździe:		
	głównych....., gł. dodatkowych....., bocznych.....		
	Charakterystyka drogi kołowej		
	a) droga publiczna-nazwa i nr	
		 zarządca drogi
b)			kategoria..... klasa techniczna
..... droga miejska (ulica) – nazwa		 zarządca drogi (ulicy)
c)	d)	e)	
..... ilość jezdni ilość pasm ruchu	szerokość korony drogi m.	
		szerokość ulicy m.	
		szerokość jezdni m.	
		szerokość pomostu m.	
oświetlenie drogi (ulic)			

Przejazd zaliczony do kategorii:.....

1) Obsługiwany jest.....
(z miejsca czy z odległości - wpisać ilość m)

2) Odległość przejazdu od posterunku zapowiadawczego:

..... m

..... m

..... m
(nazwa posterunku) (odległość od posterunku)

3) Szczegółowy tok postępowania dla dróżnika w przypadku, gdy przejazd jest obsługiwany tylko w pewnych okresach doby lub na żądanie użytkowników (w razie potrzeby postanowienia te opracować na oddzielnym arkuszu):

.....

.....

.....

.....

2. Największa dozwolona prędkość pociągów przez przejazd km/h

3. Obowiązująca droga hamowania m

II. CHARAKTERYSTYKA URZĄDZEŃ NA PRZEJEŹDZIE

1. Urządzenie srk zabezpieczające przejazd:*)

1) roгатki nastawiane: ręcznie, mechanicznie, elektrycznie (automatycznie)

- zwodzone

- zamykane(typu)

.....
rodzaj ilość długość

a) drągi /półdrągi/, roгатki posiadają: katafoty, folię odblaskową, siatkę drucianą, światła migowe, urządzenia do ryglowania*)

b) zasadnicze położenie rogatek

2) samoczynna sygnalizacja świetlna bez półrogatek uruchamiana przez pociąg:

.....
(typ sygnalizacji)

3) dodatkowa samoczynna sygnalizacja świetlna uruchamiana przez pociąg:

.....
(typ sygnalizacji)

4) dodatkowa półsamoczynna sygnalizacja świetlna uruchamiana przez obsługę rogatki

.....
(typ sygnalizacji)

5) samoczynna sygnalizacja świetlna z półrogatkami uruchomiona przez pociąg:

.....
(typ sygnalizacji)

6) sygnalizatory drogowe

.....
(typ i ilość)

7) tarcze ostrzegawcze przejazdowe

(typ i ilość)

8) sygnalizacja dla dróżnika zbliżania się pociągu - jako urządzenie pomocnicze uruchamiane przez

pociąg:.....

.....
(typ sygnalizacji)

9) powiązanie (uzależnienie) urządzeń przejazdowych ze stacyjnymi urządzeniami srk

.....
(tak lub nie)

2. Urządzenia łączności na przejeździe:

1) ilość aparatów telefonicznych

a) aparaty telefoniczne włączone do łącza:
(rodzaj łącza)

posiadają połączenie:

- z posterunkiem zapowiadawczym:
(nazwa posterunku, znak wywoławczy)

- z posterunkiem przejazdowym
(km, nr posterunku, znak wywoławczy)

2) zewnętrzny dzwonek (umieszczony)
(miejsce zainstalowania)

3) urządzenia do powiadamiania (przez posterunek zapowiadawczy) i kontroli
przyjęcia przez dróżników tego powiadomienia:
.....
(rodzaj i typ)

4) urządzenie telewizji przemysłowej
.....
(do podglądu rogatek z przejazdu w km, typ)

III. OBSŁUGA PRZEJAZDU:

1. Przejazd jest obsługiwany przez:

a) dróżnika przejazdowego

b) innego pracownika:
(wymienić podstawowe stanowisko)

2. Obsadę posterunku obsługi przejazdu stanowi:

a) ilość pracowników w jednej zmianie

b) zmiany następują zgodnie z harmonogramem co
(ilość godzin)

3. Podział pracy, jeżeli w zmianie pełni dyżur 2 lub więcej pracowników:

.....
.....
.....

(opisać szczegółowo podział obowiązków)

4. Zawiadomienie o odjeździe pociągu (jeżeli sposób powiadomienia jest różny dla każdego kierunku należy to ująć w poniższych podpunktach):

.....
.....

a) od kogo otrzymuje zawiadomienie o odjeździe pociągu:

.....

b) w jaki sposób:.....

.....

c) czy i w jaki sposób dróżnicy przejazdowi potwierdzają otrzymanie zawiadomienia o przejeździe pociągu:.....

.....

d) czy i w jaki sposób dróżnicy przejazdowi informują się wzajemnie o zbliżaniu się pociągu do przejazdu:

.....

5. Na ile minut przed przejazdem pociągu rogatek powinny być zamknięte:

.....

6. W czasie przejazdu pociągu pracownik obsługujący przejazd powinien znajdować się:

.....

.....

7. Przy obsłudze przez dróżnika kilku przejazdów. kolejność zamknięcia rogatek jest następująca:

- dla pociągów z kierunku.....przejazd na km.....

- dla pociągów z kierunku.....przejazd na km.....

- dla pociągów z kierunku.....przejazd na km.....

- dla pociągów z kierunku.....przejazd na km.....

8. Inne czynności powierzone obsługującemu rogatki do wykonywania w czasie pracy (czynności te nie mogą spowodować zmniejszenia bezpieczeństwa ruchu na przejeździe przez oderwanie od podstawowych czynności związanych z obsługą rogatek).

a	oświetlenie przejazdu	
b	oświetlenie sygnałów	
c	oświetlenie wskaźników	
d	utrzymanie przejazdu	
e	oczyszczanie żłobków	
f	posyp. piaskiem w czasie gołoledzi	
g	oczyszczanie przejazdu W tym sygnalizatorów świetlnych ze śniegu i lodu	
h	Inne czynności	

9. Postępowanie w razie uszkodzenia rogatek (opisać szczegółowo dla danego przejazdu):

.....

.....

*) właściwe wpisać, niepotrzebne skreślić

A. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu, na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, oraz przejściach obsługiwanych, jeżeli zarządca infrastruktury nie ma możliwości zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym na skrzyżowaniu w obrębie przejazdu, oraz na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C, oraz na przejściach wyposażonych w SSP, ruch pociągów można prowadzić po wprowadzeniu ograniczenia prędkości czoła pociągu na całej szerokości przejazdu do 20 km/h i, do czasu ustawienia wskaźnika W 6b, obowiązek wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp1 „Bacność”.
2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, zarządca infrastruktury niezwłocznie oznakowuje przejazd (przejście) znakiem B-20, a pod tym znakiem umieszcza tablicę z napisem „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”. Znaki te powinny być ustawione z obu stron przejazdu (przejścia) po prawej stronie drogi publicznej, bezpośrednio przed roгатką lub sygnalizatorem drogowym w odległości 1 m od krawędzi jezdni.
3. W przypadku, gdy przez okres dłuższy niż 7 dni brak jest dróznika przejazdowego na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A lub nie działają urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo- drogowych kategorii B i C, zarządca infrastruktury niezwłocznie:
 - 1) występuje do zarządcy drogi:
 - a) o zmianę znaku drogowego A-9 „przejazd kolejowy z zaporami” na znak

drogowy A-10 „przejazd kolejowy bez zapór”,

- b) o umieszczenie przed przejazdem kolejowo-drogowym znaku drogowego B-20,
 - c) w uzasadnionych przypadkach - o ustawienie znaku A-30 „inne niebezpieczeństwo” z tabliczką T-14d „tabliczka wskazująca przejazd kolejowy, na którym warunki powodują szczególne niebezpieczeństwo powstania wypadków” i wprowadzenie ograniczenia prędkości dla pojazdów drogowych przed dojazdem do przejazdu kolejowo-drogowego;
- 2) demontuje drągi rogatki na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A i B oraz ustawia znak drogowy G-3 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym” lub G-4 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym”, a na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C umieszcza tablice informacyjne „sygnalizacja nieczynna”;
- 3) określa maksymalną prędkość pociągów przed przejazdem kolejowo-drogowym, która jest ustalana dla warunków widoczności mierzonych z odległości 5 m od skrajnej szyny, zgodnie z częścią B w załączniku nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, przy czym maksymalna prędkość pociągów, powyżej 20 km/h jest dopuszczalna na przejazdach, na których droga przecina nie więcej niż dwa tory kolejowe, a iloczyn ruchu nie przekracza 60 000;
- 4) zastępuje wskaźniki W 6a, ustawione od strony toru z obu stron przejazdu kolejowo - drogowego, wskaźnikami W 6b;
- 5) ustala, w uzgodnieniu z zarządcą drogi, termin przywrócenia obsługi lub

naprawy urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo- drogowym, nie dłuższy niż 3 miesiące od wystąpienia braku dróżnika przejazdowego na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A lub niedziałania urządzenia zabezpieczenia ruchu.

4. W przypadku, gdy przez okres dłuższy niż 7 dni brak jest dróżnika przejazdowego na przejściach obsługiwanych lub nie działają urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejściach wyposażonych w SSP, zarządca infrastruktury:

- 1) niezwłocznie demontuje drągi rogatek, a na przejściach wyposażonych w SSP dodatkowo umieszcza tablice informacyjne „sygnalizacja nieczynna”;
- 2) nadal utrzymuje ograniczenie prędkości czoła pociągu na długości równej szerokości przejścia do 20 km/h wraz z osygnalizowaniem.

B. POSTANOWIENIA SZCZEGÓŁOWE

Zamieścić wytyczne szczegółowe, wynikające z warunków miejscowych z uwzględnieniem postępowania w przypadku obsługi rogatek na więcej niż jednym przejeździe oraz z uwzględnieniem podziału pracy przy wieloosobowej obsłudze w zmianie pracy.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

IV. INFORMACJE DLA DRÓŻNIKA PRZEJAZDOWEGO

1. Adresy i numery telefonów:

	Nazwisko i imię	Miejsce zamieszkania	Telefon
Bezpośredni przełożony			
Pracownik ds. automatyki			
Pracownik ds. drogowych			

2. Telefony alarmowe:

	Numer telefonu	Adres	Uwagi
Najbliższa jednostka Policji			
Dyspozytor JSK			
Straż Pożarna			
Punkt sanitarny			
Pogotowie gazowe			

Pogotowie elektryczne			
Pogotowie wodociągowe			
Zarządca drogi			

I. Inne informacje

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Sporządził:

Uzgodnili:

.....

.....

(data, stanowisko i podpis sporządzającego)

(data, stanowisko i podpis)

Zatwierdzam

.....

(data i podpis Dyrektora Infrastruktury)

Ramowy kalendarz oświetlenia przejazdu kolejowo-drogowego

Miesiąc	Dni miesiąca	Czas załączonego oświetlenia		Liczba godzin oświetlenia przejazdu	
		od godziny (włączenie)	do godziny (wyłączenie)	w dekadzie	w miesiącu
1	2	3	4	5	6
Styczeń	1 – 10	16,15	7,20	150 h 50 min	455 h i 5 min
	11 - 20	16,30	7,15	147 h 30 min	
	21 -31	16,50	7,05	156 h 45 min	
Luty	1 – 10	17,05	6,50	137 h 30 min	367 h i 40 min
	11 - 20	17,25	6,30	130 h 50 min	
	21 -28(29)	17,45	6,10	99 h 20 min	
Marzec	1 – 10	18,00	5,50	118 h 20 min	347 h i 15 min
	11 - 20	18,15	5,30	112 h 30 min	
	21 -31	18,35	5,10	116 h 25 min	
Kwiecień	1 – 10	18,55	4,15	98 h 20 min	274 h i 10 min
	11 - 20	19,15	4,20	90 h 50 min	
	21 -30	19,30	4,00	85 h	
Maj	1 – 10	19,45	3,35	78 h 20 min	226 h
	11 - 20	20,00	3,15	72 h 30 min	
	21 -31	20,15	3,05	75 h 10 min	
Czerwiec	1 – 30	20,30	2,50	-	190 h
Lipiec	1 – 15	20,30	3,00	97 h 30 min	209 h i 30 min
	16 - 31	20,20	3,10	112 h	
Sierpień	1 – 10	20,00	3,35	75 h 50 min	259 h i 55 min
	11 - 20	19,35	4,00	84 h 10 min	
	21 -31	19,15	4,20	99 h 55 min	
Wrzesień	1 – 10	18,50	4,30	96 h 40 min	309 h i 10 min
	11 - 20	18,30	4,50	103 h 20 min	
	21 -30	18,05	5,00	109 h 10 min	
Październik	1 – 10	17,40	5,20	116 h 40 min	383 h i 50 min
	11 - 20	17,15	5,40	124 h 10 min	
	21 -31	17,00	6,00	143 h	
Listopad	1 – 10	16,35	6,10	135 h 50 min	425 h
	11 - 20	16,20	6,35	142 h 30 min	
	21 -30	16,10	6,50	146 h 40 min	
Grudzień	1 - 15	16,00	7,10	227 h 30 min	472 h i 50 min
	16 - 31	15,05	7,25	245 h 20 min	

UWAGA:

- 1) Godziny włączenia i wyłączenia oświetlenia podane są w czasie środkowo – europejskim (zimowym) ,
- 2) Czas wschodu i zachodu słońca przyjęto dla południka 19° długości geograficznej wschodniej i równoleżnika 52 geograficznej północnej.
Idąc na zachód od południka odniesienia obowiązuje poprawka na opóźnienie czasu o 4 min na każdy 1° długości geograficznej, a idąc na wschód – odpowiednie przyspieszenie o 4 min na każdy 1° długości geograficznej.
- 3) W okresie letnim (między wiosenną i jesienną zmianą czasu) do podanych godzin należy dodawać jedną godzinę,
- 4) Czasy podane w kalendarzu oświetlenia obowiązują w normalnych warunkach atmosferycznych. W czasie mgły, śnieżyicy lub innej przyczyny złej widoczności należy wcześniej oświetlenie załączać lub wyłączać później.

Lampy nie powinny jednak palić się bez potrzeby.
