



Jastrzębska Spółka Kolejowa

JSK – R20

Instrukcja obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 z późniejszymi zmianami) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

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.

Jastrzębie Zdrój 2020 r.

ZARZĄDZENIE NR 18/2020

Prezesa Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. w sprawie wprowadzenia do użytku służbowego „Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, JSK – R20”.

§ 1

Na podstawie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 z póź. zmianami) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360 i 1476 oraz z 2016 poz. 1849 a także Dz. U. z 2019 roku poz. 964) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 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 2015 r. poz. 1744) **wprowadza się do użytku służbowego „Instrukcję obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, JSK – R20”.**

§ 2

1. Zarządzenie obowiązuje od dnia 01.08.2020 r.
2. Zarządzenie zostało ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w Spółce.
3. Instrukcja podlega opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 3

Z dniem wejścia w życie niniejszej instrukcji traci moc zarządzenie Dyrektora Infrastruktury Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. nr 2/2017 z dnia 01.03.2017 r. w sprawie wprowadzenia do użytku służbowego „Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych JSK – R20”.

Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.
Prezes Zarządu

Artur Stroka

Prezes Zarządu JSK Sp. z o.o.

SPIS TREŚCI

Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE		
§ 1.	Definicje i zakres stosowania instrukcji	7
§ 2.	Znajomość przepisów, instrukcji i zarządzeń	8
§ 3.	Wyposażenie posterunku dróżnika przejazdowego	8
§ 4.	Ogólny zakres obowiązków dróżnika przejazdowego	8
§ 5.	Współpraca z pracownikami innych jednostek kolejowych	9
§ 6.	Współpraca z instytucjami oraz osobami postronnymi	10
§ 7.	Znajomość sygnałów i urządzeń	10
§ 8.	Pełnienie dyżuru przez dróżnika przejazdowego i jego zastępstwo	10
Rozdział II SZCZEGÓLWE OBOWIĄZKI DRÓŻNIKA PRZEJAZDOWEGO		
§ 9.	Obowiązki w zakresie czuwania nad bezpieczeństwem ruchu na przejazdach obsługiwanych	12
§ 10.	Kierowanie ruchem drogowym w obrębie przejazdu obsługiwanego	12
§ 11.	Obowiązki dróżnika przy zamykaniu i otwieraniu rogatki na przejeździe obsługiwany	13
§ 12.	Powiadamianie dróżnika przejazdowego	14
§ 13.	Korzystanie z telefonu, urządzeń telewizji przemysłowej do podglądu rogatki oraz z dodatkowych urządzeń pomocniczych sygnalizujących zbliżanie się po ciągu do przejazdu obsługiwanego	16
§ 14.	Utrzymanie przejazdu obsługiwanego	16
§ 15.	Postępowanie w przypadku znalezienia zwłok ludzkich lub osób rannych	17
§ 16.	Postępowanie w przypadku znalezienia na torze obcych przedmiotów	17
§ 17.	Postępowanie w razie rozerwania się pociągu na szlaku	17
§ 18.	Postępowanie w razie zbiegnięcia pojazdów kolejowych	18
§ 19.	Postępowanie w razie zatrzymania się pociągu na szlaku	18
§ 20.	Postępowanie w razie utknięcia pojazdu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym i przejściu	18
§ 21.	Postępowanie w razie wypadku na przejeździe obsługiwany	18
§ 22.	Postępowanie w razie pożaru	18
§ 23.	Postępowanie w czasie opadów śnieżnych, zamieci, mrozów, odwilży oraz ulewy	19
§ 24.	Postępowanie w razie wypadku na szlaku	19
§ 25.	Postępowanie w razie uszkodzenia urządzeń sterowania ruchem na przejazdach kategorii A, B, C oraz przejściach kategorii E	19
§ 26.	Postępowanie w zależności od czasu trwania uszkodzenia urządzeń zabezpieczenia ruchu	22
§ 27.	Zasady postępowania w przypadku wykonywania robót w urządzeniach srk na przejazdach kategorii A, B, C oraz przejściach kategorii E	24

ZAŁĄCZNIKI		
Załącznik Nr 1	Wzór „Dziennika pracy dróżnika przejazdowego”	26
Załącznik Nr 2	Regulamin obsługi przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia	28
Załącznik Nr 3	Ramowy kalendarz oświetlenia przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia	36
Załącznik Nr 4	Wykaz przedmiotów i materiałów, które powinny znajdować się w obrębie posterunku dróżnika przejazdowego	38
ZMIANY I UZUPEŁNIENIA		39

Rozdział I

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 i przejściu są sterowane samoczynnie przez jadący pociąg lub inny system sterowania ruchem kolejowym.
6. **Skrzyżowanie** - przecięcie linii kolejowej lub bocznic 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 jezdnii;
 - 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 lub
 - b) kołowrotki, bariery 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, oznaczającą pełny kilometr linii.

§ 2.

Znajomość przepisów, instrukcji i zarządzeń

1. Dróżnik przejazdowy powinien znać:
 - 1) regulamin obsługi przejazdu
 - 2) instrukcje, które dotyczą bezpośrednio jego obowiązków:
 - a) Instrukcja obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, JSK - R20,
 - b) Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów, JSK - R1,
 - c) Instrukcja sygnalizacji, JSK - E1,
 - d) Instrukcja w zakresie warunków technicznych budowy i utrzymania nawierzchni kolejowej, rozjazdów i obiektów inżynierskich, JSK - D,
 - e) Instrukcja obsługi, eksploatacji i utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym, JSK - E,
 - f) Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiolączności pociągowej, JSK - R12,
 - g) Instrukcja o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, JSK - R3,
2. Znajomość instrukcji w ust. 1 pkt. 2 obowiązują dróżników przejazdowych w zakresie zagadnień, które są związane bezpośrednio z powierzonymi obowiązkami.

§ 3.

Wyposażenie posterunku dróżnika przejazdowego

1. W pomieszczeniu posterunku dróżnika przejazdowego powinny znajdować się:
 - 1) wyciąg z obowiązującego wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów dla danego szlaku,
 - 2) zatwierdzony regulamin obsługi przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia,
 - 3) dziennik pracy dróżnika przejazdowego,
 - 4) książka kontroli uszkodzeń urządzeń łączności,
 - 5) książka kontroli urządzeń srk,
 - 6) instrukcje:
 - a) Instrukcja obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, JSK - R20,
 - b) Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów, JSK - R1,
 - c) Instrukcja sygnalizacji, JSK - E1,
 - 7) przedmioty i materiały wymienione w załączniku nr 4.
2. Dróżnik przejazdowy powinien dbać o wyposażenie posterunku

§ 4.

Ogólny zakres obowiązków dróżnika przejazdowego

1. Dróżnik przejazdowy wykonuje polecenia dyżurnego ruchu oraz pracowników obsługi posterunków nastawczych, w których okręgu znajduje się przejazd obsługiwany w zakresie bezpieczeństwa ruchu.
2. Do obowiązków dróżnika przejazdowego należy:
 - 1) czuwanie nad bezpieczeństwem ruchu na przejeździe obsługiwany,
 - 2) kierowanie ruchem drogowym w obrębie przejazdu obsługiwanego,
 - 3) obsługa urządzeń zabezpieczenia ruchu i łączności,
 - 4) obserwowanie terenu w obrębie przejazdu obsługiwanego,
 - 5) prowadzenie na bieżąco dokumentacji techniczno-ruchowej,
 - 6) utrzymanie porządku i czystości na przejeździe obsługiwany.
3. W razie potrzeby zabrania z posterunku dokumentacji techniczno-ruchowej, przed jej zabraniem należy dostarczyć nowy druk lub dokument.
4. Dróżnicy przejazdowi obowiązani są obserwować przejeżdżające pojazdy kolejowe i zgłaszać dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych oraz zainteresowanym dróżnikom przejazdowym zauważone nieprawidłowości, zwłaszcza:
 - 1) nieprzepisowe osygnalizowanie pociągu,
 - 2) brak zderzaków na końcu pociągu, z wyjątkiem taboru bezzderzakowego,
 - 3) grzania się czopa osi,

- 4) nalepy lub płaskie miejsca,
 - 5) iskrzenie od zahamowanych lub jadących na ślizgu kół pojazdów kolejowych,
 - 6) odgiętych części taboru grożących starciem się z pociągami jadącymi po sąsiednim torze lub obiektami znajdującymi się przy torze,
 - 7) wlokących się lub zwisających części taboru lub ładunku grożących odpadnięciem,
 - 8) przechylone pułta wagonowe,
 - 9) brak reakcji maszynisty na podawane sygnały,
 - 10) pożar,
 - 11) wyciek lub wysypanie się ładunku,
 - 12) przejazd pociągu, w składzie którego znajdują się wagony oznakowane jako przewożące przesyłki z materiałami niebezpiecznymi, a który nie został zgłoszony przez dyżurnego ruchu w ramach obowiązku przekazania tej informacji,
 - 13) inne nieprawidłowości zagrażające bezpieczeństwu ruchu.
5. Dróżnik przejazdowy powinien obserwować także, czy:
 - 1) nie wystąpiła usterka w torze, np. pęknięcie szyny, deformacja toru,
 - 2) nie nastąpiło uszkodzenie sieci trakcyjnej na przejeździe obsługiwanym lub w jego pobliżu,
 - 3) nie wystąpiły nieprawidłowości w działaniu oświetlenia przejazdu obsługiwanego.
 6. W razie zauważenia nieprawidłowości o których mowa w ust. 4 i 5, dróżnik przejazdowy powinien poinformować dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych oraz dokonać wpisu w dzienniku pracy dróżnika przejazdowego.
 7. Dróżnik przejazdowy powinien zatrzymać pociąg, a jeżeli tego nie może zrobić, powinien niezwłocznie zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków ruchu oraz zainteresowanych dróżników przejazdowych o konieczności zatrzymania pociągu informując ich o zauważonej nieprawidłowości, w razie wystąpienia sytuacji zagrażających bezpieczeństwu ruchu, w tym:
 - 1) pęknięcie szyny, deformacja toru lub przeszkody znajdującej się na torze,
 - 2) grzanie czopa osi,
 - 3) pożar,
 - 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) zagrożenie spadnięcia ładunku,
 - 7) wykolejenie,
 - 8) inne nieprawidłowości, które wg dróżnika przejazdowego mogą doprowadzić do wykolejenia.
 8. 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 dróżnika przejazdowego.
 9. Obok swoich podstawowych czynności dróżnik przejazdowy zobowiązany jest:
 - 1) udzielać doraźnej pomocy w nagłych przypadkach przed przybyciem lekarza,
 - 2) w miarę możliwości zabezpieczyć miejsce zdarzenia przed osobami postronnymi,
 - 3) chronić mienie kolejowe.

§ 5.

Współpraca z pracownikami innych jednostek kolejowych

1. Dróżnik przejazdowy powinien współpracować z pracownikami jednostek zajmujących się eksploatacją, utrzymaniem infrastruktury kolejowej oraz ochrony mienia kolejowego.
2. Dróżnik przejazdowy powinien przyjąć zgłaszane spostrzeżenia i informacje o nieprawidłowościach w torze, w podtorzu lub urządzeniach infrastruktury kolejowej na przejeździe kolejowo-drogowym i przejściu lub w jego pobliżu i o zdarzeniach tych zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych oraz wykonać wydane przez nich dyspozycje w zakresie należącym do jego obowiązków.

§ 6.

Współpraca z instytucjami oraz osobami postronnymi

1. Dróżnik przejazdowy powinien współdziałać, z funkcjonariuszami służb państwowych wykonującymi swoje obowiązki na terenie kolejowym.
2. W razie zwrócenia się osób postronnych o ewentualną pomoc (np. usunięcie unieruchomionego na przejeździe kolejowo drogowym i przejściu pojazdu) dróżnik przejazdowy powinien takiej pomocy udzielić i zawiadomić o tym niezwłocznie dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych oraz postępować zgodnie z ich poleceniami.
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 za pośrednictwem dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków.

§ 7.

Znajomość przepisów, instrukcji i zarządzeń

1. Dróżnik przejazdowy powinien:
 - 1) znać zastosowanie i sposób posługiwania się:
 - a) kolejowymi sygnałami i wskaźnikami zgodnie z Instrukcją sygnalizacji, JSK - E1,
 - b) znakami drogowymi związanymi z organizacją ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach, a także sygnałami w zakresie kierowania ruchem drogowym na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach.
 - 2) umieć rozpoznawać sygnały:
 - a) na pociągach i innych pojazdach kolejowych,
 - b) dawane przez drużynę pociągową,
 - c) alarmowe.
 - 3) umieć rozpoznawać sygnały na sygnalizatorach, które są w zasięgu jego widoczności oraz dotyczące zamknięcia torów i dawane przy manewrach.
3. Dróżnik przejazdowy powinien umieć obsługiwać wszystkie zainstalowane na przejeździe obsługiwany urządzenia zabezpieczenia ruchu oraz urządzenia łączności. Powinien także znać procedury postępowania w sytuacjach awaryjnych, w razie wystąpienia nieprawidłowości w pracy tych urządzeń.
4. Wszelkie utrudnienia związane z obsługą urządzeń zabezpieczenia ruchu, dróżnik przejazdowy powinien odnotować w książce kontroli urządzeń srk oraz zgłosić dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.

§ 8.

Pełnienie dyżuru przez dróżnika przejazdowego i jego zastępstwo

1. Dróżnik przejazdowy powinien stawić się do pracy punktualnie, w wyznaczonym przez przełożonego miejscu pracy (przejeździe lub przejściu), wypoczęty, w stanie psychofizycznym umożliwiającym mu prawidłową realizację obowiązków.
2. Czas pracy dróżników przejazdowych jest ustalony w regulaminie obsługi przejazdu.
3. Zabronione jest zgłaszanie się do pracy lub przebywanie na terenie kolejowym po spożyciu alkoholu lub środków działających podobnie, mających negatywny wpływ na sprawność psychofizyczną. Zabrania się również przekazywania dyżuru pracownikowi będącemu pod wpływem tych środków.
4. Przekazujący powinien poinformować przyjmującego dyżur o:
 - 1) wszelkich odchyleniach od wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów,
 - 2) stanie zajętości i zamknięcia torów szlakowych,
 - 3) stanie urządzeń zabezpieczenia ruchu, wprowadzonych obostrzeniach w sposobie prowadzenia ruchu, stanie sieci trakcyjnej, sprzętu oraz urządzeń łączności,
 - 4) prowadzonych pracach przy urządzeniach zabezpieczenia ruchu oraz robotach

- torowych mających wpływ na sposób prowadzenia ruchu lub wymagających szczególnej ostrożności,
- 5) wszelkich zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego w obrębie przejazdu obsługiwanego,
 - 6) wyposażeniu przejazdu.
5. Przyjmujący dyżur powinien zapoznać się z treścią wszystkich zapisów w dokumentacji, dokonać oględzin wewnętrznych urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe, a w razie potrzeby zażądać dodatkowych wyjaśnień.
 6. Fakt przekazania i objęcia dyżuru powinien być odnotowany w dzienniku pracy dróżnika przejazdowego.
 7. Pracownikowi przyjmującemu dyżur nie wolno wykonywać żadnych czynności związanych obsługą przejazdu obsługiwanego, do czasu przyjęcia przez niego dyżuru, potwierdzonego czytelnym podpisem. Po złożeniu podpisów przez przekazującego i obejmującego dyżur, czynności tych nie wolno wykonywać pracownikowi, który dyżur przekazał. Wyjątek stanowi konieczność zapobiegnięcia zagrożeniom.
 8. W przypadku, gdy istnieją przeszkody uniemożliwiające przekazanie dyżuru lub zachowanie pracownika, który powinien go przekazać budzi zastrzeżenia – przyjmujący zgłasza o tym dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i przyjmuje dyżur.
 9. Dróżnik przejazdowy wykonuje powierzone czynności zgodnie z postanowieniami regulaminu obsługi przejazdu i obowiązującymi instrukcjami.
 10. 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 rogatki i przy mechanicznych urządzeniach nastawczych unieruchomić korby wind łańcuchem lub linką, zamykając ich obwód kłódką, a przy nastawianych elektrycznie, uniemożliwić otwarcie rogatek osobom postronnym, w sposób określony w regulaminie obsługi przejazdu.
 11. 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 kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych lub według wskazań wydanych osobiście lub telefonicznie przez przełożonego. Polecenia należy odnotować w dzienniku pracy dróżnika przejazdowego.
 12. Dróżnikowi przejazdowemu nie wolno zezwalać na przebywanie osób postronnych w pomieszczeniu dróżnika oraz w rejonie posterunku dróżnika przejazdowego.
 13. 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.
 14. Dróżnik przejazdowy obowiązany jest nosić w czasie pełnienia dyżuru przydzieloną odzież, obuwie robocze oraz środki ochrony osobistej.
 15. Pracownik szkolący się na posterunku dróżnika przejazdowego może obsługiwać urządzenia oraz dokonywać wpisów w dokumentacji techniczno-ruchowej pod nadzorem i odpowiedzialnością pracownika pełniącego dyżur, jeśli przy przyjęciu dyżuru został on wpisany do dziennika pracy dróżnika przejazdowego.
 16. Zapisów w dokumentacji należy dokonywać właściwie i trwale. Zapisów nie wolno poprawiać, wycierać, wycierać, zamazywać ani zaklejać. W przypadku pomyłki należy zapis przekreślić tak, aby możliwe było jego odczytanie, a obok należy nanieść nowy zapis potwierdzający go podpisem.
 17. Dokumentacja techniczno-ruchowa powinna być przeszurowana i opieczętowana.

Rozdział 2

SZCZEGÓŁOWE OBOWIĄZKI DRÓŻNIKA PRZEJAZDOWEGO

§ 9.

Obowiązki w zakresie czuwania nad bezpieczeństwem ruchu na przejazdach obsługiwanych

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:
 - 1) osoby przejeżdżające i przechodzące przez przejazd stosowały się do zasad określonych w przepisach o ruchu drogowym,
 - 2) na przejeździe nie zatrzymywano się, ani też nie pozostawiono zwierząt lub pojazdów,
 - 3) aby osoby nieupoważnione nie otwierały i nie zamykały rogatek, i aby w ogóle nie wywierały jakiegokolwiek wpływu na działanie urządzeń na przejazdach.
4. Dróżnik przejazdowy nie powinien zezwolić na przejazd pojazdów mogących spowodować uszkodzenie toru, jezdni, sieci trakcyjnej, urządzeń zabezpieczenia ruchu, względnie zatarasowanie przejazdu.
5. W przypadku, gdy przerwy między pociągami są na tyle krótkie, że nie można przez przejazd kategorii A przejechać pojazdami wolnobieżnymi (gąsiennicowymi, pojazdami przewożącymi ciężkie i duże przedmioty itp.) w wymaganym czasie, przed dojazdem pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia, dróżnik przejazdowy powinien taki transport zatrzymać oraz powiadomić o tym dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, a następnie postąpić zgodnie z podjętą przez nich decyzją.
6. Jeżeli dróżnik przejazdowy nie będzie miał pewności, czy zbliżająca się do przejazdu kategorii A kolumna pojazdów zdąży przejechać przez przejazd w wymaganym czasie przed dojazdem pociągu do przejazdu - powinien spowodować jej zatrzymanie. W tej sytuacji zezwolenie na przejazd dróżnik może wydać po upewnieniu się, że nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa ruchu.

W sytuacjach wątpliwych dróżnik przejazdowy powinien postępować według zasad określonych w ust. 5.
7. 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.
8. W przypadku wykroczeń ze strony osób postronnych dróżnik przejazdowy powinien za pośrednictwem dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych niezwłocznie zawiadomić Policję.

§ 10.

Kierowanie ruchem drogowym w obrębie przejazdu obsługiwanego

1. Dróżnik przejazdowy (lub inny, posiadający stosowne uprawnienia pracownik) upoważniony jest do wykonywania czynności związanych z kierowaniem ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym 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 koloru pomarańczowego z elementami odbłaskowymi oraz wyróżnikiem określającym jednostkę organizacyjną, której jest pracownikiem.

§ 11.

Obowiązki przy zamykaniu i otwieraniu rogatek na przejeździe obsługiwany

1. Rogatki powinny być zamknięte na czas od 120 sekund przed dojechaniem czoła pociągu lub pojazdu kolejowego do przejazdu obsługiwanego i pozostawać w tym położeniu do czasu zjechania pociągu lub pojazdu kolejowego z przejazdu obsługiwanego.
2. Zarządca Infrastruktury Kolejowej może wprowadzić zmianę dla danego przejazdu, gdzie konieczne i możliwe jest skrócenie lub konieczne wydłużenie czasu zamknięcia rogatk przed przyjazdem pociągu. Powinno to być ujęte w regulaminie obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych.
3. Przed zamknięciem rogatk dróżnik powinien upewnić się, czy między rogatkami na przejeździe nie znajdują się ludzie, pojazdy, zwierzęta i przedmioty tarasujące przejazd.
4. Sposób upewnienia się w czasie złych warunków widoczności oraz ograniczonej słyszalności powinien określać regulamin obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych.
5. Dróżnik przejazdowy po zamknięciu rogatk powinien stać w miejscu wyznaczonym regulaminem obsługi przejazdu z przyborami sygnałowymi oraz podawać sygnał D-8 „Dróżnik obecny na przejeździe lub przejściu”.
6. Gdy w czasie oczekiwania lub przepuszczania pociągu przez dróżnika przejazdowego przy zamkniętych rogatkach nadawane będą sygnały dzwonek A1 "Alarm", dróżnik powinien natychmiast zgłosić się do telefonu, a rogatki przejazdowe pozostawić zamknięte.
7. 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 czasie określonym w ust. 1 lub ust. 2, nie jest spodziewany przejazd innego pociągu, powinien otworzyć rogatki.
8. Gdyby pociąg przejechał przez przejazd bez sygnałów końca pociągu, dróżnik przejazdowy niezwłocznie przed otwarciem rogatk powinien zawiadomić o tym dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, a po otrzymaniu zgody na otwarcie rogatk może je otworzyć.
9. 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.
10. Na przejazdach kolejowo-drogowych, 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 w wymaganym czasie przed dojazdem pociągu do przejazdu.

Niezależnie od tego dróżnik przejazdowy przed otwarciem rogatki powinien stwierdzić, czy faktycznie nie zbliża się pociąg do przejazdu.

§ 12.

Powiadamianie dróżnika przejazdowego

1. Dyżurny ruchu lub upoważniony regulaminem technicznym pracownik, powiadamia dróżnika przejazdowego (dróżników przejazdowych) o odjeździe pociągu podając numer pociągu i przewidywany czas jego odjazdu telefonicznie. Otrzymaone zawiadomienia telefoniczne dróżnicy odnotowują w dzienniku pracy dróżnika przejazdowego.
2. W zakresie powiadamiania dróżnika przejazdowego przez dyżurnego ruchu o odjeździe pociągu z posterunku zapowiadawczego, obowiązują następujące zasady:
 - 1) na szlakach jednotorowych, jak również przy prowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego na odcinkach dwutorowych:
 - a) we właściwym czasie dyżurny ruchu nadaje odpowiedni sygnał dzwonkowy o odjeździe pociągu,
 - b) po otrzymaniu sygnału dróżnicy przejazdowi bezzwłocznie zgłaszają się do telefonu, wymieniając numer lub nazwę swego posterunku, co oznacza potwierdzenie otrzymania sygnału dzwonkowego o odjeździe pociągu,
 - c) po zgłoszeniu się dróżnika przejazdowego, dyżurny ruchu podaje mu numer wyprawianego pociągu, który dróżnik ma obowiązek zapisania w dzienniku pracy dróżnika przejazdowego,
 - d) jeżeli dróżnik przejazdowy nie zgłosił się na sygnał dzwonkowy o odjeździe pociągu to dyżurny ruchu wywołuje oddzielnie i zawiadamia go o odjeździe pociągu, podając przy tym numer wyprawianego pociągu.
 - 2) na odcinkach dwu i więcej torowych:
 - a) jeżeli od odjazdu ostatniego pociągu upłynął czas nie większy niż 60 minut, dyżurny ruchu zawiadamia dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu tylko przez nadanie sygnału dzwonkowego o odjeździe pociągu,
 - b) jeżeli od odjazdu ostatniego pociągu upłynął czas większy niż 60 minut, o odjeździe pierwszego pociągu po upływie tego czasu należy dróżników przejazdowych zawiadomić w sposób wskazany w pkt. 1 z tą różnicą, że po nadaniu sygnału dzwonkowego należy wywołać wszystkich dróżników przejazdowych znakiem składającym się z jednego krótkiego i jednego długiego dźwięku podanego trzykrotnie (● — ● — ● —).
 - 3) w uzasadnionych przypadkach Zarządca Infrastruktury Kolejowej może zarządzić na niektórych odcinkach dwu i więcej torowych zawiadamianie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu według zasad jakie obowiązują na odcinkach jednotorowych, co powinno być ściśle określone w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy boczniczy i regulaminie obsługi przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia.
 - 4) jeżeli są specjalne urządzenia łączności strażnicowej do zawiadamiania dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu, wówczas zawiadomienie to w formie sygnału dzwonkowego o odjeździe pociągu nadaje się za pomocą tego urządzenia. Czas nadania tego sygnału dyżurny ruchu notuje w rubryce 10 dziennika ruchu.
 - 5) jeżeli pociąg nie odjedzie po zawiadomieniu dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu, należy telefonicznie zawiadomić dróżników przejazdowych o odwołaniu odjazdu pociągu.
 - 6) dróżnik przejazdowy, który nie otrzymał powiadomienia o odjeździe pociągu, powinien zamknąć rogatkę i po przejeździe pociągu starać się wyjaśnić przyczynę niepowiadomienia go, a w razie niemożności porozumienia się z dyżurnym ruchu, powinien przyjąć, że nastąpiła przerwa w łączności i w czasie tej przerwy pozostawić rogatkę zamkniętą, a pojazdy przepuszczać po upewnieniu się, że do przejazdu obsługiwanego nie zbliża się żaden pociąg.
3. Sygnały dzwonkowe i telefoniczne znaki wywoławcze stanowi ustalona liczba dźwięków, krótkich i długich przekazywanych za pomocą dzwonnka, zgodnie z zasadami:

- 1) dźwięk krótki powinien trwać około 1/3 sekundy (jeden obrót korbką induktora), a dźwięk długi około 1 sekundy (trzy obroty korbką induktora), z wyjątkiem sygnałów dzwonkowych o jeździe pociągu, których dźwięk długi powinien trwać około 6 sekund,
 - 2) odstępy między poszczególnymi dźwiękami powinny trwać około 1 sekundy,
 - 3) w przypadku powtarzania znaku wywoławczego lub sygnału dzwonkowego „Alarm”, odstępy pomiędzy poszczególnymi znakami lub sygnałami powinny trwać około 3 sekund.
4. Przy podawaniu sygnałów dzwonkowych i znaków wywoławczych należy stosować się do zasad:
- 1) sygnał dzwonkowy o odjeździe pociągu:
 - a) w kierunku rosnącego kilometrowania linii - stanowi jeden długi dźwięk (—),
 - b) w kierunku malejącego kilometrowania linii - składa się z dwóch długich dźwięków (— —).
 - 2) na szlakach wielotorowych dla toru trzeciego, względnie dla drugiej pary torów, stosownie do potrzeby, Zarządca Infrastruktury Kolejowej może ustalić:
 - a) albo oddzielne łącze strażnicowe, którego dzwonki (lub inne urządzenia) wydają dźwięk różniący się tonem od dźwięku dzwonków innego łącza strażnicowego,
 - b) albo następujące sygnały dzwonkowe o odjeździe pociągu:
 - kierunku nieparzystego - jeden długi i jeden krótki dźwięk (— ●),
 - kierunku parzystego - dwa długie i jeden krótki dźwięk (— — ●).
 - 3) sygnał dzwonkowy „Alarm” składa się z jednego długiego i trzech krótkich dźwięków (—●●●), powtarzanych kilkakrotnie.
 - 4) na łączu, do którego włączone są tylko dwa posterunki, wywoływanie odbywa się bez stosowania ustalonych znaków, z wyjątkiem sygnału „Alarm”.
 - 5) gdy do łącza włączone są trzy posterunki lub więcej, każdy z tych posterunków powinien posiadać znak wywołania indywidualnego.
 - 6) ustala się następujące znaki wywoławcze dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego:
 - a) w kierunku rosnącego kilometrowania linii - dwa krótkie dźwięki (●●),
 - b) w kierunku malejącego kilometrowania linii - trzy krótkie dźwięki (●●●).

Dla innych posterunków, włączonych do łącza, należy w regulaminie technicznym ustalić znaki wywoławcze, które dla każdego posterunku powinny być inne i nie mogą być takie same, jak sygnały dzwonkowe i znaki wywoławcze, mające zastosowanie na danym łączu.

Gdyby na jednym łączu pracowały trzy wyróżniacze wywołań, to posterunek, na którym pracuje trzeci wyróżniacz, otrzymuje znak wywoławczy - cztery krótkie dźwięki (●●●●).

- 7) zbiorowego wywołania wszystkich posterunków włączonych do danego łącza (np. na łączu strażnicowym - dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i wszystkich dróżników przejazdowych) dokonuje się:
 - a) znakiem składającym się z trzech krótkich i jednego długiego dźwięku (●●●—), po którym powinni zgłosić się bezzwłocznie do telefonu dyżurni obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i pozostałe posterunki włączone do danego łącza,
 - b) w przypadkach pilnych - sygnałem dzwonkowym "Alarm", na który powinni zgłosić się natychmiast do telefonu dyżurni ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i pozostałe posterunki włączone do danego łącza.
- 8) wywołania tylko wszystkich dróżników przejazdowych, włączonych do danego łącza, dokonuje się znakiem składającym się z jednego krótkiego i jednego długiego dźwięku, danych trzykrotnie (● — ● — ● —).

§ 13.

Korzystanie z telefonu, urządzeń telewizji przemysłowej do podglądu rogatki oraz z dodatkowych urządzeń pomocniczych sygnalizujących zbliżanie 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 razie stwierdzenia przerwy w łączności strażnicowej, dróżnik przejazdowy powinien wszelkimi dostępnymi środkami starać się niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.
3. Z telefonu zainstalowanego w pomieszczeniu dróżnika przejazdowego mogą korzystać za zgodą dróżnika przejazdowego pracownicy prowadzący roboty na szlaku oraz drużyny pociągowe, przełożeń dróżnika, kierowcy pojazdów pomocniczych oraz osoby prowadzące kontrole lub audyt – wyłącznie w sprawach związanych z wykonywanymi obowiązkami.
4. 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.
5. 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 rogatki.
6. W przypadku wystąpienia nieprawidłowości w działaniu urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe obsługiwany, dróżnik przejazdowy powinien wykonać odpowiedni wpis do książki kontroli urządzeń srk, zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych oraz postępować zgodnie z instrukcją obsługi urządzeń oraz regulaminem obsługi przejazdu.

§ 14.

Utrzymanie przejazdu obsługiwanego

1. Dróżnik przejazdowy powinien utrzymywać w porządku i czystości przejazd (lub przejście) ze wszystkimi urządzeniami oraz drogę w granicach między rogatkami przejazdu. Należy zwracać szczególną uwagę na oczyszczanie żłobków między szyną i odbojnicą. Wszystkich nieprawidłowości, których dróżnik przejazdowy nie może sam usunąć, powinien niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu i dokonać zapisu w dzienniku pracy dróżnika przejazdowego.
2. Jeżeli obsługę przejazdu obsługiwanego powierzono pracownikowi jako czynność dodatkową, należy w regulaminie obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych określić zakres czynności dotyczących utrzymania przejazdu kolejowo-drogowego.
3. Dróżnik powinien zwracać uwagę, aby składane materiały i sprzęt przy torze lub przejeździe nie wchodziły w skrajnię budowlą, 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 osią pasa drogi publicznej.
4. Gdy na przejeździe kolejowo-drogowym obsługiwany 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 dyżurnych ruchu posterunków zapowiadawczych. Powyższe zgłoszenie powinno być

odnotowane w dzienniku pracy dróżnika przejazdowego.

5. W razie zerwania przewodów linii wysokiego napięcia lub uszkodzenia sieci trakcyjnej w obrębie przejazdu, dróżnik winien niezwłocznie zamknąć roгатki, powiadomić o tym dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i postępować zgodnie z ich dalszymi dyspozycjami. 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 przesuwając zwarte stopy po podłożu po kilka centymetrów i nie odrywając przy tym stóp od podłoża. Dróżnicy powinni ostrzegać osoby postronne przed zagrożeniem i starać się nie dopuścić w to miejsce zwierząt.

§ 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 dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych. Dróżnik przejazdowy powinien pozostawić zwłoki na miejscu. 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 udzielić mu pierwszej pomocy przedmedycznej, w miarę posiadanych umiejętności i dostępnych środków oraz powiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych w celu zorganizowania pomocy lekarskiej.

§ 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 dróżnika przejazdowego 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.
3. Jeżeli znalezione przedmioty stanowią przeszkodę lub stanowią niebezpieczeństwo dla ruchu pociągów (wchodzą w skrajnie budowli), dróżnik przejazdowy 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"**.
4. 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 przejazdowy powinien osłonić sygnałami **D1 "Stój"**.
5. W razie zwalenia 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 poinformować o tym dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.
2. W przypadku zatrzymania się oderwanej części pociągu na przejeździe kolejowodrogowym lub w pobliżu przejazdu obsługiwanego, dróżnik przejazdowy powinien:
 - 1) pozostawić roгатki w stanie zamkniętym,

- 2) zawiadomić o zaistniałej sytuacji dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych,
- 3) po uzgodnieniu z dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych zabezpieczyć w miarę możliwości oderwaną część składu pociągu przed zbiegnięciem.

§ 18.

Postępowanie w razie zbiegnięcia pojazdów kolejowych

Dróżnik przejazdowy zawiadomiony o zbiegnięciu pojazdów kolejowych lub w razie ich zauważenia, powinien:

- 1) natychmiast zamknąć rogatki,
- 2) stracić się wszelkimi dostępnymi środkami zatrzymać toczące się pojazdy kolejowe, np. płozem hamulcowym,
- 3) w przypadku zbliżania się pociągu jadącego naprzeciw zbiegających pojazdów kolejowych, podjąć wszelkie możliwe działania zmierzające do jego zatrzymania,
- 4) na szlakach wielotorowych pociągi jadące po torach sąsiednich z torem, po którym toczą się pojazdy kolejowe, należy zatrzymać do czasu ustalenia, że zbiegłe wagony nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu tych pociągów.

§ 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.

§ 20.

Postępowanie w razie utknięcia pojazdu drogowego na przejeździe

W razie wystąpienia uszkodzenia i zatrzymania się pojazdu drogowego na przejeździe, dróżnik powinien:

- 1) wstrzymać dalszy wjazd pojazdów na przejazd kolejowo-drogowy,
- 2) sygnałem **A1 „Alarm”** wywołać dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych w celu zatrzymania pociągów znajdujących się na szlaku lub niewyprawiania ze stacji następnych do czasu usunięcia przeszkody.
- 3) w razie potrzeby podać sygnały **D-2 i D-3 „Stój”**.

§ 21.

Postępowanie w razie wypadku na przejeździe obsługiwany

1. W razie zdarzenia na przejeździe obsługiwany, dróżnik przejazdowy winien postępować zgodnie z postanowieniami zawartymi w § 20. Ponadto winien w miarę swoich możliwości udzielić pomocy poszkodowanym w wypadku dążąc, aby ruch pojazdów drogowych choćby w ograniczonym zakresie mógł się odbywać.
2. W przypadku, gdy wypadek nie spowodował przeszkody dla jazd pociągów, dróżnik przejazdowy winien o tym powiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i dalej działać według ich poleceń.

§ 22.

Postępowanie w razie pożaru

W razie pożaru w pobliżu przejazdu kolejowo-drogowego obsługiwanego, dróżnik przejazdowy powinien zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i ustalić z nimi dalszy sposób postępowania.

§ 23.

Postępowanie w czasie opadów atmosferycznych, zamieci śnieżnych, mrozów oraz odwilży

Stosownie do panujących warunków atmosferycznych dróżnik przejazdowy powinien:

- 1) w czasie opadów śnieżnych, zamieci, mgły oraz ulewy pilnować szczególnie uważnie zamykania rogatek, mając na uwadze słabą (zmniejszoną) widoczność i słyszalność,
- 2) zwracać baczną uwagę, aby w czasie większych opadów, zamieci, śnieżycy, gdy widzialność jest słaba, przejeżdżające pojazdy drogowe nie zostały zamknięte między rogatkami,
- 3) usuwać powstałe na przejeździe kolejowo-drogowym zasypy śnieżne zagrażające lub utrudniające przejazd pociągów i pojazdów drogowych w granicach rogatek,
- 4) posypywać w czasie gołoledzi jezdnie piaskiem między rogatkami,
- 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 obsługiwanego dróżnik przejazdowy powinien zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i ustalić z nimi dalszy sposób postępowania,
- 9) czynności określone w punktach 3, 4, 5 i 6 może wykonywać inny pracownik wskazany w regulaminie obsługi przejazdu.

§ 24.

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:
 - 1) zamknąć rogatki,
 - 2) 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"**,
 - 3) ustalić z dyżurnymi ruchu sposób osłony przeszkody na torze,
 - 4) w przypadku zbliżania się pociągu do miejsca wypadku lub zagrożenia, dróżnik powinien zatrzymać pociąg i powiadomić drużynę pociągową o grożącym niebezpieczeństwie.
2. Otwarcie rogatek i zdjęcie sygnałów z toru dróżnik przejazdowy powinien dokonać po uzyskaniu zgody dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.

§ 25.

Postępowanie w razie uszkodzenia urządzeń sterowania ruchem na przejazdach kategorii A, B, C oraz przejściach kategorii E

1. W razie wystąpienia nieprawidłowości w działaniu urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kategorii A lub przejściu kategorii E, obsługiwanym z miejsca dróżnik przejazdowy powinien:
 - 1) w przypadku wystąpienia nieprawidłowości uniemożliwiających sterowanie rogatek, przejść na obsługę ręczną danego urządzenia i postępować zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu urządzeń stanowiącą załącznik do regulaminu obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych,
 - 2) w razie wystąpienia nieprawidłowości uniemożliwiających zamykanie rogatek, przed

przejazdem pojazdu kolejowego należy:

- a) załączyć awaryjne sygnalizatory drogowe, jeżeli przejazd kolejowo-drogowy lub przejście jest w nie wyposażony i istnieje możliwość ich awaryjnego włączenia,
 - b) wstrzymać ruch drogowy na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu,
 - c) jeżeli nastąpiło uszkodzenie obu rogatki, to należy ustawić z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia po prawej stronie drogi bezpośrednio przed uszkodzonymi rogatkami, w odległości 1 m od krawędzi jezdni znak drogowy **B-32b "rogatka uszkodzona"**.
 - d) jeżeli uszkodzenie rogatki nastąpiło tylko z jednej strony przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, to znak drogowy **B-32b "rogatka uszkodzona"** należy ustawić tylko od strony uszkodzonego urządzenia, a dróżnik przejazdowy winien obserwować przejeżdżające pociągi stojąc na drodze po stronie uszkodzonej rogatki o ile regulamin obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych nie stanowi inaczej.
- 3) 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,
 - 4) jeżeli warunki miejscowe na to pozwalają i zostało to szczegółowo ujęte w regulaminie obsługi przejazdu, aby po przejeździe pociągów dróżnik przejazdowy mógł znak drogowy **B-32b "rogatka uszkodzona"** zdjąć lub obrócić na bok, względnie zastąpić w taki sposób, aby były one niewidoczne dla kierujących pojazdami drogowymi,
 - 5) do czasu naprawy rogatki, przed każdym następnym spodziewanym przejazdem pociągu przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście, powyższe znaki powinny być ponownie widoczne dla kierowców pojazdów drogowych.
2. W razie wystąpienia nieprawidłowości w działaniu urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kategorii A lub przejściu kategorii E, obsługiwanych z odległości pracownicy obsługi zobowiązani są do:
- 1) w przypadku wystąpienia nieprawidłowości uniemożliwiających sterowanie systemem przejazdowym z odległości, należy przejść na sterowanie lokalne z miejsca, jeżeli typ urządzeń przewiduje takie rozwiązanie a do tego czasu postępować zgodnie z pkt 2,
 - 2) po wystąpieniu każdego uszkodzenia uniemożliwiającego zamykanie przejazdu (rogatki) lub powodującego niedziałanie sygnału dźwiękowego, albo sygnalizatorów drogowych:
 - a) należy niezwłocznie ustawić z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego, po prawej stronie drogi, bezpośrednio przed rogatką lub sygnalizatorem drogowym, w odległości 1 m od krawędzi jezdni znak drogowy B-20 ("Stop") wraz z umieszczoną pod nim tablicą z napisem "rogatka uszkodzona" lub "sygnalizacja uszkodzona",
 - b) dróżnik przejazdowy obsługujący dany przejazd powinien niezwłocznie powiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, którzy powinni wprowadzić ograniczenie prędkości czoła pociągu do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego oraz konieczność wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Bacność” na odcinku od wskaźnika W 6a do przejazdu kolejowo-drogowego, do czasu ustawienia wskaźnika W 6b, a w przypadku nieustawienia przed przejazdem kolejowo-drogowym wskaźnika W 6a, do kilometra ustalonego w regulaminie technicznym do przejazdu kolejowo-drogowego,
 - c) obostrzenia, o których mowa w lit. a) i b), powinny obowiązywać do czasu podjęcia kierowania ruchem drogowym,
 - d) w przypadku całkowitego zaniku obrazu na monitorze (monitorach), urządzeń nie należy obsługiwać, rogatki pozostawić w stanie otwartym. Jeżeli istnieje taka możliwość, załączyć awaryjne sygnalizatory w stan ostrzegania na czas przejazdu pociągu, a następnie postępować zgodnie z zasadami podanymi w pkt.: a) – c),
 - e) niezwłocznie o zaistniałych uszkodzeniach należy zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, którzy powiadamią odpowiednich

pracowników obsługi technicznej.

3. Jeżeli dróżnik przejazdowy obsługuje z odległości więcej niż jeden przejazd obsługiwany, to w razie wystąpienia usterki urządzeń na wszystkich obsługiwanych przejazdach lub na którymś z nich, sposób postępowania powinien być zgodny z postawieniami ust. 2 oraz postawieniami regulaminu obsługi przejazdu.
4. W przypadku nieprawidłowości w działaniu sygnalizatorów drogowych na przejeździe kolejowo-drogowym obsługiwanych, sygnalizowanych przez pulpit sterujący, dróżnik przejazdowy winien postępować zgodnie z postanowieniem regulaminu obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych oraz instrukcji obsługi eksploatacji i utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
5. 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 ograniczenie prędkości jazdy czoła pociągu do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego oraz konieczność wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Bacność” na odcinku od wskaźnika W 6a do przejazdu kolejowo-drogowego, do czasu ustawienia wskaźnika W 6b, a w przypadku nieustawienia przed przejazdem kolejowo-drogowym wskaźnika W 6a, do kilometra ustalonego w regulaminie technicznym do przejazdu kolejowo-drogowego,
 - 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 nie ma pociągu,
 - 4) odnotować uszkodzenie w książce kontroli urządzeń srk oraz powiadomić odpowiednich pracowników obsługi technicznej.

Przejazd kolejowo-drogowy należy niezwłocznie oznakować znakiem zakazu **"Stop" (B-20)** wraz z umieszczoną pod nim tablicą z napisem **"rogatka uszkodzona"** lub **"sygnalizacja uszkodzona"**.
6. Wprowadzone w związku z występującymi nieprawidłowościami w działaniu urządzeń obostrzenia należy odwołać:
 - 1) po usunięciu nieprawidłowości działania przez uprawnionego pracownika obsługi technicznej i dokonaniu zapisu w książce kontroli urządzeń srk lub zgłoszeniu tego przy pomocy urządzeń łączności.
 - 2) po samoistnym ustąpieniu usterki i po przejechaniu dwóch kolejnych pociągów:
 - a) po torze i z kierunku, przy którym wystąpiła nieprawidłowość w działaniu, w przypadku, gdy dyżurny ruchu jest w stanie zidentyfikować i przypisać powstałą usterkę do konkretnego toru i kierunku jadącego pociągu,
 - b) po każdym torze, w przypadku, gdy nie da się jednoznacznie przypisać powstałej usterki do konkretnego toru i kierunku jadącego pociągu.
7. Zabrania się ręcznej obsługi napędu rogatek przy niewyważonym, złamanym lub zdjętym drągu rogatek.
8. W przypadku, gdy podczas normalnej obsługi urządzeń w celu zamknięcia lub otwarcia przejazdu nie następuje włączenie lub wyłączenie czerwonych świateł sygnalizacji półsamoczynnej, to do czasu usunięcia tego uszkodzenia - urządzenie sygnalizacyjne można obsługiwać (o ile jest układ obsługi awaryjnej) za pomocą odpowiednich przełączników do tego przewidzianych. Awaryjne załączanie sygnalizatorów drogowych trzeba stosować, jeżeli z jakichkolwiek powodów, nie można obsłużyć napędów rogatek dla normalnego sterowania tymi urządzeniami.
9. W przypadku najechania pojazdu drogowego na urządzenia sterowania ruchem na przejeździe kolejowo-drogowym i uszkodzenie tych urządzeń, dróżnik przejazdowy powinien zapisać nr rejestracyjny pojazdu i natychmiast zgłosić ten fakt dyżurnemu ruchu.
10. Każde uszkodzenie urządzeń sterowania ruchem na przejeździe kolejowo-drogowym, dróżnik przejazdowy wpisuje do książki kontroli urządzeń srk na przejeździe kolejowo-drogowym oraz zgłasza ten fakt dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków

zapowiadawczych. W przypadku uszkodzenia urządzeń telewizji użytkowej do monitorowania przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia fakt ten należy odnotować w dzienniku uszkodzeń urządzeń łączności. O uszkodzeniach dróznik przejazdowy powinien niezwłocznie powiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.

11. Dyżurni ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych powinni natychmiast zawiadomić o usterkach urządzeń na przejeździe kolejowo-drogowym właściwego pracownika automatyki odpowiedzialnego za utrzymanie tych urządzeń. Naprawy uszkodzonych urządzeń powinien dokonać niezwłocznie uprawniony personel obsługi technicznej.
12. Pracownik automatyki po otrzymaniu zgłoszenia o wystąpieniu uszkodzenia powinien:
 - 1) zlokalizować przyczynę wystąpienia uszkodzenia;
 - 2) usunąć uszkodzenie w możliwie jak najkrótszym czasie;
 - 3) jeśli w trakcie usuwania uszkodzenia przejazd jest nieosygnalizowany, zgłosić potrzebę jego osygnalizowania w zależności od sytuacji i rodzaju urządzeń znakami drogowymi B-32b "Stój - rogatka uszkodzona", B-32c "Stój - sygnalizacja uszkodzona" lub znakiem zakazu B-20 "Stop" wraz z umieszczoną pod nim tablicą z napisem "rogatka uszkodzona" lub "sygnalizacja uszkodzona". Osygnalizowanie powinno trwać przez cały czas usuwania uszkodzenia.
 - 4) po usunięciu uszkodzenia dokonać zapisu w książce kontroli urządzeń srk na posterunku ruchu lub na przejeździe (przejściu), 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.

§ 26.

Postępowanie w zależności od czasu trwania uszkodzenia urządzeń zabezpieczenia ruchu

1. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, jeżeli istnieje możliwość zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym na przejeździe:
 - 1) niezwłocznie zapewnić kierowanie ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym przez tego pracownika,
 - 2) dodatkowo oznaczyć doraźnie przejazd kolejowo-drogowy od strony drogi znakiem drogowym B-32b lub B-32c, przy czym znaki te powinny być ustawione z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego, po prawej stronie drogi, bezpośrednio przed rogatką lub sygnalizatorem drogowym w odległości 1 m od krawędzi jezdni.
2. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, jeżeli nie ma możliwości zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym na przejeździe oraz na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C, należy wprowadzić ograniczenie prędkości czoła pociągów do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego oraz konieczność wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Bacność” na odcinku od wskaźnika W 6a do przejazdu kolejowo-drogowego do czasu ustawienia wskaźnika W 6b, a w przypadku nieustawienia wskaźnika W 6a, od kilometra ustalonego w regulaminie technicznym do przejazdu kolejowo-drogowego.
3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, należy niezwłocznie oznakować przejazd

kolejowo-drogowy znakiem drogowym B-20 „Stop”, a pod tym znakiem umieścić tablicę z napisem „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”. Znaki te powinny być ustawione z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego po prawej stronie drogi publicznej bezpośrednio przed rogateką lub sygnalizatorem drogowym w odległości 1 m od krawędzi jezdni.

4. Przepisy ust. 2 i 3 stosuje się na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A, w przypadku braku dróżnika przejazdowego.
5. W przypadku budowy urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C, do czasu przekazania ich do eksploatacji, należy zasłonić komory sygnałowe na wszystkich sygnalizatorach drogowych i wyłączyć wszystkie sygnalizatory akustyczne.
6. W przypadku, gdy przez okres dłuższy niż 7 dni brak jest możliwości zapewnienia obsługi na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A lub nie działają urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C, Zarządca Infrastruktury Kolejowej niezwłocznie:
 - 1) występuje do zarządcy drogi:
 - a) o zmianę znaku drogowego **A-9 "przejazd kolejowy z zaporami"** na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A i B, na znak drogowy **A-10 "przejazd kolejowy bez zapor"**,
 - b) o umieszczenie przed przejazdem kolejowo-drogowym znaku drogowego **B-20 "Stop"** wraz z umieszczoną pod nim tablicą „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”
 - c) o ustawienie znaku **A-30 „Inne niebezpieczeństwo”** z tabliczką **T-14d** wskazującą przejazd kolejowo-drogowy, na którym warunki powodują szczególne niebezpieczeństwo powstania wypadków i wprowadzenie ograniczenia prędkości dla pojazdów drogowych przed dojazdem do przejazdu kolejowo-drogowego - w uzasadnionych przypadkach.
 - 2) zdemontuje drągi rogateki na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A i B oraz ustawia z obu stron przejazdu **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 uszkodzona”.
 - 3) określa maksymalną prędkość pociągów przed przejazdem kolejowo-drogowym, która jest ustalana dla warunków widzialności mierzonej z odległości 5 m od skrajnej szyny. Maksymalna prędkość pociągów powyżej 20 km/h, dopuszczalna jest na przejazdach kolejowo-drogowych, na których droga przecina nie więcej niż dwa tory, a iloczyn ruchu nie przekracza 60 000.
 - 4) zastępuje wskaźnik W 6a, ustawione od strony toru z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego, wskaźnikami W 6b, a w przypadku nieustawienia wskaźnika W 6a ustawia wskaźnik W 6 b.
 - 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 urządzeń zabezpieczenia ruchu.
7. W przypadku, o którym mowa w ust. 6, Zarządca Infrastruktury Kolejowej informuje właściwego terenowo komendanta Policji oraz właściwego zarządcę drogi o zmianach sposobu istniejącego zabezpieczenia przejazdu kolejowo-drogowego i o ewentualnych utrudnieniach.
8. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejściu, należy niezwłocznie wprowadzić ograniczenie prędkości czoła pociągu do 20 km/h na całej szerokości przejścia oraz konieczność wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” na odcinku od wskaźnika W 6a do przejścia, do czasu ustawienia wskaźnika W 6b.
9. W przypadku, gdy przez okres dłuższy niż 7 dni nie działają urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejściu, należy:
 - 1) niezwłocznie zdemontować drągi rogatek oraz umieścić znak drogowy **G3** lub **G-4**

"krzyż Św. Andrzeja", a na przejściu wyposażonym w sygnalizatory drogowe umieścić tablice informacyjne „sygnalizacja uszkodzona”,

- 2) utrzymać ograniczenie prędkości czoła pociągu do 20 km/h na całej szerokości przejścia,
 - 3) zastąpić wskaźniki w 6a wskaźnikami W 6b.
 - 4) ustalić termin przywrócenia właściwego działania urządzeń zabezpieczenia ruchu nie dłuższy niż 3 miesiące od wystąpienia usterki.
10. W przypadku budowy urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejściu, do czasu przekazania ich do eksploatacji, należy zasłonić komory sygnałowe na wszystkich sygnalizatorach drogowych i wyłączyć wszystkie sygnalizatory akustyczne.

§ 27.

Zasady postępowania w przypadku wykonywania robót w urządzeniach zabezpieczenia ruchu na przejazdach kategorii A, B, C oraz na przejściach kategorii E

1. Przed rozpoczęciem robót, niezależnie od ich zakresu, należy dokonać zapisu w książce kontroli urządzeń srk na przejeździe (przejściu) oraz zgłosić ten fakt dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych. W zapisie należy ująć zakres i miejsce robót, rodzaj obostrzeń oraz sposób powiadamiania pracujących o zbliżaniu się pociągów.
2. W czasie wykonywania robót konserwacyjnych lub utrzymaniowych, trwających nie dłużej niż jedną zmianę roboczą, podczas których nastąpi wyłączenie urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu, sposób postępowania jest następujący:
 - 1) gdy przejazd kolejowo-drogowy lub przejście jest obsługiwany z miejsca - strzeżenie powinno być zapewnione przez pracownika obsługującego te urządzenia (dróżnika),
 - 2) gdy przejazd kolejowo-drogowy lub przejście jest obsługiwany z odległości lub pracownik obsługujący przejazd kolejowo-drogowy lub przejście ma przydzielone inne obowiązki związane z ruchem pociągów i nie może obsługiwać przejazdu na miejscu, kierowanie ruchem drogowym powinien wykonywać inny dróżnik przejazdowy, posiadający stosowne uprawnienia, mający zapewnioną łączność z pracownikiem obsługującym ten przejazd,
 - 3) w przypadku niezapewnienia kierowania ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu przez uprawnionego pracownika albo prowadzenia robót w trudnych warunkach (brak widoczności, złe warunki atmosferyczne), należy wprowadzić ograniczenie prędkości czoła pociągu do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz konieczność wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” na odcinku od wskaźnika W 6a do przejazdu kolejowo-drogowego do czasu ustawienia wskaźnika W 6b, a w przypadku nieustawienia wskaźnika W 6a, od kilometra ustalonego w regulaminie technicznym kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych do przejazdu kolejowo-drogowego,
 - 4) w przypadku zapewnienia kierowania ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu należy z obu stron przejazdu, po prawej stronie drogi, bezpośrednio przed roгатką – w odległości 1 m od krawędzi jezdni ustawić znak drogowy B-32b lub 32c.
3. Jeżeli roboty konserwacyjne i utrzymaniowe na przejazdach kolejowo-drogowych kat. B i C oraz przejściach ingerują w działanie urządzeń srk i urządzenia te mogą być nieczynne to:
 - 1) na czas trwania robót należy przejazd kolejowo-drogowy lub przejście osygnalizować znakiem drogowym B 20, a pod tym znakiem umieścić tablice z napisem "sygnalizacja uszkodzona" lub "rogatka uszkodzona",
 - 2) wprowadzić ograniczenie prędkości czoła pociągu do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz konieczność wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” na odcinku od wskaźnika W 6a do przejazdu kolejowo-drogowego do czasu ustawienia wskaźnika W 6b, a w przypadku nieustawienia wskaźnika W 6a, od kilometra ustalonego w regulaminie technicznym do przejazdu kolejowo-drogowego,

4. Jeżeli przewidywany czas trwania robót konserwacyjnych lub utrzymaniowych na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu, będzie dłuższy niż jedna zmiana robocza lub może powodować zakłócenia w rozkładowym prowadzeniu ruchu pociągów to należy opracować tymczasowy regulamin prowadzenia ruchu pociągów zgodnie z instrukcją o sporządzaniu regulaminów technicznych, obejmujący między innymi:
 - 1) zakres prac,
 - 2) czas trwania robót,
 - 3) sposób obsługi urządzeń lub inny sposób zabezpieczenia przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,
 - 4) rodzaj obostrzeń i sposób osygnalizowania,
 - 5) podział obowiązków między zespołami,
 - 6) osoby odpowiedzialne za organizację 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.

.....
(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)

Nr pociągu	C z a s								Uwagi
	otrzymania powiadomienia		przewidywanego wyjazdu pociągu		zamknięcia przejazdu		przejazdu pociągu		
	godz.	min.	godz.	min.	godz.	min.	godz.	min.	
1	2		3		4		5		6

.....
 (nazwa jednostki organizacyjnej)

Posterunek nr.....

REGULAMIN OBSŁUGI PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO LUB PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH

I. OGÓLNY OPIS PRZEJAZDU

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

Przejazd zaliczony do kategorii:

1) Obsługiwany jest.....

(z miejsca czy z odległości - wpisać ilość m)

2) Odległość przejazdu od posterunku zapowiadawczego:

..... m

..... m

- 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) rogatki nastawiane: ręcznie, mechanicznie, elektrycznie (automatycznie)

- zwodzone

- zamykane (typu)

.....

rodzaj ilość długość

a) drągi /półdrągi/, rogatki 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 rogatki 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 gołedzi	
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 kolejowodrogowych 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 wielokrotnie podawania sygnału dźwiękowego Rp1 „Baczność”.

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 dróżnika 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 zapor”,
 - 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 roгатki 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 roгатki, 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:

.....

(data, stanowisko i podpis sporządzającego)

Uzgodnili:

.....

(data, stanowisko i podpis)

Zatwierdzam

.....

(data i podpis)

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

**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 wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów dla danego szlaku,
 - 2) zatwierdzony regulamin obsługi przejazdu kolejowo drogowego i przejścia,
 - 3) dziennik pracy dróżnika przejazdowego,
 - 4) książka kontroli uszkodzeń urządzeń łączności
 - 5) książka kontroli urządzeń srk,
 - 6) Instrukcje:
 - d) Instrukcja obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, JSK-R20,
 - e) Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów, JSK - R1,
 - f) Instrukcja sygnalizacji, JSK - E1,
 - 7) aparat telefoniczny z głośno brzmiącym dzwonkiem umieszczony na zewnątrz posterunku strażnicowego,
 - 8) zegar ścienny wskazujący dokładny czas,
 - 9) trąbka sygnałowa,
 - 10) chorągiewka sygnałowa koloru żółtego,
 - 11) latarka ręczna ze szklami białym i czerwonym,
 - 12) dziennik telefoniczny,
 - 13) 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
 - c) latarnie do tarcz ze światłem czerwonym,
 - d) latarnie ze światłem pomarańczowym,
 - e) w zależności od ilości rogatk lub pół rogatok 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 rogatkowych lub zamknięcia skrzynek z elektrycznym sterowaniem rogatok,
 - 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.

ZMIANY I UZUPEŁNIENIA

L.p.	Regulacja wewnętrzna wprowadzająca zmianę (rodzaj, nazwa, tytuł)	Zmiana dotyczy	Zmiana obowiązuje (data)	Uchwała Zarządu JSK		
				Nr	Poz.	Rok

Uwaga: Przy wnoszeniu zmian do tekstu instrukcji należy wskazywać numer porządkowy wnoszonej zmiany (uzupełnienia).