Załącznik do uchwały Nr 349/2019
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 4 czerwca 2019 r

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Instrukcja obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść Ir-7

Tekst ujednolicony uwzględniający zmiany wprowadzone:

- uchwałą nr 354/2020 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 2 czerwca 2020 r.;
- uchwałą nr 1044/2024 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 12 listopada 2024 r.

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Właściciel: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wydawca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
tel. 22 47 320 10
www.plk-sa.pl, e-mail: ies@plk-sa.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych, całości lub części przepisu, bez uprzedniej zgody PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – są zabronione

SPIS TREŚCI

Rozdział 1. POSTANOWIENIA OGÓLNE 5
§ 1. Podstawowe pojęcia i zakres stosowania instrukcji 5
§ 2. Znajomość instrukcji i przepisów 9
§ 3. Wyposażenie posterunku dróżnika przejazdowego 10
§ 4. Ogólne obowiązki dróżnika przejazdowego 11
§ 5. Współpraca z pracownikami jednostek kolejowych 17
§ 6. Współpraca z instytucjami oraz osobami postronnymi 18
§ 7. Znajomość sygnałów i urządzeń 18
§ 8. Pełnienie dyżuru przez dróżnika przejazdowego i jego zastępstwo 19
Rozdział 2. SZCZEGÓŁOWE OBOWIĄZKI DRÓŻNIKA PRZEJAZDOWEGO 24
§ 9. Obowiązki w zakresie czuwania nad bezpieczeństwem ruchu na przejazdach obsługiwanych 24
§ 10. Kierowanie ruchem drogowym w obrębie przejazdu obsługiwanego 27
§ 11. Obowiązki dróżnika przejazdowego przy zamykaniu i otwieraniu rogatek na przejeździe obsługiwanym 28
§ 12. Zawiadamianie dróżnika przejazdowego 30
§ 13. Inne obowiązki dróżnika przejazdowego 35
§ 14. Korzystanie z telefonu, urządzeń telewizji przemysłowej oraz z sygnalizacji zbliżania się pociągu do przejazdu obsługiwanego 38
§ 15. Utrzymanie przejazdu obsługiwanego 39
§ 16. Postępowanie w przypadku znalezienia zwłok ludzkich lub osób rannych 41
§ 17. Postępowanie w razie rozerwania się pociągu na szlaku 41
§ 18. Postępowanie w razie zbiegnięcia pojazdów kolejowych 42
§ 19. Postępowanie w razie zatrzymania się pociągu na szlaku 43

§ 20. Postępowanie w razie utknięcia pojazdu drogowego na przejeździe kategorii A 43
§ 21. Postępowanie w razie wypadku na przejeździe obsługiwanym 44
§ 22. Postępowanie w razie pożaru 44
§ 23. Postępowanie dróżnika przejazdowego w czasie opadów atmosferycznych, zamieci śnieżnych, mrozów oraz odwilży 44
§ 24. Postępowanie w razie zdarzenia kolejowego na szlaku 46
§ 25. Postępowanie w razie uszkodzenia urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kategorii A, B, C oraz przejściach kategorii E 47
§ 26. Postępowanie w zależności od czasu trwania uszkodzenia urządzeń zabezpieczenia ruchu 55
§ 27. Zasady postępowania w przypadku wykonywania robót w urządzeniach zabezpieczenia ruchu na przejazdach kategorii A, B, C oraz przejściach kategorii E 60
§ 28 Zasady postępowania w czasie prowadzenia prac w strefie oddziaływania urządzeń ssp 62
Załącznik nr 1 Dziennik pracy dróżnika przejazdowego 66
Załącznik nr 2 Wyciąg z wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów 68
Załącznik nr 3 Regulamin obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia 69
Załącznik nr 4 Wykaz przedmiotów i materiałów, które powinny znajdować się na wyposażeniu posterunku dróżnika przejazdowego 77

Rozdział 1.
POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1.
Podstawowe pojęcia i zakres stosowania instrukcji

1. Postanowienia instrukcji dotyczą pracowników obsługujących przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, pracowników związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu pociągów i pracą manewrową, osób nadzorujących i kierujących pracą dróżników przejazdowych oraz osób odpowiedzialnych za stan i sprawność działania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach.
2. Podstawowe pojęcia stosowane w instrukcji:
   1) przejazd kolejowo-drogowy – przecięcie linii kolejowej lub bocznicy kolejowej z drogą w jednym poziomie, inne niż przejście;
   2) przejście – przecięcie linii kolejowej lub bocznicy kolejowej z drogą w jednym poziomie, przeznaczone wyłącznie dla ruchu pieszego, rowerowego lub pieszego i rowerowego; przejścia nie stanowi ciąg komunikacyjny pomiędzy peronami w obrębie stacji kolejowej albo przystanku osobowego;
   3) przejazd obsługiwany – przejazd kategorii A lub przejście wyposażone w półsamoczynny system przejazdowy;
   4) przejazd kategorii A – przejazd kolejowo-drogowy, na którym ruch drogowy jest kierowany przez uprawnionego pracownika;
   5) przejazd kategorii B – przejazd kolejowo-drogowy, na którym

ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnego systemu przejazdowego (ssp) wyposażonego w sygnalizatory drogowe i rogatki;

6) przejazd kategorii C – przejazd kolejowo-drogowy, na którym ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnego systemu przejazdowego (ssp) wyposażonego tylko w sygnalizatory drogowe;

7) przejście kategorii E – przejście wyposażone w:

   a) półsamoczynny lub samoczynny system przejazdowy albo

   b) kołowrotki, barierki lub labirynty;

8) przejazd kategorii F – przejazd kolejowo-drogowy lub przejście zlokalizowane na drodze wewnętrznej, wyposażone:

   a) w rogatki stale zamknięte, otwierane w razie potrzeby przez użytkowników lub

   b) zgodnie z warunkami technicznymi określonymi dla kategorii A albo B;

9) regulamin obsługi przejazdu – regulamin obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, którego wzór stanowi załącznik nr 3;

10) regulamin techniczny – regulamin techniczny posterunku ruchu;

11) ssp – samoczynny system przejazdowy;

12) UZK – urządzenie zdalnej kontroli;

13) SWI – system wymiany informacji – środek łączności strażnicowej tj. uporządkowany zbiór środków technicznych i

organizacyjnych potrzebnych do autonomicznego wykonania kompleksu zadań związanych z wymianą informacji pomiędzy posterunkami ruchu biorącymi udział w zawiadamianiu przejazdów, a przejazdem obsługiwanym;

14) SWDP - system wspomagania dróżnika przejazdowego umożliwiający podgląd bieżącego rozkładu jazdy pociągów;

15) system powiadamiania dróżników – pomocniczy system łączności strażnicowej, usprawniający wymianę informacji pomiędzy dyżurnym ruchu i dróżnikiem przejazdowym, wyposażony lub nie w sygnalizację zbliżania;

16) znak drogowy B-20 – znak drogowy STOP, wprowadza obowiązek zatrzymania pojazdu przed wjazdem na przejazd;

17) znak drogowy B-32b – znak drogowy zakazu z napisem „rogatka uszkodzona”, oznaczający obowiązek zatrzymania pojazdu z uwagi na uszkodzoną rogatkę; dalsza jazda może nastąpić za zgodą uprawnionej osoby lub po nadaniu sygnału zezwalającego na ruch;

18) znak drogowy B-32c – znak drogowy zakazu z napisem „sygnalizacja uszkodzona”, oznaczający obowiązek zatrzymania pojazdu z uwagi na uszkodzoną sygnalizację; dalsza jazda może nastąpić za zgodą uprawnionej osoby lub po nadaniu sygnału zezwalającego na ruch.

3. Niniejsza instrukcja obowiązuje:

1) pracowników obsługujących wyłącznie przejazdy obsługiwane;

2) pracowników wykonujących dodatkowo czynności związane z

obsługą przejazdu obsługiwanego;

3) pracowników związanych z obsługą, utrzymaniem i diagnostyką urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach.

4. W niniejszej instrukcji pracownicy, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i 2, zwani są dalej dróżnikami przejazdowymi.

5. Posterunkowi dróżnika przejazdowego nadaje się numer, stosując poniższe zasady.

   1) numer odpowiada kilometrowi osi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, zaokrąglonemu zgodnie z zasadami matematycznymi z dokładnością do całości (np. dla kilometra 50,499 przyjmujemy numer 50, a dla kilometra 50,500 przyjmujemy numer 51);

   2) jeżeli dla dwóch lub więcej posterunków w wyniku zaokrąglenia powstaje ten sam numer, to dla każdego z nich numer należy uzupełnić kolejną liczbą porządkową, po myślniku, zwiększającą się wraz z rosnącym kilometrażem (np. trzem przejazdom, których oś znajduje się kolejno w km 49,722, 50,154 i 50,458 nadaje się odpowiednio numery 50-1 50-2, 50-3);

   3) w przypadku, gdy posterunek jest wspólny dla kilku linii kolejowych, należy nadać mu numer wynikający z linii o niższym numerze.

6. Dróżnik przejazdowy wywołany środkami łączności zgłasza się podając numer posterunku oraz swoje nazwisko.

7. Każdemu przejazdowi kolejowo-drogowemu nadaje się 9-cyfrowy indywidualny numer identyfikacyjny, w którym trzy pierwsze cyfry są numerem linii (w razie potrzeby uzupełnionym z lewej strony zerami), a sześć kolejnych wskazuje kilometr linii (z dokładnością do trzech miejsc po przecinku), na którym znajduje się dany przejazd.

8. Numer identyfikacyjny wraz z numerem telefonu alarmowego (służącym do zgłaszania wypadku lub zagrożenia wypadkiem) oraz numerami awaryjnymi (służącymi do informowania dyspozytora, gdy nie ma bezpośredniego zagrożenia życia lub zdrowia) umieszczany jest na żółtych naklejkach, którymi oznakowuje się przejazd.

§ 2.
Znajomość instrukcji i przepisów

1. Dróżnik przejazdowy obowiązany jest zapoznać się i przestrzegać postanowień:

   1) regulaminu obsługi przejazdu;

   2) instrukcji wewnętrznych:

      a) Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść Ir-7,

      b) Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1,

      c) Instrukcji sygnalizacji Ie-1,

      d) Warunków technicznych utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id-1,

      e) Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności

pociągowej Ir-5 (R-12),

f) Instrukcji o przewozie koleją towarów niebezpiecznych Ir-16,

g) Instrukcji o zapewnieniu sprawności kolei w zimie Ir-17,

h) Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8,

i) Instrukcja o zasadach eksploatacji i prowadzenia robót w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym Ie-5 (E-11),

j) Instrukcja o zasadach wykonywania obsługi technicznej urządzeń telekomunikacji kolejowej Ie-13 (E-25).

2. Znajomość instrukcji wymienionych w ust. 1 pkt 2 obowiązuje dróżników przejazdowych w zakresie zagadnień, które są związane bezpośrednio z powierzonymi im obowiązkami.

§ 3.

Wyposażenie posterunku dróżnika przejazdowego

1. Na posterunku dróżnika przejazdowego powinny znajdować się:

1) dziennik pracy dróżnika przejazdowego R-49, którego wzór stanowi załącznik nr 1;

2) wyciąg z obowiązującego wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów opracowany wg załącznika nr 2;

3) regulamin obsługi przejazdu, będący załącznikiem do regulaminu technicznego, opracowany według wzoru stanowiącego załącznik nr 3 – regulamin ten powinien znajdować się także na sąsiednich posterunkach

zapowiadawczych;

4) dziennik uszkodzeń urządzeń łączności (R-366);

5) książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym (E-1758);

6) instrukcje:

   a) Instrukcja obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść Ir-7,

   b) Instrukcja sygnalizacji Ie-1,

   c) Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1,

   d) Instrukcja o przewozie koleją towarów niebezpiecznych Ir-16,

   e) instrukcje obsługi urządzeń zabudowanych na danym przejeździe – stanowiące załączniki do regulaminu obsługi przejazdu;

7) przedmioty i materiały wymienione w załączniku nr 4.

2. Posterunek dróżnika przejazdowego może być dodatkowo wyposażony w SWDP i urządzenia radiołączności z systemem „Radio-stop”.

3. Dróżnik przejazdowy powinien dbać o wyposażenie posterunku.

§ 4.

Ogólne obowiązki dróżnika przejazdowego

1. Dróżnik przejazdowy wykonuje polecenia dyżurnych ruchu oraz pracowników obsługi posterunków nastawczych, w których okręgu znajduje się przejazd obsługiwany, w zakresie bezpieczeństwa

ruchu kolejowego.

2. Do obowiązków dróżnika przejazdowego należy:
   1) czuwanie nad bezpieczeństwem ruchu na przejeździe obsługiwanym;
   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) utrzymywanie porządku i czystości na przejeździe obsługiwanym.
3. W razie potrzeby zabrania z posterunku dokumentacji techniczno-ruchowej przełożony lub upoważniona przez niego osoba powinna przed jej zabraniem 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, w szczególności:
   1) nieprzepisowe osygnalizowanie pociągu, w tym brak sygnału końca pociągu;
   2) brak zderzaków na końcu pociągu, z wyjątkiem taboru kolejowego bezzderzakowego;
   3) oznaki grzania się czopa osi zestawu kołowego pojazdu kolejowego;

4) silne rytmiczne uderzenia kół o szyny wskazujące, że powierzchnie toczne kół mają płaskie miejsca lub nalepy;
5) iskrzenie od zahamowanych lub jadących na poślizgu kół pojazdów kolejowych;
6) odgięte lub zwisające części wagonowe;
7) przechylone pudła wagonowe;
8) brak reakcji prowadzącego pociąg na nadawane sygnały;
9) uszkodzenie taboru kolejowego, zagrażające bezpieczeństwu ruchu;
10) przesunięty ładunek, luźne plandeki wagonowe, oderwane dachy, pionowo ustawione pokrywy luków lub włazów dachowych albo otwarte drzwi wagonów;
11) pożar w pojeździe kolejowym;
12) wyciek lub wysypywanie się ładunku;
13) przejazd pociągu, w składzie którego znajdują się wagony oznakowane jako przewożące przesyłki z towarami niebezpiecznymi, a który wcześniej nie został zgłoszony przez dyżurnego ruchu w ramach obowiązku przekazywania informacji o jeździe pociągu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny;
14) 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 (obniżenie zawieszenia przewodów, oberwane wieszaki, itd.);

3) nie wystąpiły nieprawidłowości w działaniu oświetlenia przejazdu obsługiwanego.

5a. Zakres obserwacji określony w ust. 4 i 5 nie obowiązuje na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach obsługiwanych z odległości w przypadkach, gdy względy techniczne i terenowe nie zapewniają warunków umożliwiających jej realizację - zapis o braku takiego obowiązku należy umieścić w regulaminie obsługi przejazdu.

6. W przypadku stwierdzenia wystąpienia nieprawidłowości, o których mowa w ust. 4 i 5, dróżnik przejazdowy powinien poinformować o tym dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych oraz dokonać stosownego wpisu w dzienniku pracy dróżnika przejazdowego.

7. Dróżnik przejazdowy przebywający na zewnątrz pomieszczenia posterunku dróżnika powinien mieć założoną na ubranie kamizelkę ostrzegawczą z elementami odblaskowymi, za wyjątkiem sytuacji związanych z kierowaniem ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym.

8. Jeżeli dróżnik przejazdowy został zawiadomiony o jeździe pociągu, to powinien przede wszystkim zamknąć rogatki, a dopiero po przejeździe pociągu dokonać wpisów do dziennika pracy dróżnika przejazdowego.

9. Dróżnik przejazdowy powinien zatrzymać pociąg, a jeżeli tego nie

może uczynić, powinien niezwłocznie zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków ruchu oraz 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 znajdujące się na torze;
2) grzanie się czopa osi;
3) pożar;
4) odgięte części pojazdu kolejowego grożące starciem się z pociągami jadącymi po sąsiednim torze lub obiektami znajdującymi się przy torze;
5) wlokąca się lub zwisająca część z pojazdu kolejowego lub ładunku;
6) zagrożenie spadnięcia ładunku;
7) wykolejenie;
8) inne nieprawidłowości, które według oceny dróżnika przejazdowego mogą być przyczyną wykolejenia (przechylenie wagonu, przesunięty ładunek itp.);
9) wygaśnięcie wszystkich wymaganych świateł na czole pociągu lub pojazdu pomocniczego, w warunkach ograniczonej widoczności.

10. W przypadku zatrzymania pociągu przez dróżnika przejazdowego, powinien on o przyczynie zatrzymania zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych oraz w miarę

możliwości drużynę zatrzymanego pociągu.

11. Fakt zatrzymania pociągu, z podaniem przyczyny, należy odnotować w dzienniku pracy dróżnika przejazdowego.

12. Oprócz swoich podstawowych czynności dróżnik przejazdowy obowiązany jest:

    1) chronić mienie kolejowe;

    2) przed przybyciem lekarza, w miarę posiadanych umiejętności i dostępnych środków, udzielić pierwszej pomocy przedmedycznej osobom, które uległy wypadkowi;

    3) w miarę możliwości zabezpieczyć miejsce zdarzenia przed osobami postronnymi.

13. Do obowiązków dróżnika przejazdowego należy ponadto załączanie i wyłączanie oświetlenia na przejeździe, zgodnie z harmonogramem określonym w regulaminie obsługi przejazdu, jeżeli nie zostało ono załączone automatycznie.

14. W przypadku, gdy posterunek wyposażony jest w urządzenie radiołączności z systemem „Radio-stop”, działający w sieci radiołączności pociągowej i według oceny dróżnika przejazdowego istnieje zagrożenie, które może prowadzić do zdarzenia z pojazdem kolejowym będącym w ruchu, to dróżnik przejazdowy zobowiązany jest natychmiast nadać sygnał „Alarm”, wykonując czynności ustalone w instrukcji obsługi danego typu radiotelefonu.

15. O przyczynie nadania tego sygnału dróżnik przejazdowy natychmiast informuje dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, odnotowując fakt nadania sygnału „Alarm” w

odpowiedniej dokumentacji techniczno-ruchowej (w przypadku obsługi przejazdu przez dróżnika przejazdowego - w „Dzienniku pracy dróżnika przejazdowego” poprzez wpisanie przez całą szerokość strony informacji: „O godzinie …… minut …… nadano/odebrano sygnał „Alarm”” lub w SWI przez nadanie stosownego komunikatu).

16. Odebranie sygnału „Alarm” nadanego automatycznie zobowiązuje wszystkich użytkowników, którzy go odebrali do przełączenia radiotelefonu na kanał ratunkowy, w celu wyjaśnienia z najbliższym dyżurnym ruchu przyczyny nadania tego sygnału.
17. Po ustaleniu miejsca i przyczyny nadania sygnału „Alarm”, ustaniu zagrożenia będącego przyczyną nadania tego sygnału i po przywróceniu ruchu pociągów, pracownicy posterunków technicznych wpisują w odpowiedniej dokumentacji techniczno-ruchowej, przez całą szerokość strony, informację: „O godzinie ……. minut ……. przywrócono normalny ruch pociągów (lub z odpowiednimi obostrzeniami)”.

§ 5.
Współpraca z pracownikami jednostek kolejowych

1. Dróżnik przejazdowy powinien współpracować z pracownikami jednostek zajmujących się eksploatacją, utrzymaniem infrastruktury kolejowej oraz ochrony mienia kolejowego (Straży Ochrony Kolei).
2. Dróżnik przejazdowy powinien przyjąć zgłaszane spostrzeżenia i informacje o nieprawidłowościach w torze, w podtorzu lub urządzeniach infrastruktury kolejowej i o zdarzeniach tych zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków

zapowiadawczych oraz wykonać wydane przez nich dyspozycje w zakresie należącym do jego obowiązków i uprawnień.

§ 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 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 lub Straży Ochrony Kolei za pośrednictwem dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.

§ 7.

Znajomość sygnałów i urządzeń

1. Dróżnik przejazdowy powinien:
   1) znać zastosowanie i sposób posługiwania się:
      a) kolejowymi sygnałami i wskaźnikami zgodnie z instrukcją sygnalizacji Ie-1,

b) znakami drogowymi związanymi z organizacją ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach, a także sygnałami w zakresie kierowania ruchem drogowym;

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.

2. Dróżnik przejazdowy powinien umieć obsługiwać wszystkie zainstalowane na przejeździe obsługiwanym urządzenia zabezpieczenia ruchu oraz urządzenia łączności. Powinien także znać procedury postępowania w sytuacjach awaryjnych, w razie wystąpienia nieprawidłowości w pracy tych urządzeń.

3. Wszelkie utrudnienia związane z obsługą urządzeń zabezpieczenia ruchu, dróżnik przejazdowy powinien odnotować w książce kontroli urządzeń srk oraz zgłosić dyżurnym ruchu posterunków zapowiadawczych.

§ 8.
Pełnienie dyżuru przez dróżnika przejazdowego i jego zastępstwo

1. Czas zmiany dróżników przejazdowych jest ustalony w regulaminie obsługi przejazdu.

2. Dróżnik przejazdowy powinien zgłosić się do pracy punktualnie,

w wyznaczonym przez przełożonego miejscu, wypoczęty, w stanie psychofizycznym umożliwiającym mu prawidłową realizację obowiązków.

3. Zabronione jest zgłaszanie się do pracy lub przebywanie na obszarze kolejowym zarządzanym przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. po użyciu alkoholu i/lub pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu. Pełnienie dyżuru pod wpływem substancji działających negatywnie na sprawność psychofizyczną człowieka, bądź posiadanie przedmiotów, które mogą być lub były użyte do zażycia lub spożycia tych środków i napojów jest zabronione.
4. Zabrania się przekazywania dyżuru pracownikowi będącemu w stanie po użyciu alkoholu i/lub pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu. O zaistniałym fakcie należy niezwłocznie powiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.
5. Dróżnikowi przejazdowemu nie wolno opuścić posterunku dróżnika przed przekazaniem dyżuru przyjmującemu. W przypadku nie przybycia we właściwym czasie pracownika zmieniającego, należy fakt ten zgłosić dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i zastosować się do ich poleceń.
6. Przekazujący powinien poinformować przyjmującego dyżur o:
   1) wszelkich odchyleniach od rozkładu jazdy pociągów;
   2) stanie zajętości i zamknięciu torów szlakowych;
   3) stanie urządzeń zabezpieczenia ruchu, wprowadzonych obostrzeniach w sposobie prowadzenia ruchu, stanie sieci

trakcyjnej, sprzętu informatycznego 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 posterunku.

7. 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.

8. Fakt przekazania oraz przyjęcia dyżuru powinien być odnotowany w dzienniku pracy dróżnika przejazdowego.

9. Pracownikowi przyjmującemu dyżur nie wolno wykonywać żadnych czynności związanych z obsługą przejazdu obsługiwanego, do czasu przyjęcia przez niego dyżuru, potwierdzonego czytelnym podpisem. Po złożeniu podpisów przez przekazującego i przyjmującego dyżur, czynności tych nie wolno wykonywać pracownikowi, który dyżur przekazał. Wyjątek stanowi konieczność zapobiegnięcia zagrożeniom.

10. 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.

11. Dróżnik przejazdowy wykonuje powierzone czynności zgodnie z postanowieniami regulaminu obsługi przejazdu i obowiązującymi instrukcjami.
12. Dróżnikowi przejazdowemu podczas pracy nie wolno oddalać się ze swego posterunku bez zezwolenia dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, z wyjątkiem sytuacji nadzwyczajnych wymagających niezwłocznego podjęcia działań w celu uniknięcia zagrożenia dla zdrowia i życia ludzkiego oraz bezpieczeństwa ruchu.
13. W przypadku konieczności oddalenia się z posterunku, dróżnik przejazdowy przed opuszczeniem posterunku powinien zamknąć rogatki i postępować, w sposób określony w regulaminie obsługi przejazdu.
14. Dróżnikowi przejazdowemu nie wolno opuszczać miejsca pracy przed przekazaniem dyżuru, a także po zaistnieniu zdarzenia na przejeździe obsługiwanym lub w jego rejonie bez zgody dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, za wyjątkiem przypadków konieczności oddalenia się z posterunku podanych w ust. 12 i 15.
15. Jeśli w trakcie pełnienia dyżuru nastąpi nagła niemożność pełnienia obowiązków wskutek choroby lub innej poważnej przyczyny, dróżnik przejazdowy powinien zamknąć rogatki, a następnie zawiadomić o tym niezwłocznie dyżurnych ruchu posterunków zapowiadawczych i przekazać pracownikowi zastępującemu go swe czynności wraz z wyposażeniem posterunku.
16. Jeżeli nie wyznaczono pracownika zastępującego do pełnienia

czynności dróżnika przejazdowego, to pracownik powinien zabezpieczyć ruch na przejeździe oraz mienie w sposób podany w regulaminie obsługi przejazdu.

17. Dróżnik przejazdowy nie może zezwalać na przebywanie osób postronnych w pomieszczeniu oraz w rejonie posterunku dróżnika przejazdowego.

18. W czasie pełnienia dyżuru dróżnikowi przejazdowemu nie wolno zajmować się czynnościami nie wchodzącymi w zakres jego obowiązków.

19. Oglądanie programów telewizyjnych na nośnikach audiowizualnych oraz korzystanie z gier w czasie pracy jest zakazane. Słuchanie radia może mieć miejsce jedynie w chwilach zmniejszonego natężenia pracy oraz podczas przerw w pracy, o ile nadmiernie nie angażuje uwagi pracownika negatywnie wpływając na wykonywanie obowiązków.

20. W czasie pełnienia dyżuru dróżnik przejazdowy obowiązany jest używać, zgodnie z przeznaczeniem, odzieży identyfikującej, przydzielonych środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego.

21. Pracownik uzyskujący autoryzację lub odbywający w procesie przygotowania zawodowego zajęcia próbne na posterunku dróżnika przejazdowego, może obsługiwać urządzenia oraz dokonywać wpisów w dokumentacji techniczno-ruchowej, pod nadzorem i odpowiedzialnością pracownika pełniącego dyżur, jeżeli przy przyjęciu dyżuru został on wpisany do dziennika pracy dróżnika przejazdowego.

22. Zapisów w prowadzonej dokumentacji należy dokonywać właściwie, czytelnie i trwale. Zapisów nie wolno poprawiać, wycierać, wywabiać, zamazywać ani zaklejać. W przypadku pomyłki należy zapis przekreślić tak, aby możliwe było jego odczytanie, a obok należy nanieść nowy zapis i potwierdzić go podpisem.

23. Dokumentacja techniczno-ruchowa powinna być przesznurowana i opieczętowana, a liczba stron po sprawdzeniu przed wydaniem druku na posterunek poświadczona podpisem przez przełożonego. Na posterunku dróżnika przejazdowego powinien znajdować się zapas dokumentacji techniczno-ruchowej.

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 kolejowego i być gotowy do zamknięcia rogatek, gdy do przejazdu obsługiwanego zbliża się pojazd kolejowy.

2. Dróżnik przejazdowy powinien sprawować nadzór nad przejazdem obsługiwanym (lub przejazdami, jeżeli z jednego posterunku obsługuje kilka przejazdów obsługiwanych).

3. Nadzór, o którym mowa w ust. 2, powinien w szczególności polegać na czuwaniu, aby:

   1) osoby przejeżdżające i przechodzące przez przejazd obsługiwany stosowały się do zasad określonych w przepisach o ruchu drogowym;

2) na przejeździe obsługiwanym nie zatrzymywano się, ani też nie pozostawiono zwierząt lub pojazdów;

3) osoby nieupoważnione w żaden sposób nie ingerowały w stan funkcjonalny, techniczny i działanie urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach obsługiwanych.

4. Dróżnik przejazdowy nie powinien zezwalać na przejazd pojazdów mogących spowodować uszkodzenia toru, jezdni, sieci trakcyjnej, urządzeń zabezpieczenia ruchu, względnie zatarasowanie przejazdu kategorii A.

5. W przypadku gdy przerwy między pociągami są na tyle krótkie, że nie można przez przejazd kategorii A przejechać pojazdami wolnobieżnymi (gąsienicowymi, pojazdami przewożącymi ciężkie i duże przedmioty i maszyny takie, jak: turbiny, kotły, dźwigi, itp.) w wymaganym czasie, przed dojazdem pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego, dróżnik przejazdowy powinien taki transport zatrzymać (wykonując czynności określone w § 10) oraz zawiadomić 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 lub przepędzane zwierzęta zdążą opuścić przejazd w wymaganym czasie, przed dojazdem pociągu do przejazdu - powinien spowodować ich zatrzymanie. W tej sytuacji zezwolenie na przekroczenie przejazdu kolejowo-drogowego dróżnik przejazdowy może wydać dopiero 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 powinien przestrzegać, aby w czasie zbliżania się pociągu, przepędzane przez przejazd kategorii A zwierzęta były zatrzymane przed rogatkami, a w przypadku uszkodzenia czy braku rogatek lub niemożliwości ich zamknięcia - w odległości, co najmniej 10 m od toru.
8. Dróżnik przejazdowy powinien reagować w celu zapobieżenia przypadkom przejeżdżania pojazdów lub przepędzania zwierząt przez tory kolejowe poza przejazdem obsługiwanym, wypasu zwierząt, pozostawiania przedmiotów obcych, rozniecania ognisk w granicach obszaru kolejowego oraz poruszania się po torach osobom postronnym.
9. W przypadku wykroczeń ze strony osób postronnych dróżnik przejazdowy powinien o tym fakcie zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.

§ 10.
Kierowanie ruchem drogowym w obrębie przejazdu obsługiwanego

1. W przypadku awarii urządzeń na przejeździe obsługiwanym, uniemożliwiającej zamykanie przejazdu kolejowo-drogowego przed przejazdem pojazdu kolejowego lub w przypadku wystąpienia innych okoliczności powodujących konieczność wstrzymania, ograniczenia lub zmiany organizacji ruchu na przejeździe, dróżnik przejazdowy upoważniony jest do wykonywania czynności związanych z kierowaniem ruchem drogowym, polegających na podawaniu sygnałów i poleceń uczestnikom ruchu na drodze.
2. Czynności, o których mowa w ust. 1, mogą wykonywać tylko dróżnicy przejazdowi, którzy ukończyli wymagane w tym zakresie szkolenie i legitymują się aktualnym zaświadczeniem potwierdzającym jego ukończenie.
3. W celu zatrzymania nadjeżdżającego pojazdu drogowego dróżnik przejazdowy podnosi tarczę do zatrzymywania 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 użytkownikom drogi na sygnały lub polecenia podawane tarczą do zatrzymywania pojazdów lub latarką ze

światłem czerwonym, dróżnik przejazdowy może dodatkowo używać trąbki sygnałowej lub gwizdka.

5. Podczas dawania poleceń i sygnałów w zakresie kierowania ruchem drogowym, dróżnik przejazdowy powinien być wyposażony w narzutkę ostrzegawczą z napisem „kierowanie ruchem”.

§ 11.
Obowiązki dróżnika przejazdowego przy zamykaniu i otwieraniu rogatek na przejeździe obsługiwanym

1. Rogatki powinny być zamknięte nie później niż na 2 minuty przed dojechaniem czoła pojazdu kolejowego do przejazdu obsługiwanego i pozostawać w tym stanie, do czasu zjechania pojazdu kolejowego z przejazdu kolejowo-drogowego.
2. Zakład linii kolejowych może dla poszczególnych przejazdów obsługiwanych skrócić czas zamknięcia rogatek przed nadjechaniem pojazdu kolejowego do 1 minuty, jeżeli przejazd kolejowo-drogowy jest wyposażony w systemy i urządzenia wspomagające pracę dróżnika przejazdowego.
3. Przed zamknięciem rogatek dróżnik przejazdowy powinien upewnić się, czy między rogatkami na przejeździe obsługiwanym nie znajdują się ludzie, pojazdy, zwierzęta i przedmioty tarasujące przejazd kolejowo-drogowy.

   Sposób upewnienia się w czasie złych warunków widoczności oraz ograniczonej słyszalności powinien określać regulamin obsługi przejazdu.
4. Podczas przejazdu pojazdu kolejowego dróżnik przejazdowy powinien stać w miejscu wyznaczonym regulaminem obsługi

przejazdu i podawać sygnał D 8 „Dróżnik obecny na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu”. Dla poprawienia widoczności podawanego sygnału D 8, obowiązuje całodobowo podawanie sygnału nocnego.

5. Jeżeli w czasie oczekiwania na pociąg lub w trakcie przejazdu pociągu, przy zamkniętych rogatkach, nadawane będą sygnały dzwonkowe „Alarm”, to dróżnik przejazdowy powinien natychmiast zgłosić się do telefonu, a rogatki przejazdowe pozostawić zamknięte.

6. Po przejeździe pociągu 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, z zastrzeżeniem ust. 7.

7. Jeżeli dróżnik przejazdowy stwierdzi brak sygnału końca pociągu, to powinien niezwłocznie zawiadomić o tym dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych. Otwarcie rogatek przejazdowych może nastąpić dopiero po otrzymaniu ich zgody.

8. Dróżnik przejazdowy powinien tak zamykać i otwierać rogatki, aby przyjmowały one położenie krańcowe poziome lub pionowe.

9. Na przejazdach obsługiwanych, na których rogatki są w położeniu zasadniczym zamknięte, otwieranie ich następuje na żądanie użytkowników drogi. Przed otwarciem rogatek dróżnik przejazdowy musi upewnić się, u dyżurnych ruchu 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 kolejowo-drogowego.

Niezależnie od tego, dróżnik przejazdowy powinien upewnić się, czy do przejazdu kolejowo-drogowego nie zbliża się pojazd kolejowy.

§ 12.
Zawiadamianie dróżnika przejazdowego

1. W zakresie zawiadamiania 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 szlakach dwutorowych:

      a) dyżurny ruchu we właściwym czasie zawiadamia dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu przez nadanie sygnału dzwonkowego, zgodnie z zasadami określonymi w ust. 3 pkt 1,

      b) po otrzymaniu sygnału, o którym mowa w lit. a, dróżnik przejazdowy bezzwłocznie zgłasza się do telefonu, podając numer posterunku oraz swoje nazwisko, co oznacza potwierdzenie otrzymania sygnału dzwonkowego o odjeździe pociągu,

      c) po zgłoszeniu się dróżnika przejazdowego, dyżurny ruchu przekazuje mu numer wyprawionego pociągu, który dróżnik przejazdowy 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 go oddzielnie i zawiadamia o odjeździe pociągu, przekazując numer tego pociągu;

2) na szlakach dwu i więcej torowych:

a) jeżeli od odjazdu ostatniego pociągu upłynął czas nie większy niż 60 minut, to o odjeździe pierwszego pociągu po upływie tego czasu dyżurny ruchu zawiadamia dróżników przejazdowych tylko przez nadanie sygnału dzwonkowego o odjeździe pociągu, stosując zasady określone w ust. 3 pkt 1 i 2,

b) jeżeli od odjazdu ostatniego pociągu w danym kierunku upłynął czas większy niż 60 minut, to o odjeździe pierwszego pociągu po upływie tego czasu dyżurny ruchu zawiadamia dróżników przejazdowych stosując zasady określone w pkt 1, z zastrzeżeniem, że przy nadaniu sygnału dzwonkowego o odjeździe pociągu uwzględnia także zasadę określoną w ust. 3 pkt 2, a po nadaniu tego sygnału wywołuje wszystkich dróżników przejazdowych sygnałem określonym w ust. 3 pkt 8;

3) jeżeli nadawanie lub odbieranie informacji o wielocyfrowych numerach pociągów jest utrudnione, to zakład linii kolejowych może zarządzić na niektórych szlakach, aby zamiast całego numeru pociągu przekazywane były tylko dwie ostatnie cyfry;

4) jeżeli przejazd obsługiwany wyposażony jest w SWI, to zawiadamianie dróżnika przejazdowego o odjeździe pociągu z

posterunku zapowiadawczego realizowane jest zgodnie z instrukcją obsługi tego systemu;

5) jeżeli pociąg nie odjedzie po zawiadomieniu dróżników przejazdowych, dyżurny ruchu zawiadamia ich telefonicznie o odwołaniu odjazdu pociągu;

6) dróżnik przejazdowy, który nie otrzymał zawiadomienia o odjeździe pociągu, powinien zamknąć rogatki i po przejeździe pociągu starać się wyjaśnić przyczynę nie zawiadomienia go, a w razie niemożności porozumienia się z dyżurnym ruchu, powinien przyjąć, że nastąpiła przerwa w łączności i w czasie tej przerwy pozostawić rogatki zamknięte, a pojazdy drogowe przepuszczać po upewnieniu się, że do przejazdu obsługiwanego nie zbliża się żaden pociąg;

7) w uzasadnionych przypadkach zakład linii kolejowych może zarządzić na niektórych szlakach dwu i więcej torowych zawiadamianie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu według zasad, jakie obowiązują na szlakach jednotorowych, co powinno być ściśle określone w regulaminie obsługi przejazdu;

8) w przypadku wyprawienia na szlak dwu i więcej torowy pociągu nie ujętego w wyciągach z wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów, zawiadomienia dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu należy dokonywać w sposób wskazany w pkt 2 lit. b.

2. Sygnały dzwonkowe i telefoniczne znaki wywoławcze stanowi ustalona liczba dźwięków, krótkich i długich przekazywanych za pomocą dzwonka, zgodnie z poniższymi 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 wynosić około 6 sekund;

2) odstępy czasu między poszczególnymi dźwiękami powinny wynosić około 1 sekundy;

3) w przypadku powtarzania znaku wywoławczego lub sygnału dzwonkowego „Alarm”, odstępy czasu pomiędzy poszczególnymi znakami lub sygnałami powinny wynosić około 3 sekund.

3. Przy podawaniu sygnałów dzwonkowych i znaków wywoławczych należy stosować się do poniższych zasad:

1) sygnał dzwonkowy o jeździe pociągu:

a) w kierunku rosnącego kilometrowania linii – stanowi jeden długi dźwięk (—),

b) kierunku malejącego kilometrowania linii – składa się z dwóch długich dźwięków (— —);

2) na szlakach wielotorowych dla toru trzeciego lub dla drugiej pary torów – stosownie do potrzeby – zakład linii kolejowych może ustalić jeden z niżej wymienionych sposobów zawiadamiania o ruchu pociągów:

a) oddzielne łącze strażnicowe, którego dzwonki (lub inne urządzenia) wydają dźwięk różniący się tonem od dźwięku dzwonków innego łącza strażnicowego,

b) sygnały dzwonkowe o jeździe pociągu:

- w kierunku rosnącego kilometrowania linii - jeden długi i jeden krótki dźwięk (— •),
- w kierunku malejącego kilometrowania linii - dwa długie i jeden krótki dźwięk (— — •);

3) sygnał dzwonkowy „Alarm” składa się z jednego długiego i trzech krótkich dźwięków (— • • •) powtarzanych kilkakrotnie;

4) gdy do łącza włączone są trzy posterunki lub więcej, każdy z tych posterunków powinien mieć znak indywidualnego wywołania;

5) na łączu, do którego włączone są tylko dwa posterunki, wywoływanie odbywa się bez stosowania ustalonych znaków;

6) ustala się następujące znaki wywoławcze dyżurnych ruchu posterunków zapowiadawczych:

   a) w kierunku malejącego kilometrowania linii - dwa krótkie dźwięki (• •),

   b) w kierunku rosnącego 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 ruchu 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.
Inne obowiązki dróżnika przejazdowego

1. Jeżeli przejazd obsługiwany wyposażony jest w system SWI rejestrujący dokonywane operacje związane z zawiadomieniem, dróżnik przejazdowy nie jest obowiązany do prowadzenia dziennika pracy dróżnika przejazdowego. Sposób użytkowania tego systemu określa właściwa instrukcja obsługi, stanowiąca integralną część regulaminu obsługi przejazdu.

   Niezależnie od funkcjonowania systemu SWI, musi być zachowana

sprawna łączność strażnicowa jako rezerwa łącza strażnicowego.

2. W razie nieprawidłowego działania SWI należy:

   1) o jeździe pociągów zawiadamiać dróżników przejazdowych używając łączności strażnicowej;

   2) prowadzić dziennik pracy dróżnika przejazdowego.

3. W razie potrzeby można zarządzić dla poszczególnych szlaków, aby dróżnicy przejazdowi, niezależnie od innych zawiadomień, informowali się wzajemnie telefonicznie o przejeździe pociągu. Obowiązek wzajemnego informowania się o przejeździe pociągów powinien być podany w regulaminie obsługi przejazdu.

4. W SWI przesyłanie informacji o przemieszczaniu się pociągu pomiędzy przejazdami obsługiwanymi zlokalizowanymi na tym samym szlaku realizowane jest zgodnie z instrukcją obsługi systemu.

5. Jeżeli przejazd obsługiwany nie jest wyposażony w SWI, to dróżnik przejazdowy notuje w dzienniku pracy dróżnika przejazdowego czas otrzymania i treść telefonicznego zawiadomienia dyżurnego ruchu o:

   1) zdarzeniu kolejowym na szlaku;

   2) zamknięciu i otwarciu toru szlakowego;

   3) wprowadzeniu na szlaku dwutorowym ruchu jednotorowego dwukierunkowego po czynnym torze i o przywróceniu ruchu dwutorowego;

   4) wprowadzeniu na torze szlaku dwutorowego ruchu dwukierunkowego (przy czynnych obu torach szlakowych) i o

przywróceniu ruchu jednokierunkowego;

5) wyprawianiu pociągu po torze zamkniętym;

6) cofaniu pociągu;

7) wyprawieniu pociągu do kilometra i z powrotem, albo do kilometra lub z kilometra;

8) wyprawieniu pociągu z popychaczem nie sprzęgniętym z pociągiem i o jeździe popychacza z powrotem z kilometra lub do sąsiedniej stacji;

9) wyprawieniu pociągu roboczego, ratunkowego lub zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii z pracą na szlaku lub maszyny odśnieżnej;

10) jeździe manewrowej na szlak, w sposób obowiązujący na szlaku jednotorowym;

11) zamknięciu lub otwarciu posterunku następczego, oraz zamknięciu posterunku dróżnika przejazdowego (w przypadku okresowego zamykania posterunku dróżnika przejazdowego);

12) przesyłkach nadzwyczajnych oraz towarach niebezpiecznych, w tym towarów wysokiego ryzyka, przewożonych w pociągu;

13) innych okolicznościach, wymagających zwrócenia uwagi dróżników przejazdowych.

6. Gdy do przejazdu obsługiwanego, na którym odbywają się manewry zbliży się pojazd uprzywilejowany, dróżnik przejazdowy powinien natychmiast zawiadomić o tym dyżurnego ruchu.

§ 14.

Korzystanie z telefonu, urządzeń telewizji przemysłowej oraz z sygnalizacji zbliżania się pociągu do przejazdu obsługiwanego

1. Posterunek dróżnika przejazdowego powinien być zaopatrzony w aparat telefoniczny wraz z głośno brzmiącym powtarzaczem sygnału dzwonkowego telefonicznego, zainstalowanym na zewnątrz pomieszczenia dróżnika przejazdowego. SWI powinien współpracować z głośno brzmiącym powtarzaczem sygnału dzwonkowego telefonicznego, zainstalowanym na zewnątrz pomieszczenia dróżnika przejazdowego.
2. Usterki w działaniu urządzeń łączności, urządzeń radiołączności z systemem „Radio-stop”, systemu SWDP należy odnotować w dzienniku uszkodzeń urządzeń łączności (R-366) i zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.
3. W razie stwierdzenia przerwy w łączności strażnicowej, dróżnik przejazdowy powinien wszelkimi dostępnymi środkami starać się niezwłocznie zawiadomić o tym dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.
4. Z telefonu zainstalowanego w pomieszczeniu dróżnika przejazdowego mogą korzystać za zgodą dróżnika przejazdowego pracownicy prowadzący roboty na szlaku oraz drużyny pociągowe, przełożeni dróżnika przejazdowego, kierowcy pojazdów pomocniczych, funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei oraz osoby przeprowadzające czynności kontrolne lub audyt – wyłącznie w sprawach związanych z wykonywanymi obowiązkami.

5. Systemy wymiany informacji lub systemy powiadamiania dróżników przejazdowych mogą być wyposażone w sygnalizację zbliżania, która może w sposób ciągły pokazywać zbliżanie się pociągu do przejazdu obsługiwanego lub tylko informować dróżnika przejazdowego (w sposób optyczny i akustyczny) o przejechaniu przez pociąg punktu oddziaływania, usytuowanego w określonym miejscu, w znanej odległości od przejazdu kolejowo-drogowego. Systemy te sygnalizują sygnałem dźwiękowym i optycznym konieczność bezwzględnego zamknięcia rogatek.

6. W przypadku wystąpienia nieprawidłowości w działaniu urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe obsługiwanym, 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.

§ 15.
Utrzymanie przejazdu obsługiwanego

1. Dróżnik przejazdowy powinien utrzymywać w porządku i czystości pomieszczenia posterunku dróżnika przejazdowego oraz przejazd obsługiwany ze wszystkimi urządzeniami oraz drogę w granicach między rogatkami przejazdu kolejowo-drogowego. Należy utrzymywać w czystości żłobki na przejeździe, a jeżeli niemożliwe jest ich oczyszczenie, dróżnik przejazdowy powinien o tym 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

określić zakres czynności dotyczących utrzymania przejazdu kolejowo-drogowego.

3. Dróżnik przejazdowy 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 osią pasa ruchu drogi.
4. Gdy na przejeździe obsługiwanym z odległości widoczność rogatek z posterunku obsługującego pogarsza się wskutek rozrastania się drzew, krzewów lub z innych przyczyn, dróżnik przejazdowy powinien zawiadomić o powyższym 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 obsługiwanego, dróżnik przejazdowy winien niezwłocznie zamknąć rogatki, zawiadomić o sytuacji 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 ze strefy niebezpiecznej należy dokonać

przesuwając zwarte stopy po podłożu po kilka centymetrów i nie odrywając przy tym stóp od podłoża. Dróżnicy przejazdowi powinni ostrzegać osoby postronne przed zagrożeniem i starać się nie dopuścić w to miejsce zwierząt.

§ 16.
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.
2. Dróżnik przejazdowy powinien pilnować, aby do czasu przybycia Policji lub funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei nikt i nic nie miało dostępu do zwłok.
3. W razie znalezienia na torze rannego, dróżnik przejazdowy powinien udzielić mu pierwszej pomocy przedmedycznej, w miarę posiadanych umiejętności i dostępnych środków oraz zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.

§ 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 lub w pobliżu przejazdu obsługiwanego, dróżnik przejazdowy powinien:

1) pozostawić rogatki w stanie zamkniętym;
2) zawiadomić o zaistniałej sytuacji dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych;
3) po uzgodnieniu z dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, w miarę możliwości, zabezpieczyć 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) wszelkimi dostępnymi środkami starać się 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 należy zatrzymać pociągi jadące po torach sąsiednich toru, po którym toczą się pojazdy kolejowe - do czasu ustalenia, czy zbiegające pojazdy kolejowe 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 zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.

§ 20.

Postępowanie w razie utknięcia pojazdu drogowego na przejeździe kategorii A

W razie wystąpienia awarii i zatrzymania się pojazdu drogowego na przejeździe kategorii A, dróżnik przejazdowy powinien:

1) wstrzymać dalszy wjazd pojazdów drogowych na przejazd kolejowo-drogowy;
2) sygnałem „Alarm” wywołać dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych w celu zatrzymania pociągów znajdujących się na szlaku lub nie wyprawiania ze stacji następnych pociągów do czasu usunięcia przeszkody;
3) w przypadku, gdy posterunek wyposażony jest w urządzenie radiołączności z systemem „Radio-stop”, natychmiast nadać sygnał „Alarm”, wykonując czynności ustalone w instrukcji obsługi danego typu radiotelefonu i w jak najkrótszym czasie powiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych o przyczynach nadania sygnału Alarm;
4) w razie potrzeby podać sygnały D2 i D3 „Stój”.

§ 21.

Postępowanie w razie wypadku na przejeździe obsługiwanym

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

§ 22.

Postępowanie w razie pożaru

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

§ 23.

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

1. Stosownie do panujących warunków pogodowych dróżnik przejazdowy powinien:
   1) zachować szczególną ostrożność w warunkach ograniczonej opadami śnieżnymi, zamiecią, mgłą oraz ulewą, widoczności i słyszalności;

2) usuwać powstałe na przejeździe obsługiwanym zaspy śnieżne zagrażające lub utrudniające przejazd pociągów i pojazdów drogowych w granicach rogatek, po wcześniejszym uzgodnieniu z dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych; przy czym rogatki powinny być zamknięte podczas wykonywania tych czynności;

3) w czasie gołoledzi posypywać piaskiem jezdnię pomiędzy rogatkami;

4) oczyszczać żłobki na przejeździe obsługiwanym ze śniegu, lodu i z innych zanieczyszczeń;

5) usuwać śnieg i oblodzenie z drągów rogatkowych i jego elementów oraz czyścić ze śniegu sygnalizatory drogowe na przejazdach obsługiwanych;

6) zabezpieczyć w razie odwilży lub ulewy odpływ wód z przejazdu obsługiwanego do rowów bocznych tak, aby przejazd kolejowo-drogowy, a zwłaszcza żłobki na przejeździe, nie został zamulony;

7) ręcznie sterować oświetleniem przejazdu obsługiwanego, jeżeli nie zostało załączone automatycznie.

2. Czynności określone w ust.1 pkt 2÷6 może wykonywać inny pracownik, wskazany w regulaminie obsługi przejazdu.

3. W razie zatrzymania się pociągu w zaspie (utknięcia) w pobliżu przejazdu obsługiwanego dróżnik przejazdowy powinien natychmiast zawiadomić dyżurnych sąsiednich ruchu posterunków zapowiadawczych i ustalić z nimi dalszy sposób postępowania.

§ 24.

Postępowanie w razie zdarzenia kolejowego na szlaku

1. W razie stwierdzenia lub otrzymania wiadomości o wypadku względnie zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu, albo po usłyszeniu sygnału „Alarm” - dróżnik przejazdowy w pierwszej kolejności powinien:
   1) zamknąć rogatki;
   2) zawiadomić o wypadku lub zagrożeniu dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, gdy wcześniej informacja ta nie pochodziła od nich. Dyżurnych ruchu i dróżników przejazdowych z przejazdów kolejowo-drogowych znajdujących się na danym szlaku należy wywołać sygnałem „Alarm”;
   3) ustalić z dyżurnym ruchu sposób osłony przeszkody na torze;
   4) w przypadku zbliżania się pociągu do miejsca wypadku lub zagrożenia, zatrzymać pociąg zbliżający się do przejazdu kolejowo-drogowego i poinformować drużynę pociągową o istniejącym zagrożeniu.
2. Otwarcie rogatek i usunięcie sygnałów z toru dróżnik przejazdowy powinien dokonać po uzyskaniu zgody dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.

§ 25.

Postępowanie w razie uszkodzenia urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kategorii A, B, C oraz przejściach kategorii E

1. W razie wystąpienia nieprawidłowości w działaniu urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kategorii A bądź przejściu kategorii E – obsługiwanych 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;

   2) w przypadku wystąpienia nieprawidłowości uniemożliwiających zamykanie rogatek, przed przejazdem pojazdu kolejowego należy:

      a) załączyć awaryjnie sygnalizatory drogowe, jeżeli przejazd kolejowo-drogowy lub przejście jest w nie wyposażony i istnieje możliwość ich awaryjnego załączenia,

      b) wstrzymać ruch drogowy na przejeździe kolejowo – drogowym lub przejściu, postępując zgodnie z postanowieniami § 10 ust. 3 i 4,

      c) jeżeli nastąpiło uszkodzenie obu rogatek, to należy ustawić z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego po prawej stronie drogi, bezpośrednio przed uszkodzonymi rogatkami, w odległości 1 m od krawędzi jezdni znak drogowy B-32b,

d) jeżeli nastąpiło uszkodzenie tylko z jednej strony przejazdu kolejowo-drogowego, to znak drogowy B-32b należy ustawić tylko od strony uszkodzonego urządzenia, a dróżnik przejazdowy powinien obserwować przejeżdżające pociągi stojąc na drodze po stronie uszkodzonej rogatki, o ile regulamin obsługi przejazdu nie stanowi inaczej;

3) po zjechaniu pociągu z przejazdu lub przejścia i upewnieniu się, że nie zbliża się inny pociąg po sąsiednim torze, dróżnik przejazdowy powinien zezwolić na kontynuowanie ruchu, oczekującym użytkownikom;

4) jeżeli warunki miejscowe na to pozwalają i zostało to ujęte w regulaminie obsługi przejazdu, to dopuszcza się, aby po przejeździe pociągu dróżnik przejazdowy mógł znaki drogowe B-32b zdjąć lub obrócić na bok, względnie zasłonić w taki sposób, aby były one niewidoczne dla kierujących pojazdami drogowymi;

5) do czasu naprawy rogatek, przed każdym następnym spodziewanym przejazdem pociągu przez przejazd kolejowo-drogowy, powyższe znaki powinny być ponownie widoczne dla kierowców pojazdów drogowych.

2. W przypadku wystąpienia nieprawidłowości w działaniu urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kategorii A bądź przejściu kategorii E – obsługiwanych z odległości, pracownicy obsługi zobowiązani są do:

1) w przypadku utraty możliwości sterowania systemem przejazdowym z odległości, należy przejść na sterowanie

lokalne z miejsca, jeżeli typ urządzeń przewiduje takie rozwiązanie, a do czasu podjęcia sterowania lokalnego postępować zgodnie z pkt 2;

2) w przypadku nieprawidłowości, uniemożliwiających zamykanie rogatek (rogatki), niedziałania sygnału dźwiękowego lub 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 wraz z umieszczoną pod nim tablicą z napisem „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”,

   b) dróżnik przejazdowy obsługujący przejazd kolejowo-drogowy lub przejście powinien niezwłocznie zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, którzy powinni 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” przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem,

   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, załączać awaryjnie sygnalizatory drogowe w stan ostrzegania na czas przejazdu pociągu (przestrzegając czasów ostrzegania określonych w § 11, ust. 1 i 2), a następnie postępować zgodnie z zasadami podanymi w lit. a ÷ c,

e) jeżeli przejazd obsługiwany wyposażony jest w dwie kamery, współpracujące z dwoma monitorami, to należy postępować zgodnie z lit. d, gdy doszło do zaniku obrazu na dwóch monitorach równocześnie bądź obraz wyświetlany na działającym monitorze nie zapewnia widoczności całego przejazdu kolejowo-drogowego,

f) niezwłocznie o zaistniałych uszkodzeniach należy zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, którzy powiadamiają 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 postanowieniami ust. 2 oraz postanowieniami regulaminu obsługi przejazdu.

4. W przypadku wystąpienia nieprawidłowości w działaniu systemu wymiany informacji lub dodatkowego systemu powiadamiania dróżników przejazdowych, dróżnik przejazdowy powinien postępować w sposób określony w regulaminie obsługi przejazdu.

5. W przypadku wystąpienia nieprawidłowości w działaniu sygnalizatorów drogowych na przejeździe obsługiwanym,

sygnalizowanych przez pulpit sterujący, dróżnik przejazdowy winien postępować zgodnie z postanowieniami regulaminu obsługi przejazdu oraz instrukcji obsługi urządzeń zabezpieczenia ruchu.

6. W przypadku wystąpienia nieprawidłowości w działaniu urządzeń ssp, sygnalizowanych przez UZK jako usterki kategorii I lub usterki krytyczne, lub uszkodzenia UZK, dyżurny ruchu, na którego posterunku zapowiadawczym znajduje się UZK, powinien:

   1) 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” przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem;

   2) obsłużyć UZK, jeżeli jest to możliwe, zgodnie z instrukcją obsługi urządzenia;

   3) odnotować uszkodzenie w książce kontroli urządzeń srk i zawiadomić odpowiednich pracowników obsługi technicznej;

   4) pracownikowi wyznaczonemu regulaminem technicznym polecić oznakowanie przejazdu lub przejścia znakiem drogowym B-20 wraz z umieszczoną pod nim tablicą z napisem „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”.

7. W przypadku wystąpienia nieprawidłowości w działaniu urządzeń ssp na przejeździe lub przejściu, sygnalizowanych przez UZK jako usterki kategorii II, dyżurny ruchu, na którego posterunku zapowiadawczym znajduje się UZK, powinien:

   1) obsłużyć UZK zgodnie z instrukcją obsługi urządzenia;

2) odnotować uszkodzenie w książce kontroli urządzeń srk i zawiadomić odpowiednich pracowników obsługi technicznej.

8. W przypadku wystąpienia uszkodzenia urządzeń ssp na przejeździe lub przejściu wyposażonym w UZK bez możliwości wyłączenia czujników – jeżeli UZK zasygnalizowało uszkodzenie, dyżurny ruchu, na którego posterunku zapowiadawczym znajduje się powtarzacz, powinien:

   1) 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” przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem;

   2) obsłużyć UZK zgodnie z załącznikiem do regulaminu technicznego i instrukcji obsługi urządzenia, po upewnieniu się, że w strefie oddziaływania nie ma pociągu;

   3) odnotować uszkodzenie w książce kontroli urządzeń srk oraz zawiadomić pracownika obsługi technicznej;

   4) pracownikowi wyznaczonemu regulaminem technicznym polecić oznakowanie przejazdu lub przejścia znakiem drogowym B-20 wraz z umieszczoną pod nim tablicą z napisem „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”.

9. Wprowadzone, w związku z występującymi nieprawidłowościami w działaniu urządzeń ssp, obostrzenia w ruchu pociągów dyżurny ruchu może odwołać:

   1) po usunięciu nieprawidłowości działania, przez uprawnionego pracownika obsługi technicznej i dokonaniu zapisu o

prawidłowym działaniu 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 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 jazdy pociągu.

10. Zabroniona jest ręczna obsługa napędu rogatkowego, przy niewyważonym, złamanym lub zdjętym drągu rogatkowym.

11. W przypadku, gdy podczas normalnej obsługi urządzeń w celu zamknięcia lub otwarcia rogatek nie następuje włączenie lub wyłączenie czerwonych świateł na sygnalizatorach drogowych, to do czasu usunięcia tego uszkodzenia - sygnalizatory można obsługiwać (o ile pulpit sterujący wyposażony jest w układ obsługi awaryjnej) za pomocą przełączników lub poleceń do tego przewidzianych. Awaryjne załączanie sygnalizatorów drogowych trzeba stosować, jeżeli z jakichkolwiek powodów, nie można zamknąć rogatek, a sygnalizatory nie załączyły się automatycznie.

12. W przypadku najechania pojazdu drogowego na urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym i uszkodzenie tych urządzeń, dróżnik przejazdowy powinien zapisać numer rejestracyjny pojazdu i natychmiast zgłosić ten fakt

dyżurnemu ruchu.

13. Każde uszkodzenie urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe obsługiwanym, dróżnik przejazdowy powinien wpisać do książki kontroli urządzeń srk na przejeździe oraz zgłosić 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 dróżnik przejazdowy powinien niezwłocznie zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.
14. Dyżurni ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, powinni natychmiast zawiadomić o usterkach urządzeń na przejeździe, właściwego pracownika obsługi technicznej odpowiedzialnego za utrzymanie tych urządzeń. Naprawy uszkodzonych urządzeń powinien dokonać niezwłocznie uprawniony personel obsługi technicznej.
15. Pracownik obsługi technicznej po otrzymaniu zgłoszenia o wystąpieniu uszkodzenia powinien:
    1) zlokalizować przyczynę wystąpienia uszkodzenia;
    2) usunąć uszkodzenie w możliwie najkrótszym czasie;
    3) jeśli w trakcie usuwania uszkodzenia przejazd kolejowo-drogowy jest nieosygnalizowany, zgłosić potrzebę jego osygnalizowania w zależności od sytuacji i rodzaju urządzeń znakami drogowymi B-32b, B-32c lub B-20 wraz z umieszczoną pod nim tablicą z napisem „rogatka uszkodzona” („sygnalizacja

uszkodzona”), przy czym 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 przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu - wyposażonych w ssp, informację o ich zakończeniu należy przekazać dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych za pomocą urządzeń łączności. W przypadku zapisu na posterunku dróżnika przejazdowego, informację o usunięciu uszkodzenia przyjmuje do wiadomości dróżnik przejazdowy, który o usunięciu uszkodzenia zawiadamia dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych;

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 dróżnika przejazdowego uprawnionego do kierowania ruchem na skrzyżowaniu w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego należy:

1) niezwłocznie zapewnić kierowanie ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym przez tego dróżnika;

2) dodatkowo, na czas przejazdu pociągu, 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 dróżnika przejazdowego, oraz na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C, należy wprowadzić ograniczenie prędkości czoła pociągu do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego oraz konieczność wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” przed przejazdem kolejowo-drogowym.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, należy niezwłocznie oznakować przejazd kolejowo-drogowy znakiem drogowym B-20, 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, bezpośrednio przed rogatką lub sygnalizatorem drogowym w odległości 1 m od krawędzi jezdni.

4. Przepisy ust. 2 i 3 stosuje się także 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, zakład linii kolejowych 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 zapór”,

      b) o umieszczenie przed przejazdem kolejowo-drogowym znaku drogowego B-20 wraz z umieszczoną pod nim tablicą z napisem „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”,

      c) w uzasadnionych przypadkach - o umieszczenie znaku drogowego A-30 „inne niebezpieczeństwo” z tabliczką T-14d wskazującą przejazd kolejowo-drogowy, na którym warunki miejscowe 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 umieszcza 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 uszkodzona”;

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 (z późn. zm.); maksymalna prędkość pociągów, powyżej 20 km/h, jest dopuszczalna na przejazdach kolejowo-drogowych, na których droga przecina nie więcej niż dwa tory kolejowe, a iloczyn ruchu nie przekracza 60 000;

4) wprowadza obowiązek uprzedzania drużyn pociągowych o konieczności wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” przed przejazdem kolejowo-drogowym;

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.

7. W przypadkach, o których mowa w ust. 6, zakład linii kolejowych 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” przed przejściem.

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 G-3 lub G-4, 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) wprowadzić obowiązek uprzedzania drużyn pociągowych o konieczności wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” przed przejściem;

   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 przejściach kategorii E

1. Przed rozpoczęciem jakichkolwiek 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 zawiadamiania 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 lub przejściu sposób postępowania jest następujący:
   1) gdy przejazd kolejowo-drogowy lub przejście jest obsługiwany z miejsca - kierowanie ruchem drogowym, o ile jest to możliwe, powinno być zapewnione przez dróżnika przejazdowego, posiadającego stosowne uprawnienia;
   2) uchylony;
   3) w przypadku niezapewnienia kierowania ruchem drogowym na przejeździe lub przejściu obsługiwanym z miejsca przez uprawnionego pracownika albo w przypadku prowadzenia robót w trudnych warunkach (brak widoczności, złe warunki atmosferyczne), a także na przejeździe obsługiwanym z odległości, należy wprowadzić ograniczenie prędkości czoła pociągu do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-

drogowego lub przejścia oraz konieczność wielokrotnego podawania sygnału Rp1 „Baczność” przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem;

4) w przypadku zapewnienia kierowania ruchem drogowym na przejeździe należy z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego, po prawej stronie drogi, bezpośrednio przed rogatką – w odległości 1 m od krawędzi jezdni ustawić, na czas przejazdu pociągu, znak drogowy B-32b albo B-32c.

3. Jeżeli roboty konserwacyjne i utrzymaniowe na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C oraz przejściach wyposażonych w ssp ingerują w działanie ssp, to:

1) na czas trwania robót należy przejazd kolejowo-drogowy osygnalizować znakiem drogowym B-20, a pod tym znakiem umieścić tablicę 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” przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem.

4. Jeżeli przewidywany czas trwania robót konserwacyjnych lub utrzymaniowych na przejeździe lub przejściu, będzie dłuższy niż jedna zmiana robocza lub może spowodować zakłócenia w rozkładowym prowadzeniu ruchu pociągów to należy opracować regulamin tymczasowy 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;

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 godzinę zakończenia, stan działania urządzeń, stan liczników oraz czy i jakie obostrzenia w ruchu należy wprowadzić lub odwołać.

§ 28

Zasady postępowania w czasie prowadzenia prac w strefie oddziaływania urządzeń ssp

1. Gdy nie ma możliwości dezaktywacji urządzeń ssp (wyłączenia czujników), dyżurny ruchu, przed wyprawieniem pociągu roboczego:

   a) wprowadza ograniczenie prędkości czoła pociągu, po torach zamkniętym i czynnym, do 20 km/h, na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz konieczność dodatkowego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”, na odcinku od wskaźnika W 6a albo W 6b do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,

b) poleca oznakowanie tego przejazdu znakiem drogowym B-20 z tablicą „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona” przez pracownika wyznaczonego regulaminem technicznym,

c) na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B poleca pracownikowi wyznaczonemu regulaminem technicznym, zabezpieczenie drągów rogatek przejazdowych w pozycji otwartej.

2. Gdy jest możliwość dezaktywacji urządzeń ssp (wyłączenia czujników) osobno dla każdego z torów, dyżurny ruchu, przed wyprawieniem pociągu roboczego:

a) wyłącza czujniki ssp - jedynie na torze zamkniętym,

b) po torze czynnym (torach czynnych) ruch pociągów prowadzi bez wprowadzania ograniczenia prędkości, po uprzedzeniu drużyn pociągowych rozkazem pisemnym „O” o konieczności dodatkowego podawania sygnału dźwiękowego Rp1 „Baczność”, na odcinku od wskaźnika W 6a lub W 6b do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,

c) w rozkazie pisemnym „S” wydanym pociągowi roboczemu nakazuje ograniczenie prędkości pociągu roboczego do 10 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, a kierownikowi pociągu roboczego (lub innemu uprawnionemu pracownikowi) kierowanie ruchem drogowym w czasie jazdy pociągu roboczego przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście.

3. Gdy jest możliwość dezaktywacji urządzeń ssp (wyłączenia czujników) ale bez identyfikacji toru (lub dezaktywacja następuje

jednocześnie dla wszystkich torów) dyżurny ruchu, przed wyprawieniem pociągu roboczego:

a) wyłącza czujniki ssp we wszystkich torach (zamkniętym i czynnych),

b) wprowadza ograniczenie prędkości jazdy pociągu po torze zamkniętym i czynnym do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz konieczność dodatkowego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”, na odcinku od wskaźnika W 6a albo W 6b do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,

c) poleca oznakowanie tego przejazdu znakiem drogowym B-20 z tablicą „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona” przez pracownika wyznaczonego regulaminem technicznym.

4. Przejazd pociągu roboczego przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście, gdy dezaktywowano urządzenia ssp (wyłączono czujniki) jedynie na torze zamkniętym, dozwolony jest po ich aktywowaniu przez dyżurnego ruchu na żądanie kierownika pociągu, a gdy urządzenia wykluczają taką możliwość, po:

a) zatrzymaniu pociągu roboczego bezpośrednio przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem,

b) podjęciu kierowania ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu przez kierownika pociągu roboczego (lub innego uprawnionego pracownika),

c) podawaniu prowadzącemu pociąg roboczy sygnału Rm 1 „Do mnie” przez kierownika pociągu roboczego (lub innego uprawnionego pracownika), po upewnieniu się, że piesi i

pojazdy drogowe zatrzymały się i w sposób bezpieczny można przejechać przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście,

d) ograniczeniu prędkości pociągu roboczego do 10 km/h na całej szerokości przejazdu drogowo-kolejowego lub przejścia

5. Zasady postępowania określone w ust. 2 i 4 obowiązują również w przypadku wykonywania prac modernizacyjnych lub utrzymaniowych w infrastrukturze kolejowej, gdy zachodzi potrzeba czasowego demontażu czujników ssp w torze zamkniętym.

Załącznik nr 1

.....
/jednostka organizacyjna/

DZIENNIK
pracy dróżnika przejazdowego

Posterunek Nr .....
obsługuje przejazd kolejowo-drogowy w km .....

na szlaku .....

Zaczęty dnia ..... 20..... r.

Zakończony dnia ..... 20..... r.

Liczba stron ponumerowanych .....

.....
(słownie)

.....
(pieczątka i podpis przełożonego)

R - 49

Numer pociągu	Czas								Uwagi
	otrzymania zawiadomienia		przewidywanego wyjazdu pociągu		zamknięcia przejazdu		przejazdu pociągu		
	godz.	min.	godz.	min.	godz.	min.	godz.	min.	
1	2		3		4		5		6

Załącznik nr 2

.....
/jednostka organizacyjna/

Posterunek Nr .....

WYCIĄG

z wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów

szlak .....

linia .....

Ważny od ..... do ..... 20..... r.

.....
(pieczątka i podpis przełożonego)

U W A G A

Rozkład jazdy należy wywiesić na widocznym miejscu na posterunku

Pociąg nr			Odjazd z posterunku		Przejazd przez posterunek	Termin kursowania i uwagi
rodzaj	nieparzysty	parzysty	Nazwa	godz. i min.	godz. i min.	
1	2	3	4	5	6	7

Załącznik nr 3

…….. Posterunek nr .....
(nazwa jednostki organizacyjnej)

REGULAMIN
OBSŁUGI PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO
LUB PRZEJŚCIA

I. CHARAKTERYSTYKA PRZEJAZDU/PRZEJŚCIA

Dane o linii kolejowej						
Nr	Nazwa	Szlak, stacja	Km	Liczba torów/V_{dop}		
				Główne zasadnicze	Główne dodatkowe	Pozostałe

Dane o drodze/ulicy						
Nr	Nazwa	Kategoria	Klasa	Km	Liczba pasów ruchu, chodniku/Pasy rozdzielcze	V_{dop}

Dane o przejeździe kolejowo-drogowym/przejściu		
Szerokość korony drogi (ulicy) na przejeździe/przejściu		m
Szerokość jezdni drogi (ulicy) na przejeździe/przejściu		m
Oświetlenie przejazdu/przejścia		TAK/NIE
Liczba słupów:	Liczba opraw oświetleniowych:	

1. Przejazd kolejowo-drogowy/przejście zaliczony do kategorii: .....
   1) Obsługiwany jest.....
      (z miejsca czy z odległości – wpisać liczbę m)
   2) Odległość przejazdu/przejścia znajdującego się na szlaku od posterunku zapowiadawczego:

      …..... ..... m
      …..... ..... m
      …..... ..... m
      (nazwa posterunku) (odl. od posterunku)
   3) Szczegółowy tok postępowania dla dróżnika przejazdowego w przypadku, gdy przejazd kolejowo-drogowy/przejście 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/przejście.....km/h
3. Obowiązująca droga hamowania:
   1) dla linii nr ..... - .....m;
   2) dla linii nr ..... - .....m.

II. CHARAKTERYSTYKA URZĄDZEŃ NA PRZEJEŹDZIE KOLEJOWO - DROGOWYM/PRZEJŚCIU

1. Urządzenia zabezpieczające przejazd/przejście:
   1) rogatki:

      ……
      (typ napędu, liczba rogatek)
   2) urządzenia rogatkowe: mechaniczne, elektryczne, elektrohydrauliczne
      a) rogatki posiadają (elementy odblaskowe, światła czerwone, urządzenia do ryglowania, itp.): .....
      b) zasadnicze położenie rogatek.....
   3) dodatkowa samoczynna sygnalizacja świetlna uruchamiana przez pociąg:

      .....
      (typ sygnalizacji)
   4) dodatkowa półsamoczynna sygnalizacja świetlna uruchamiana przez obsługę przejazdu/przejścia: .....
      (typ sygnalizacji)
   5) sygnalizatory drogowe.....

(typ i liczba)

6) tarcze ostrzegawcze przejazdowe.....
(typ i liczba)

7) sygnalizacja dla dróżnika przejazdowego zbliżania się pociągu - jako urządzenie pomocnicze uruchamiane przez pociąg…….
……
(typ sygnalizacji)

8) powiązanie (uzależnienie) urządzeń przejazdowych ze stacyjnymi urządzeniami srk……..
(tak lub nie)

9) urządzenie radiołączności z systemem „Radio-stop”
……
(rodzaj i typ)

10) urządzenie systemu wspomagania dróżnika przejazdowego (SWDP) …….
(tak lub nie)

2. Urządzenia łączności na posterunku dróżnika przejazdowego:

1) liczba 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) zewnętrzne dzwonki (umieszczone).....
(liczba, miejsce zainstalowania)

3) urządzenia do zawiadamiania (przez posterunek zapowiadawczy i kontroli przyjęcia przez dróżników przejazdowych tego zawiadomienia): ….....
……
(rodzaj i typ)

4) urządzenia telewizji przemysłowej.....
……
(do podglądu rogatek z przejazdu/przejścia w km, typ)

5) inne urządzenia łączności:
…….....

III. OBSŁUGA PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO / PRZEJŚCIA

1. Przejazd kolejowo-drogowy/przejście jest obsługiwany przez:
   a) dróżnika przejazdowego .....
   b) innego pracownika:.....
      (wymienić podstawowe stanowisko)
2. Obsadę posterunku obsługi przejazdu/przejścia stanowi:
   a) liczba pracowników w jednej zmianie .....
   b) zmiany następują zgodnie z harmonogramem czasu pracy.
3. Podział obowiązków, jeżeli w zmianie pełni dyżur dwóch lub więcej pracowników:……
   ……
   ……
   (opisać szczegółowo podział obowiązków)
4. Zawiadomienie o odjeździe pociągu (jeżeli sposób zawiadomienia jest różny dla każdego kierunku należy to ująć w poniższych podpunktach):

   .....
   .....
   (wpisać sposób z § 12)
   a) od kogo otrzymuje zawiadomienie o odjeździe pociągu:……..
      ……
   b) w jaki sposób:.....
      ……
   c) czy i w jaki sposób dróżnicy przejazdowi potwierdzają otrzymanie zawiadomienia o odjeździe pociągu:……
      ……
   d) czy i w jaki sposób dróżnicy przejazdowi informują się wzajemnie o zbliżaniu się pociągu do przejazdu/przejścia:.....
      ……
5. Na ile minut przed przejazdem pociągu rogatki powinny być zamknięte: …….

6. W czasie przejazdu pociągu pracownik obsługujący przejazd kolejowo-drogowy/przejście powinien znajdować się .....

   ……

7. Przy obsłudze przez dróżnika przejazdowego 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 kolejowo-drogowym/przejściu przez oderwanie od podstawowych czynności związanych z obsługą rogatek).

a	oświetlenie przejazdu/przejśc	
b	oświetlenie sygnałów	
c	oświetlenie wskaźników	
d	utrzymanie przejazdu/przejśc	
e	oczyszczanie żłobków na przejeździe/przejściu	
f	posypywanie piaskiem w czasie gołoledzi	
g	oczyszczanie przejazdu/przejścia, w tym sygnalizatorów drogowych, ze śniegu i lodu	
h	inne czynności	

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

……

……

……

POSTANOWIENIA SZCZEGÓŁOWE

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

……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……
……

IV. INFORMACJE DLA DRÓŻNIKA PRZEJAZDOWEGO

	Nazwisko i imię
Bezpośredni przełożony	
Pracownik ds. automatyki	
Pracownik ds. drogowych	

Dodatkowe informacje ……

……

……

……

……

……

……

……

……

Sporządził:

.....

.....
(data i podpis Z-cy Naczelnika
Sekcji ds. inżynierii ruchu)

Uzgodnili:

.....

.....
(data i podpis Z-cy Naczelnika
Sekcji ds. drogowych)

.....

.....
(data i podpis Z-cy Naczelnika
Sekcji ds. automatyki)

Zatwierdzam

……
/data i podpis Dyrektora Zakładu /

Uwaga:

1) Regulamin obsługi przejazdu należy sporządzić dla przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A i F oraz przejść wyposażonych w półsamoczynne systemy przejazdowe.
2) Zmiany treści dokonywane w Dziale IV nie wymagają odrębnych uzgodnień oraz zatwierdzenia.
3) Regulaminy przejazdów na styku zakładów należy wspólnie uzgodnić.
4) Do Regulaminu w formie kolejnych załączników należy włączyć instrukcje urządzeń obsługiwanych przez dróżnika przejazdowego

Załącznik nr 4

Wykaz przedmiotów i materiałów, które powinny znajdować się na wyposażeniu posterunku dróżnika przejazdowego

1. W pomieszczeniu posterunku dróżnika przejazdowego powinny znajdować się:
   1) aparat telefoniczny z głośno brzmiącym dzwonkiem umieszczonym na zewnątrz posterunku;
   2) zegar;
   3) trąbka sygnałowa lub gwizdek;
   4) chorągiewka sygnałowa koloru żółtego;
   5) tarcza do zatrzymywania pojazdów;
   6) pomarańczowa kamizelka ostrzegawcza z elementami odblaskowymi;
   7) narzutka ostrzegawcza z napisem „kierowanie ruchem”;
   8) latarka ręczna ze światłem białym i czerwonym;
   9) kalendarz włączania i wyłączania urządzeń oświetlenia zewnętrznego, opracowany zgodnie z instrukcją Iet-3.
2. Ponadto na posterunku dróżnika przejazdowego powinny znajdować się niżej wymienione przybory, narzędzia i materiały:
   1) komplet przenośnych sygnałów drogowych w liczbie odpowiedniej dla warunków miejscowych:
      a) tarcze „Zatrzymania” - sygnał D1,
      b) tarcze „Ostrzegawcze” - sygnał DO,
      c) tarcze „Zwolnij bieg” - sygnał D6,

d) latarnie do tarcz ze światłem czerwonym, jeżeli są niezbędne do oświetlania tarcz,

e) latarnie ze światłem pomarańczowym, jeżeli są niezbędne do oświetlania tarcz,

f) w zależności od liczby rogatek odpowiednia liczba znaków drogowych B-32b „rogatka uszkodzona” lub B-32c „sygnalizacja uszkodzona”,

g) drogowe znaki zakazu B-20 „Stop”, z tablicą z napisem „rogatka uszkodzona” („sygnalizacja uszkodzona”),

h) tarcze wskaźnika W 14;

2) grabie metalowe;

3) skrobaczka do oczyszczania żłobków na przejeździe;

4) miotły (szczotki);

5) łańcuchy lub linki do unieruchomienia korb mechanicznych wind rogatkowych;

6) kłódki do zamknięcia unieruchomionych korb wind rogatkowych lub zamknięcia skrzynek z elektrycznym sterowaniem rogatek;

7) apteczka podręczna z wyposażeniem;

8) sprzęt przeciwpożarowy;

9) płozy hamulcowe odpowiadające typowi szyn na przejeździe kolejowo-drogowym.

Uwaga: Wyposażenie posterunków obsługujących przejazdy kolejowo-drogowe w wyszczególnione powyżej przedmioty i materiały należy do jednostki obsługującej przejazd.

Wykaz traktować jako ramowy. Na jego podstawie należy opracować wykazy indywidualnie dla każdego posterunku dróżnika przejazdowego, stosownie do potrzeb i warunków miejscowych.

WYKAZ ZMIAN

Zmiany przyjęte:

(1) Uchwałą Nr 354/2020 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 2 czerwca 2020 r.

Lp.	Zmiana wynika z aktu normatywnego ogłoszonego w Biuletynie PKP PLK S.A			Zmiana obowiązuje od dnia	Czytelny podpis pracownika wprowadzającego zmianę
	Rok	Nr	Poz.		

NOTATKI