



Instrukcja

o zasadach obsługi przejazdów kolejowych

TR-06

Warszawa 2014

„Regulacje wewnętrzne nadają się do stosowania w zakresie zapewnienia warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, zgodnie z ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.”

Właściciel:

CARGOTOR sp. z o.o.

ul. Lubelska 13

03-802 Warszawa

Wszelkie prawa zastrzeżone

Publikacja, kopiowanie, dystrybucja, modyfikacja, wprowadzanie zmian, modyfikacja w celach komercyjnych całości lub części instrukcji bez uprzedniej zgody właściciela są zabronione.

Spis treści

Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE	5
§ 1. Cel i zakres instrukcji	5
§ 2. Wymagania kwalifikacyjne, zdrowotne i doskonalenie zawodowe dróżnika przejazdowego	6
§ 3. Nadzór i koordynacja pracy	7
§ 4. Posterunek dróżnika przejazdowego	7
§ 5. Podstawowe obowiązki dróżnika przejazdowego	8
§ 6. Współpraca z pracownikami jednostek kolejowych, instytucjami oraz osobami postronnymi..	10
§ 7. Sygnały i urządzenia	10
§ 8. Dyżur dróżnika przejazdowego.....	11
Rozdział II SZCZEGÓŁOWE OBOWIĄZKI DRÓŻNIKA PRZEJAZDOWEGO	13
§ 9. Czuwanie nad bezpieczeństwem ruchu na przejazdach kolejowych lub przejściach dla pieszych	13
§ 10. Kierowanie ruchem drogowym w obrębie przejazdu kolejowego.....	14
§ 11. Zamykanie i otwieranie rogatek.....	14
§ 12. Telefon, urządzenia telewizji przemysłowej oraz z sygnalizacją zbliżania się pociągu do przejazdu	20
§ 13. Utrzymanie przejazdu.....	20
§ 14. Znalezienie zwłok ludzkich lub osób rannych	22
§ 15. Znalezienie na torze obcych przedmiotów	22
§ 16. Rozerwanie się pociągu na szlaku.....	23
§ 17. Zbiegnięcie pojazdów kolejowych	23
§ 18. Zatrzymanie się pociągu na szlaku.....	24
§ 19. Utknięcie pojazdu drogowego na przejeździe	24
§ 20. Wypadek na przejeździe lub przejściu dla pieszych	24
§ 21. Pożar	25
§ 22. Przejazd pociągów i maszyn odśnieżnych.....	25
§ 23. Opady atmosferyczne, zamiecie śnieżne, mrozy oraz odwilże.	26
§ 24. Wypadek na szlaku	26
§ 25. Uszkodzenia urządzeń sterowania ruchem na przejeździe kolejowym.....	27
§ 26. Działania uzależnione od czasu usuwania uszkodzenia urządzeń na przejazdach.....	30

§ 27. Wykonywanie robót w urządzeniach srk na przejeździe kolejowym	31
Załącznik nr 1 Dziennik pracy droźnika przejazdowego	33
Załącznik nr 2 Wyciąg z rozkładu jazdy pociągów	34
Załącznik nr 3 Regulamin obsługi przejazdu kolejowego lub przejścia dla pieszych	35
Załącznik nr 4 Wykaz przedmiotów i materiałów, które powinny znajdować się na wyposażeniu droźnika przejazdowego	44
Załącznik nr 5 Ramowy kalendarz oświetlenia przejazdu	47
TABELA ZMIAN	48

Rozdział I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1.

Cel i zakres instrukcji

1. Niniejsza instrukcja dotyczy obsługi przejazdów kolejowych i przejść dla pieszych zarządzanych przez CARGOTOR Sp. z o.o. w zakresie odpowiedzialności pracowników, ich obowiązków i kwalifikacji oraz współpracy z otoczeniem zewnętrznym, w postaci jednostek związanych z transportem kolejowym oraz instytucji administracyjnych.
2. Niniejsza instrukcja obowiązuje:
 - 1) pracowników obsługujących przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych oraz związanych z obsługą urządzeń na tych przejazdach, zwanych dalej dróżnikami przejazdowymi,
 - 2) pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu pociągów i pracą manewrową,
 - 3) osoby pełniące funkcje nadzorujące i koordynujące pracę dróżników przejazdowych,
 - 4) pracowników odpowiedzialnych za sprawność i stan urządzeń na przejściach i przejazdach znajdujących się na liniach kolejowych zarządzanych przez CARGOTOR Sp. z o.o.
 - 5) pracowników, którzy zostali wyznaczeni do tymczasowej obsługi przejazdu kolejowego w przypadku:
 - a) stwierdzenia nieprawidłowego funkcjonowania urządzeń związanych z zabezpieczeniem ruchu na przejazdach obsługiwanych z odległości lub zdalnie,
 - b) wystąpienia konieczności dokonania zmiany sposobu zabezpieczenia przejazdu kolejowego w związku z pojawieniem się innych warunków ruchu lub miejscowych, tymczasowego zwiększenia albo utrudnienia ruchu drogowego lub kolejowego, czy też pogorszenia warunków widoczności,
 - c) konieczności wprowadzenia jednotorowego ruchu dwukierunkowego lub zmiany kierunku jazdy na łącznicy jednotorowej, na której normalny ruch prowadzony jest jednokierunkowo, w przypadku gdy przejazdy kolejowe bez rogatek i bez sygnalizacji świetlnej lub przejścia bez obsługiwanego urządzenia zabezpieczającego nie spełniają wymaganych warunków widoczności dla jazdy po torze, który nie był przeznaczony dla danego kierunku jazdy,
 - 6) pracowników, do których obowiązków należy kierowanie ruchem drogowym w obszarze przejazdu kolejowego podczas prowadzenia pracy manewrowej,

3. Obowiązki pracowników wymienionych w ust. 1 związane z wykonaniem niniejszej instrukcji określa regulamin obsługi przejazdu kolejowego lub przejścia dla pieszych oraz właściwe regulaminy techniczne.

§ 2.

Wymagania kwalifikacyjne, zdrowotne i doskonalenie zawodowe dróżnika przejazdowego

1. Dróżnik przejazdowy powinien spełniać wymagania kwalifikacyjne i zdrowotne, które określa rozporządzenie ministra właściwego ds. transportu.
2. Dróżnik przejazdowy ma obowiązek znać i przestrzegać przepisy znajdujące się w:
 - 1) przepisach i instrukcjach:
 - a) instrukcji obsługi przejazdów kolejowych,
 - b) instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów, obsługi ruchowych posterunków technicznych i technice wykonywania pracy manewrowej
 - c) instrukcji sygnalizacji,
 - d) instrukcji o warunkach technicznych utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych.
 - 2) właściwych rozporządzeniach:
 - a) w sprawie kierowania ruchem drogowym,
 - b) w sprawie znaków i sygnałów drogowych.
 - 3) regulaminie pracy ,
 - 4) regulaminie obsługi przejazdu kolejowego lub przejścia dla pieszych,
3. Dróżnik przejazdowy ma obowiązek uczestniczyć w szkoleniach związanych z doskonaleniem zawodowym organizowanym przez pracodawcę w okresach wyznaczonych przepisami.
4. Wszelkie wymagania i uprawnienia związane z kierowania ruchem drogowym na przejeździe kolejowym określa rozporządzenie ministra właściwego ds. administracji i spraw wewnętrznych.
5. Wszystkie obowiązki dróżnika przejazdowego wymienione w § 2, dotyczą pracowników wymienionych w § 1, w zakresie wykonywania czynności związanych z obsługą przejazdów kolejowych.

§ 3.

Nadzór i koordynacja pracy

1. W zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, pracownik wykonujący zadania dróżnika przejazdowego, ma obowiązek wykonywać wszelkie polecenia dyżurnych ruchu oraz pracowników posterunków nastawczych w okręgu którego znajduje się przejazd kolejowy.
2. Osobami nadzorującymi i koordynującymi pracę dróżników przejazdowych są ich bezpośredni przełożeni oraz pracownicy nadzoru technicznego w zakresie utrzymania przejazdu /urządzeń sterowania ruchem, łączności, nawierzchni kolejowej i drogowej/.

§ 4.

Posterunek dróżnika przejazdowego

1. Posterunek dróżnika musi być wyposażony w:
 - 1) dziennik pracy dróżnika przejazdowego (załącznik 1 do instrukcji),
 - 2) wyciąg z obowiązującego rozkładu jazdy pociągów (załącznik 2 do instrukcji),
 - 3) regulamin obsługi przejazdu kolejowego lub przejścia dla pieszych (załącznik 3 do instrukcji),
 - 4) dziennik uszkodzeń urządzeń łączności,
 - 5) książka kontroli urządzeń srk,
 - 6) instrukcje:
 - a) instrukcja obsługi przejazdów kolejowych,
 - b) instrukcja sygnalizacji,
 - c) wyciąg z instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów, obsługi ruchowych posterunków technicznych i technice wykonywania pracy manewrowej w części dotyczącej dróżnika przejazdowego,
 - d) instrukcje obsługi urządzeń na danym przejeździe.
 - 7) przedmioty i materiały wymienione w załączniku 4 do instrukcji.
2. Zegary będące na wyposażeniu posterunków muszą być synchronizowane zgodnie z przyjętym rozwiązaniem określania czasu.
3. Obowiązkiem dróżnika przejazdowego jest dbałość o wyposażenie posterunku, przechowywanie narzędzi, sprzętu, przyborów sygnalizacyjnych i materiałów w odpowiednio

zabezpieczonych miejscach, przeznaczonych do ich przechowywania.

4. Dróżnik dokonuje drobnych napraw sprzętu i narzędzi, konserwuje je w odpowiedni sposób, ewentualnie zgłasza konieczność wymiany sprzętu i narzędzi uszkodzonych.

§ 5.

Podstawowe obowiązki dróżnika przejazdowego

1. Dróżnik przejazdowy jest zobowiązany:
 - 1) czuwać nad bezpieczeństwem ruchu na przejeździe lub przejściu dla pieszych,
 - 2) obsługiwać na przejeździe, czy przejściu urządzenia związane z zabezpieczeniem ruchu,
 - 3) strzec przejazd oraz kierować w jego strefie ruchem drogowym,
 - 4) na bieżąco prowadzić dokumentację techniczno-ruchową,
 - 5) obserwować obszar, na terenie którego znajduje się przejazd lub przejście,
 - 6) dbać o czystość i porządek zgodnie z Regulaminem obsługi przejazdu.
2. Jeżeli zachodzi potrzeba zabrania dokumentacji z posterunku, przełożony dróżnika przejazdowego lub osoba przez niego wyznaczona są odpowiedzialni za dostarczenie nowych druków umożliwiających bieżące prowadzenie dokumentacji. Wykorzystane druki powinny być przechowywane zgodnie z właściwymi przepisami.
3. Dróżnik przejazdowy ma obowiązek obserwować ruch pociągów oraz dokonywać zgłoszenia zauważonych nieprawidłowości do dyżurnych ruchu na sąsiednich posterunkach zapowiadawczych oraz dróżnikom przejazdowym, których mogą one dotyczyć.

Przykładowe nieprawidłowości:

- 1) niewłaściwe osygnalizowanie pociągu lub brak sygnału końcowego,
- 2) brak zderzaka,
- 3) grzanie się czopów osi zestawu kołowego pojazdu kolejowego,
- 4) rytmiczne silne uderzenia kół o szyny,
- 5) iskrzenie od jadących na poślizgu lub zahamowanych kół pojazdów kolejowych,
- 6) zwisające lub odgięte części wagonowe,

- 7) przechylone pudła wagonowe,
 - 8) uszkodzenia sieci trakcyjnej w okolicy przejazdu (np.: połamane odbieraki prądu uderzające o przewody sieci i powodujące silne iskrzenie; kolizje z pojazdami drogowymi i przekroczenie skrajni, zerwane przewody lub złamane słupy trakcyjne),
 - 9) usterki w torze,
 - 10) występki chuligańskie lub czyny zbrodnicze zagrażające zdrowiu i życiu ludzkiemu.
4. Dróżnik przejazdowy jest zobowiązany zatrzymać pociąg, a jeżeli jest to niemożliwe natychmiast zawiadomić o konieczności jego zatrzymania pracownika kolejnego posterunku ruchu lub dróżnika przejazdowego i poinformować go o wystąpieniu sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu ruchu takiej jak:
- 1) pęknięcie szyny, deformacja toru lub przeszkody znajdującej się na torze,
 - 2) wykolejenie,
 - 3) zagrożenie spadnięcia ładunku,
 - 4) pożar,
 - 5) grzanie się czopa osi,
 - 6) wlokąca się lub zwisająca część pojazdu kolejowego lub ładunku,
 - 7) odgięte części pojazdu kolejowego grożące starciem się z pociągami jadącymi po sąsiednim torze lub obiektami znajdującymi się przy torze,
 - 8) inne nieprawidłowości, które jego zdaniem mogą spowodować wykolejenie,
5. Dróżnik ma obowiązek powiadomić drużynę zatrzymanego pociągu oraz dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych o przyczynie zatrzymania pociągu. Powyższe powinno również zostać odnotowane w dzienniku pracy dróżnika przejazdowego.
6. Dróżnik przejazdowy, ma obowiązek również:
- 1) pilnować przestrzegania ładunku i porządku,
 - 2) dbać o ochronę mienia kolejowego,
 - 3) udzielić pierwszej pomocy ofiarom wypadków w miarę swoich umiejętności i posiadanych środków, do czasu przybycia lekarza.

7. Do obowiązków dróżnika przejazdowego należy także włączanie i wyłączenie oświetlenia na przejeździe zgodnie z załącznikiem nr 5 do instrukcji, w przypadkach gdy nie włączyło się ono automatycznie.
8. Z niektórych obowiązków wynikających z niniejszej instrukcji mogą zostać w uzasadnionych przypadkach zwolnieni pracownicy tymczasowo lub dodatkowo wyznaczeni do obsługi przejazdów kolejowych lub przejść dla pieszych.

§ 6.

Współpraca z pracownikami jednostek kolejowych, instytucjami oraz osobami postronnymi

Do obowiązków dróżnika przejazdowego należy:

- 1) współpraca z pracownikami jednostek odpowiedzialnych za eksploatację, utrzymanie infrastruktury kolejowej oraz ochronę mienia kolejowego.
- 2) przyjęcie zgłaszanych informacji o zaistniałych nieprawidłowościach w torze, w podtorzu lub urządzeniach kolejowych oraz zawiadamianie o nich dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i wykonywanie wydanych przez nich poleceń w tej sprawie
- 3) współpraca z funkcjonariuszami : Straży Pożarnej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Policji, Wojska Polskiego i Straży Granicznej wykonujących swoje obowiązki na terenie kolejowym.
- 4) udzielenie pomocy osobom postronnym zwracającym się o taką pomoc np. w przypadku unieruchomienia pojazdu mechanicznego na przejeździe kolejowym, ostonienie ewentualnej przeszkody, a następnie poinformowanie o zaistniałej sytuacji dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i wykonać ich dyspozycje,
- 5) żądanie od osób postronnych, w sposób uprzejmy i stanowczy, stosowania się do obowiązujących przepisów. W przypadku odmowy ich przestrzegania dróżnik przejazdowy powinien zwrócić się o pomoc do odpowiednich organów (Policji, Straży Ochrony Kolei) za pośrednictwem dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.

§ 7.

Sygnaly i urządzenia

1. Dróżnik przejazdowy ma obowiązek:
 - 1) znać kolejowe sygnaly drogowe znajdujące się w instrukcji sygnalizacji, wiedzieć kiedy i jak należy je stosować,
 - 2) znać znaki drogowymi związane z organizacją ruchu na przejazdach kolejowych,
 - 3) rozpoznawać sygnaly na pojazdach kolejowych, związane z rozerwaniem się pociągu oraz

alarmowe nadawane przez drużynę pociągową,

- 4) znać sygnały na sygnalizatorach związane z zamknięciem torów i nadawane przy manewrach,
 - 5) umieć rozpoznać sygnały nadawane w zasięgu jego widoczności,
 - 6) znać obsługę zainstalowanych na przejeździe urządzeń związanych z zabezpieczeniem ruchu i łącznością, również w sytuacjach ich uszkodzenia,
 - 7) mieć wiedzę dotyczącą konstrukcji i utrzymania toru, a także używanych materiałów nawierzchniowych i narzędzi,
 - 8) umieć dokonać drobnych napraw, m.in. związanych z zabezpieczeniem pękniętej szyny.
2. Dróżnik przejazdowy jest zobowiązany do zgłaszania zaistniałych utrudnień dotyczących obsługi urządzeń na przejeździe dyżurnemu ruchu posterunku zapowiadawczego.

§ 8.

Dyżur dróżnika przejazdowego

1. Dróżnik przejazdowy stawia się do pracy w odpowiednim stanie psychofizycznym, tzn. wypoczęty i zdrowy, w wyznaczonym mu przez bezpośredniego przełożonego miejscu pracy oraz w czasie, który umożliwi mu punktualne (zgodne z harmonogramem) rozpoczęcie dyżuru.
2. Przed przystąpieniem do pracy dróżnik przejazdowy przejmuje od zdającego dyżur:
 - 1) informacje i polecenia dyżurnych ruchu oraz przełożonego, które zdający dyżur otrzymał podczas pełnienia dyżuru, a które wciąż są aktualne,
 - 2) własne spostrzeżenia zdającego dyżur, które mogą wpłynąć na dalszy przebieg dyżuru,
 - 3) wyposażenia posterunku.
3. Przekazanie i objęcie dyżuru powinny zostać odnotowane w dzienniku pracy dróżnika przejazdowego.
4. Przydział pracy, według którego dróżnik przejazdowy wykonuje swoje czynności jest ustalony w regulaminie obsługi przejazdu kolejowego.
5. Dróżnik przejazdowy nie może oddalić się z posterunku podczas dyżuru bez zgody dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych. Dróżnik może się oddalić z posterunku wyłącznie w wyjątkowych, uzasadnionych względami bezpieczeństwa sytuacjach nadzwyczajnych, związanych np. ze zbiegnięciem wagonów, pożarem, koniecznością osygnalizowania przeszkody na torze i jej usuwania, znalezienia rannych lub zwłok.

6. W przypadku konieczności oddalenia się dróżnika przejazdowego z posterunku, ma on obowiązek odpowiedniego zabezpieczenia przejazdu:
 - 1) zamknięcia rogatek,
 - 2) unieruchomienia korby wind łańcuchem lub linką, zamykając ich obwód kłódką – przy mechanicznych urządzeniach nastawczych,
 - 3) uniemożliwienia otwarcia rogatek osobom postronnym, w sposób określony w regulaminie obsługi przejazdu – przy urządzeniach nastawianych elektrycznie,
7. Dróżnik przejazdowy podczas pełnienia dyżuru, nie może przekazać czynności innemu pracownikowi bez zezwolenia przełożonego.
8. Dróżnik przejazdowy nie może, bez zgody właściwego dyżurnego ruchu lub przełożonego, opuścić stanowiska pracy przed przekazaniem dyżuru, a także w przypadku zaistnienia wypadku na przejeździe lub w jego rejonie, za wyjątkiem sytuacji wymienionych w ust. 5 i 9.
9. W przypadku wystąpienia nagłej ważnej przyczyny uniemożliwiającej dróżnikowi przejazdowemu pełnienie obowiązków w czasie dyżuru, np. na skutek choroby, dróżnik ma obowiązek zabezpieczyć przejazd zgodnie z zapisami wymienionymi w ust. 5 oraz niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu i za jego pośrednictwem swojego bezpośredniego przełożonego, a następnie przekazać czynności i wyposażenie posterunku pracownikowi wyznaczonemu na zastępstwo.
10. W przypadku nie wyznaczenia pracownika, który będzie w zastępstwie pełnił czynności dróżnika przejazdowego, dróżnik opuszczający dyżur ma obowiązek odpowiednio zabezpieczyć przejazd. Zabezpieczenie dotyczy ruchu na przejeździe oraz mienia i powinno zostać wykonane zgodnie z regulaminem obsługi przejazdu lub wskazaniem przełożonego odnotowanymi w dzienniku pracy dróżnika przejazdowego.
11. Osoby postronne nie mogą przebywać w pomieszczeniu, w którym pełni dyżur dróżnik przejazdowy.
12. Podczas pełnienia dyżuru dróżnik przejazdowy nie powinien wykonywać żadnych czynności, które nie wchodzą w zakres jego obowiązków.
13. W czasie dyżuru dróżnik ma obowiązek używać przydzielonych mu przez pracodawcę środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego.
14. W przypadku braku możliwości stawienia się na dyżur, pracownik jest zobowiązany w terminach określonych właściwymi przepisami, zawiadomić o tym fakcie swojego bezpośredniego przełożonego.

Rozdział II
SZCZEGÓŁOWE OBOWIĄZKI DRÓŻNIKA PRZEJAZDOWEGO

§ 9.

**Czuwanie nad bezpieczeństwem ruchu na przejazdach kolejowych
lub przejściach dla pieszych**

1. Obowiązkiem dróżnika przejazdowego jest stała czujność i dbanie o bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz gotowość do natychmiastowego zamknięcia rogatek, w przypadku zbliżania się pojazdu kolejowego.
2. Dróżnik przejazdowy nadzoruje przejazd lub przejazdy w przypadku, obsługi kilku z jednego posterunku oraz sąsiadujące z nimi odcinki dróg kołowych i linii kolejowych.
3. Nadzór, o którym mowa w ust. 2, polega przede wszystkim na:
 - 1) dbaniu, aby osoby przemieszczające się przez przejazd stosowały obowiązujące przepisy ruchu drogowego,
 - 2) pilnowaniu, aby na przejeździe nie zatrzymywały się zwierzęta, pojazdy i piesi,
 - 3) nie pozwalanie osobom nieupoważnionym na otwieranie i zamykanie rogatek oraz posługiwanie się lub niszczenie urządzeń na przejazdach kolejowych,
4. Do zadań dróżnika przejazdowego należy dbanie, aby przez przejazd kolejowy nie przemieszczały się pojazdy samochodowe przewożące towary i przedmioty, których przewóz może spowodować uszkodzenie nawierzchni, urządzeń, sieci trakcyjnej lub zatarasowanie przejazdu.
5. Jeżeli przez przejazd zamierza przejechać pojazd wolnobieżny, np. gąsienicowy, przewożący maszyny lub duże i ciężkie towary, który według przewidywań dróżnika przejazdowego nie zdąży pokonać przejazdu w przerwie pomiędzy kolejnymi pociągami, dróżnik ma obowiązek zatrzymać taki pojazd postępując zgodnie z zapisami § 10, a następnie zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych. Dalsze postępowanie powinno odbywać się zgodnie z wydanymi przez dyżurnych poleceniami w tej sprawie.
6. Jeżeli przez przejazd kolejowy będzie zamierzała przejechać kolumna pojazdów lub przejść duża grupa przepędzanych zwierząt, które mogłyby nie zdążyć opuścić przejazdu przed przejazdem kolejnego pociągu, dróżnik przejazdowy ma obowiązek spowodować zatrzymanie kolumny/stada zwierząt. Po upewnieniu się, że nie występuje zagrożenie bezpieczeństwa, dróżnik może wydać zezwolenie na przekroczenie przejazdu przez kolumnę pojazdów lub stado zwierząt. W przypadku wątpliwości dróżnik powinien zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i postępować zgodnie z ich instrukcjami.
7. Przepędzane przez przejazd stado zwierząt, podczas zbliżania się pociągu powinno zostać przez

dróżnika przejazdowego zatrzymane przed rogatekami, a w przypadku ich uszkodzenia lub braku, w odległości co najmniej 10 metrów od toru.

8. Obowiązkiem dróżnika przejazdowego jest zapobieganie w miarę możliwości przypadkom poruszania się/wkraczania/wjeżdżania na tory w miejscach niedozwolonych (poza przejazdem) bez wymaganych uprawnień, umieszczania przedmiotów obcych, przepędzania i wypasu zwierząt, rozniecania ognisk w granicach obszaru kolejowego.
9. Jeżeli dróżnik zaobserwuje wykroczenie ze strony osoby postronnej, ma obowiązek niezwłocznego zawiadomienia za pośrednictwem dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych Policję lub Straż Ochrony Kolei.

§ 10.

Kierowanie ruchem drogowym w obrębie przejazdu kolejowego

1. W przypadku awarii urządzeń, która uniemożliwia zamknięcie przejazdu przed przejazdem pociągu lub wystąpienia innych okoliczności, których efektem będzie konieczność wstrzymania/ograniczenia/zmiany organizacji ruchu na przejeździe, dróżnik przejazdowy (lub inny uprawniony pracownik) kieruje ruchem drogowym w obrębie przejazdu.
2. Kierowanie ruchem drogowym w obrębie przejazdu mogą wykonywać wyłącznie osoby, które otrzymały niezbędne w tym zakresie przeszkolenie poświadczone aktualnym świadectwem, wyposażone w kamizelkę koloru pomarańczowego z elementami odblaskowymi oraz oznaczeniem „CARGOTOR Sp. z o.o.”
3. Dróżnik przejazdowy dla zatrzymania zbliżającego się pojazdu podnosi tarczę służącą 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. Jeżeli nie ma dostatecznej widoczności sygnały powinny być podawane poprzez podniesienie i poruszanie powoli pionowo latarki ręcznej z czerwonym światłem, zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu drogowego. Dodatkowo dróżnik może użyć trąbki sygnalizacyjnej lub gwizdka dla zwrócenia uwagi na sygnały podawane tarczą lub latarką.

§ 11.

Zamykanie i otwieranie rogatki

1. Rogatki każdego typu (nastawiane z miejsca, z odległości oraz zdalnie), furtki lub zapory na przejściu muszą zostać zamknięte, na 2 min. przed nadjechaniem czoła pojazdu kolejowego do przejazdu i pozostawać w tym stanie, do czasu zjechania ostatniej osi pojazdu kolejowego z przejazdu.
2. Przed zamknięciem rogatki dróżnik ma obowiązek upewnić się, czy między na przejeździe rogatekami nie znajdują się ludzie, pojazdy, zwierzęta i przedmioty tarasujące przejazd. W warunkach złej widoczności dróżnik przejazdowy upewnia się zgodnie z zapisami określonymi

w regulaminie obsługi przejazdu kolejowego.

3. Po zamknięciu rogatki dróżnik przejazdowy ma obowiązek znajdować się w miejscu wyznaczonym przez regulamin obsługi przejazdu. W tym czasie dróżnik musi mieć ze sobą przybory sygnałowe (w dzień chorągiewkę i trąbkę, w nocy latarkę i trąbkę) oraz podawać sygnał D8 „stwierdzający obecność dróżnika na przejeździe”.
4. Jeżeli dróżnik przejazdowy usłyszy sygnały dzwonek A1 „Alarm” podczas przepuszczania pociągu i przy zamkniętych rogatkach, powinien natychmiast zgłosić się do telefonu.
5. Dróżnik przejazdowy powinien otworzyć rogatki po przejeździe pociągu i upewnieniu się, że po żadnym z torów w czasie 2 minut nie jest planowany przejazd innego pociągu.
6. W przypadku przejechania przez przejazd pociągu, który nie miał sygnału końca pociągu, dróżnik powinien o tym fakcie natychmiast zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych. Dopiero po otrzymaniu ich zgody możliwe jest otwarcie przejazdu.
7. Dróżnik przejazdowy ma obowiązek tak zamykać i otwierać rogatki, aby urządzenia nastawcze przyjmowały położenie krańcowe.
8. W przypadku przejazdu, na którym rogatki są w zasadniczym położeniu zamknięte, otwieranie ich następuje na żądanie użytkowników drogi. Przed otwarciem rogatki dróżnik przejazdowy musi upewnić się, u dyżurnych ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, że do najbliższego przejazdu pociągu jest tyle czasu, że będą one mogły zostać ponownie zamknięte w wymaganym czasie przed dojazdem pociągu do przejazdu.
9. Dróżnik przejazdowy jest zobowiązany w każdym przypadku sprawdzać wizualnie, czy do przejazdu nie zbliża się pojazd kolejowy.
10. Dróżnik przejazdowy jest powiadamiany przez dyżurnego ruchu lub upoważnionego regulaminem technicznym pracownika, o odjeździe pociągu i o innych okolicznościach za pomocą łączności strażnicowej w następujący sposób:
 - 1) na odcinkach jednotorowych, jak również przy prowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego na odcinkach dwutorowych:
 - a) dyżurny ruchu, we właściwym czasie, nadaje odpowiedni (w zależności od kierunku jazdy) sygnał dzwonek o odjeździe pociągu,
 - b) dróżnicy przejazdowi, po tym sygnale, natychmiast zgłaszają się do telefonu, wymieniając numer swego posterunku, co jest równoznaczne z potwierdzeniem otrzymania sygnału dzwonek o odjeździe pociągu,
 - c) dyżurny ruchu, po zgłoszeniu się dróżników przejazdowych, wymienia numer

wyprawionego pociągu, który powinien zostać zapisany przez dróżnika w dzienniku pracy dróżnika przejazdowego.

Jeżeli dróżnik przejazdowy nie zgłosił się na sygnał dzwonkowy o odjeździe pociągu, dyżurny ruchu wywołuje go oddzielnie i zawiadamia o odjeździe pociągu, podając numer wyprawionego pociągu.

Jeżeli nadawanie lub odbieranie informacji o wielocyfrowych numerach pociągów jest utrudnione, istnieje możliwość zarządzenia przez naczelnika Działu Ruchu Kolejowego na pewnych odcinkach, by informacja ta, zamiast całego numeru pociągu, zawierała jego dwie ostatnie cyfry;

- 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,
 - b) jeżeli od odjazdu ostatniego pociągu w danym kierunku upłynął czas dłuższy niż 60 minut, o odjeździe po tym czasie pierwszego pociągu dyżurny ruchu powiadamia dróżnika przejazdowego w sposób wskazany w pkt 1 z tą różnicą, że po nadaniu sygnału dzwonkowego wywołuje wszystkich dróżników przejazdowych znakiem wywoławczym składającym się z jednego krótkiego i jednego długiego dźwięku, dawanych trzykrotnie (· — · — · —),
- 3) w uzasadnionych przypadkach naczelnik Działu Ruchu Kolejowego może zarządzić na niektórych odcinkach dwu i więcej torowych powiadamianie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu według zasad, jakie obowiązują na odcinkach jednotorowych. Powinno to zostać dokładnie określone w regulaminie technicznym i regulaminie obsługi przejazdu. Dodatkowo z uwagi na warunki miejscowe naczelnik Działu Ruchu Kolejowego może wprowadzić dodatkowe obostrzenia, które również powinno zostać ściśle określone w regulaminie technicznym i regulaminie obsługi przejazdu.
- 4) jeżeli pociąg nie odjedzie po zawiadomieniu dróżników przejazdowych, dyżurny ruchu zawiadamia ich telefonicznie lub przy pomocy systemu wymiany informacji o odwołaniu odjazdu pociągu,
- 5) Jeżeli dróżnik przejazdowy nie otrzyma zawiadomienia od dyżurnego ruchu (sygnałami dzwonkowymi lub telefonicznie) o odjeździe pociągu rozkładowego, powinien wyjść ze strażnicy i być przygotowanym do natychmiastowego zamknięcia rogatki lub wstrzymania ruchu pojazdów drogowych przez przejazd, gdy zauważy nadjeżdżający pojazd kolejowy. Jeśli sytuacja będzie się przedłużać, dróżnik powinien zamknąć rogatki, porozumieć się telefonicznie z dyżurnym ruchu tej stacji, z której oczekuje pociągu, a gdy z nie może nawiązać kontaktu (np. z powodu uszkodzenia telefonu) powinien znajdować się przy windzie lub urządzeniu do elektrycznego nastawiania rogatki i cały czas obserwować szlak.

W takiej sytuacji dróżnik może przepuszczać pojedyncze pojazdy drogowe, jeżeli oceni, że zdążą one zjechać z przejazdu przed nadjeżdżającym pociągiem.

11. Podawanie sygnałów dzwonekowych i znaków wywoławczych dokonuje się według następujących ustaleń:

- 1) sygnał dzwonekowy o odjeździe pociągu:
 - a) kierunku nieparzystego – stanowi jeden długi dźwięk (—) trwający 6 s.,
 - b) kierunku parzystego – składa się z dwóch długich dźwięków (— —) trwający 2 x 6 s.
- 2) sygnał dzwonekowy A1 „Alarm” składa się z jednego długiego i trzech krótkich dźwięków (— · · ·) kilkakrotnie powtarzanych;
- 3) na łączu, do którego włączone są tylko dwa posterunki, wywoływanie odbywa się bez stosowania ustalonych znaków, z wyjątkiem sygnału A1 „Alarm”;
- 4) gdy do łączu włączone jest trzy lub więcej posterunków, każdy z tych nich powinien mieć znak indywidualnego wywołania.
- 5) Znaki wywoławcze dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego są następujące:
 - a) w kierunku parzystym - dwa krótkie dźwięki (· ·),
 - b) w kierunku nieparzystym - trzy krótkie dźwięki (· · ·),pozostałe, włączone do łączu posterunki, powinny mieć określone w regulaminach technicznych znaki wywoławcze, inne dla każdego posterunku i nie mogą być takie same jak w niniejszym ustępie.
- 6) jeżeli 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 łączu (np. na łączu strażnicowym - dyżurnych ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i wszystkich dróżników przejazdowych) dokonuje się poprzez nadanie:
 - a) znaku składającego się z trzech krótkich i jednego długiego dźwięku (· · · —), po którym dyżurni ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i pozostałe posterunki włączone do łączu, powinni zgłosić się bezzwłocznie do telefonu,
 - b) sygnału dzwonekowego A1 „Alarm” (wg pkt 3) - w przypadkach pilnych – którym wzywa się do telefonu dyżurnych ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych oraz

pozostałe posterunki włączone do danego łącza,

- 8) znaku składającego się z jednego krótkiego i jednego długiego dźwięku, dawanego trzykrotnie (· — · — · —), używa się do wywołania wszystkich dróźników przejazdowych włączonych do danego łącza, za wyjątkiem przypadków wymienionych w ust. 10 pkt 1b , gdy dróźnicy przejazdowi obowiązani są zgłosić się do telefonu po usłyszeniu sygnału dzwinkowego o odjeździe pociągu.
12. Zasadniczo do obowiązków dróźnika przejazdowego nie należy notowanie otrzymanych zawiadomień o odjeździe pociągu (sygnałów dzwinkowych o odjeździe pociągu, numeru pociągu) ani odwołań odjazdu pociągu w dzienniku pracy. Możliwe jest wpisanie przez CARGOTOR Sp. z o.o. takiego obowiązku do regulaminu obsługi przejazdu.

W uzasadnionych przypadkach jest możliwe wprowadzenie dla poszczególnych szlaków, obowiązku wzajemnego informowania się telefonicznego o przejeździe pociągu przez dróźników przejazdowych. Obowiązek ten musi być podany w regulaminie obsługi przejazdu lub przejścia.

13. Dróźnik ma obowiązek zanotować w dzienniku pracy czas otrzymania, numer i skrót treści telefonicznego zawiadomienia dyżurnego ruchu o:
 - 1) wypadku na szlaku,
 - 2) cofaniu pociągu,
 - 3) zamknięciu i otwarciu toru szlakowego,
 - 4) jeździe manewrowej na szlak, w sposób obowiązujący na szlaku jednotorowym,
 - 5) wprowadzeniu ruchu dwukierunkowego na torze szlaku dwutorowego przy czynnych obu torach szlakowych i o przywróceniu ruchu jednokierunkowego,
 - 6) wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego na szlaku dwutorowym po czynnym torze i o przywróceniu ruchu dwutorowego,
 - 7) wyprawianiu pociągu po torze zamkniętym,
 - 8) wyprawieniu pociągu do kilometra i z powrotem, albo do kilometra lub z kilometra,
 - 9) wyprawieniu pociągu z popychaczem nie sprzęgniętym z pociągiem i o jeździe popychacza z powrotem z kilometra lub do sąsiedniej stacji,
 - 10) wyprawieniu pociągu roboczego, ratunkowego lub zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii z pracą na szlaku lub maszyny odśnieżnej,

- 11) zamknięciu lub otwarciu posterunku następczego, oraz zamknięciu posterunku dróżnika przejazdowego w przypadku okresowego zamykania posterunku dróżnika przejazdowego,
 - 12) innych okolicznościach, wymagających zwrócenia uwagi dróżników przejazdowych np. wyprawieniu pociągów z przesyłką nadwyzczajną, pociągu pasażerskiego przed czasem rozkładowym większym niż 3 minuty, zmniejszeniu prędkości jazdy pociągu itp..
14. Jeżeli w czasie po zapowiedzeniu pociągu dróżnik musi dokonać zapisów w dzienniku pracy, powinien przede wszystkim zamknąć rogatki i dopiero po przejeździe pociągu dokonać tego zapisu.
15. W dzienniku pracy dróżnika przejazdowego powinny być zapisywane także własne spostrzeżenia dróżnika np.:
- 1) nieprzepisowe osygnalizowanie pojazdu kolejowego,
 - 2) uszkodzenie pojazdu kolejowego zagrażające bezpieczeństwu ruchu,
 - 3) oznaki zagrzenia się czopów osi zestawu kołowego,
 - 4) brak zderzaków (z wyjątkiem pojazdów kolejowych bezzderzakowych),
 - 5) nieodhamowanie wagonu w jadącym pociągu,
 - 6) płaskie miejsca obręczy, na które wskazują silne rytmiczne uderzenia kół,
 - 7) pęknięcie szyny i deformacja toru,
 - 8) uszkodzenie sieci trakcyjnej (obniżenie zawieszenia przewodów, oberwane wieszaki itd.),
 - 9) przesunięcie ładunków, luźnych opon wagonowych , oderwane dachy, otwarte na zewnątrz drzwi wagonów,
 - 10) pożar w pociągu,
 - 11) nieprawidłowości w działaniu oświetlenia przejazdu,
 - 12) inne sytuacje zagrażające bezpieczeństwu ruchu oraz podróżnych.

Wszystkie swoje spostrzeżenia dróżnik powinien zgłaszać na bieżąco dyżurnemu ruchu.

16. Gdy do przejazdu kolejowego, na którym odbywają się manewry zbliży się pojazd uprzywilejowany, dróżnik przejazdowy ma obowiązek natychmiast zawiadomić o tym fakcie dyżurnego ruchu w celu wydania polecenia wstrzymania manewrów lub zatrzymać zbliżający się manewrujący tabor sygnałem D2 lub D3 „Stój”.

§ 12.

Telefon, urządzenia telewizji przemysłowej oraz z sygnalizacja zbliżania się pociągu do przejazdu

1. Posterunek dróżnika przejazdowego musi być zaopatrzony w aparat telefoniczny wraz z głośno brzmiącym powtarzaczem sygnału dzwonkowego telefonicznego, zainstalowanym na zewnątrz pomieszczenia dróżnika.
2. Wszelkie problemy z łącznością oraz nie otrzymanie od dyżurnego ruchu powiadomienia o odjeździe pociągu dróżnik ma obowiązek odnotować w dzienniku pracy.
3. W przypadku całkowitego braku łączności telefonicznej, dróżnik przejazdowy ma obowiązek wszystkimi możliwymi metodami starać się niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego.
4. Za zgodą dróżnika przejazdowego, z telefonu zainstalowanego w jego pomieszczeniu, mogą korzystać w sprawach związanych z wykonywanymi obowiązkami, pracownicy prowadzący roboty na szlaku oraz drużyny pociągowe, przełożeni dróżnika, kierowcy pojazdów pomocniczych i funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei.
5. Jeżeli przejazd wyposażony jest w urządzenia telewizji przemysłowej, to w polu widzenia obrazu na monitorze nie wolno stawiać jakichkolwiek przedmiotów ograniczających widoczność. Dróżnik powinien dbać o czystość monitora i nie stawiać na nim żadnych przedmiotów.
6. Zanik obrazu na monitorze lub niewyraźny obraz powinny być natychmiast zgłoszone dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, aby wydawali drużynom pociągowym rozkazy pisemne o zmniejszeniu prędkości dla czoła pociągów na przejeździe do 20 km/godz. i podawali użytkownikom drogi sygnał dźwiękowy „Bacność” z lokomotywy. Takie postępowanie ma obowiązywać do momentu pojawienia się na monitorze właściwego obrazu lub podjęcia tymczasowego strzeżenia bezpośrednio na przejeździe.

W zależności od warunków miejscowych w regulaminie obsługi przejazdów powinno być ustalone, czy tymczasowe strzeżenie przejazdu podejmuje dróżnik z posterunku, z którego nastawiane są rogatki, czy inny uprawniony pracownik.

7. W przypadku wystąpienia nieprawidłowości w działaniu urządzeń sterowania ruchem na przejeździe kolejowym, dróżnik przejazdowy powinien wykonać odpowiedni wpis do książki kontroli urządzeń srk, powiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych oraz postępować zgodnie z instrukcją obsługi urządzeń.

§ 13.

Utrzymanie przejazdu

1. Obowiązkiem dróżnika przejazdowego lub innej wyznaczonej osoby jest utrzymywanie porządku i czystości na posterunku, przejeździe (lub przejściu) ze wszystkimi urządzeniami oraz drodze w granicach między rogatkami przejazdu. Należy zwracać szczególną uwagę na

utrzymanie czystości żłobków między szyną i odbojnicą. Nieprawidłowości, których usunięcie przez dróżnika nie jest możliwe, powinny być natychmiast zgłaszane dyżurnemu ruchu i zapisywane w dzienniku pracy. Jeżeli obsługę przejazdu powierzono pracownikowi jako czynność dodatkową, w regulaminie obsługi przejazdu powinien zostać określony zakres czynności dotyczących utrzymania przejazdu,

2. Dróżnikowi przejazdowemu może być wydane przez Dział Ruchu Kolejowego polecenie prowadzenia robót konserwacyjnych podtorza i toru, jednak na długości nie większej niż 60 m po obu stronach przejazdu. Roboty mogą polegać na: usuwaniu roślinności z podsypki i ław torowiska, dokręcaniu śrub i wkrętów, oczyszczaniu rowów bocznych, utrzymaniu w czystości rozjazdów.

Do obowiązków dróżnika przejazdowego może zostać włączone zapisem w regulaminie obsługi przejazdu, utrzymanie i oświetlanie sygnałów i wskaźników stacyjnych lub drogowych znajdujących się w pobliżu przejazdu. Odległość sygnałów i wskaźników od przejazdu musi być taka, aby nie wpływała na bezpieczeństwo ruchu na opuszczonym czasowo przez dróżnika przejeździe. Roboty w torze i w jego pobliżu dróżnik obowiązany jest wykonywać w kamizelce ostrzegawczej.

3. Dróżnik ma obowiązek zwracać uwagę, aby materiały i sprzęt składane przy torze lub przejeździe nie wchodziły w skrajnię budowli, nie zasłaniały widoczności pociągów z drogi oraz 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. Jeżeli na przejeździe obsługiwanym z odległości widoczność rogatki z posterunku dróżnika pogarsza się wskutek rozrastania się drzew, krzewów lub z innych przyczyn, dróżnik przejazdowy zawiadamia o tym swego przełożonego, a w przypadkach awaryjnych dyżurnego ruchu właściwego dla danego szlaku oraz odnotowuje powyższe w dzienniku pracy.
5. W przypadku zerwania przewodów linii wysokiego napięcia lub uszkodzenia sieci trakcyjnej w obrębie przejazdu, dróżnik natychmiast powiadamia o tym fakcie dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, w razie potrzeby osłania takie miejsce sygnałami D1 „Stój”. Ze względu na niebezpieczeństwo porażenia prądem nie wolno dotykać szyn i zerwanych przewodów oraz zbliżać się do zerwanych przewodów na odległość mniejszą niż 10 metrów. Wycofanie się ze strefy niebezpiecznej należy dokonać przesuwając zwarte stopy po podłożu po kilka centymetrów i nie odrywając przy tym stóp od podłoża. Dróżnicy powinni opuścić rogatki i ostrzegać osoby postronne przed zagrożeniem oraz starać się nie dopuścić w to miejsce zwierząt.

§ 14.

Znalezienie zwłok ludzkich lub osób rannych

1. W przypadku zauważenia na torze zwłok ludzkich dróżnik przejazdowy niezwłocznie zawiadamia o tym fakcie dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych. Dróżnik przejazdowy powinien pozostawić zwłoki na miejscu oraz w miarę możliwości przykryć.
2. W sytuacjach, w których zwłoki mogą być narażone na zaczepienie przez pociąg, dróżnik przejazdowy powinien przenieść je na ławę torowiska oraz zaznaczyć ich pierwotne położenie.
3. Obowiązkiem dróżnika jest dopilnowanie, aby do czasu przybycia Policji lub funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei zwłoki było zabezpieczone przed osobami i czynnikami zewnętrznymi.
4. Jeżeli dróżnik znajdzie na torze rannego, powinien w miarę możliwości udzielić mu pierwszej pomocy, powiadomić dyżurnego ruchu w celu zorganizowania pomocy lekarskiej. W dzienniku pracy powinny zostać wpisane działania podjęte dla ratowania zdrowia lub życia rannego.

§ 15.

Znalezienie na torze obcych przedmiotów

1. Znalezienie przedmiotów obcych mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu, na torze lub w jego pobliżu, dróżnik przejazdowy odnotowuje w dzienniku pracy a następnie powiadamia o tym dyżurnego ruchu.
2. Znalezione przedmioty większych rozmiarów, których nie może przenieść lub usunąć, dróżnik przejazdowy pozostawia na miejscu i wzywa pomoc za pośrednictwem dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.

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

3. Jeżeli znalezione przedmioty budzą podejrzenie, że zawierają materiały wybuchowe, dróżnik przejazdowy nie może ich dotykać i niezwłocznie zawiadamia dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i w razie potrzeby osłania miejsce zagrożenia sygnałami D1 „Stój”.
4. W przypadkach zagrożenia bezpieczeństwa ruchu w rejonie przejazdu, spowodowanego skutkami klęsk żywiołowych np. osuwiska, przewrócenia się drzew na tor, zamulenia i podmycia toru itp., dróżnik przejazdowy powinien podjąć działania przewidziane w ust.2.

§ 16.

Rozerwanie się pociągu na szlaku

W przypadku zauważenia rozerwania się pociągu na szlaku, dróżnik przejazdowy ma obowiązek dawania w kierunku maszynisty sygnałów:

- 1) Rr1 „Uwaga - nastąpiło rozerwanie pociągu”, gdy oderwana część toczy się w kierunku jazdy pociągu,
- 2) D2, D3 „Stój” podawane jednocześnie, gdy oderwana część pociągu zatrzymała się lub toczy się w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy pociągu. Jeżeli jest możliwe powinien wyłożyć na szynę (szyny) przed cofającą się częścią pociągu płóz hamulcowy (płozy hamulcowe),
- 3) jeżeli pojazd kolejowy zatrzyma się na przejeździe lub w pobliżu przejazdu, dróżnik przejazdowy powinien:
 - a) pozostawić roгатki w stanie zamkniętym,
 - b) zabezpieczyć pojazd kolejowy przed zbiegnięciem przy użyciu płozu hamulcowego,
 - c) zawiadomić o zaistniałej sytuacji dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych,
 - d) osłonić zatrzymane pojazdy kolejowe zgodnie z postanowieniami instrukcji sygnalizacji.

§ 17.

Zbiegnięcie pojazdów kolejowych

1. Dróżnik przejazdowy zawiadomiony o zbiegnięciu pojazdów kolejowych lub w razie ich zauważenia, powinien:
 - 1) natychmiast zamknąć roгатki,
 - 2) starać się zatrzymać toczące się pojazdy kolejowe wszelkimi dostępnymi środkami, np. płozem hamulcowym,
 - 3) w przypadku zbliżania się pociągu jadącego naprzeciw zbiegłych pojazdów kolejowych, podjąć wszelkie możliwe działania, w tym zmierzające do zatrzymania pociągu,
 - 4) na szlakach wielotorowych należy zatrzymać pociągi jadące po torach sąsiednich z torem, po którym toczą się pojazdy kolejowe - do czasu ustalenia, czy zbiegłe pojazdy kolejowe nie

zagrożają bezpieczeństwu ruchu tych pociągów.

2. Drużyny zatrzymanych pociągów należy zawiadomić o sytuacji podając przy tym, na który tor i w którym kierunku zbiegły pojazdy kolejowe.
3. Płozy hamulcowe powinny znajdować się w miejscu dostępnym do natychmiastowego ich użycia.

§ 18.

Zatrzymanie się pociągu na szlaku

W razie nieplanowego zatrzymania się pociągu na szlaku dróżnik przejazdowy powinien niezwłocznie powiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych oraz podjąć działania zgodnie z wydanymi przez nich poleceniami.

§ 19.

Utknięcie pojazdu drogowego na przejeździe

1. W przypadku wystąpienia awarii i zatrzymania się pojazdu drogowego na przejeździe, dróżnik ma obowiązek:
 - 1) wstrzymać dalszy wjazd pojazdów na przejazd,
 - 2) sygnałem A1 „Alarm” wywołać dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych aby zatrzymali pociągi znajdujące się na szlaku lub nie wyprawiali ze stacji następnych pociągów do czasu usunięcia pojazdu,
2. Jeżeli wg oceny dróżnika nie zostało wystarczająco dużo czasu na powiadomienie dyżurnych ruchu przed dojechaniem oczekiwanego pociągu do przejazdu lub zgłoszenie to już zostało przez niego wykonane, a pociąg nie został jeszcze zatrzymany, powinien wybiec naprzeciw pociągu zatrzymując go sygnałami D2 i D3 „Stój”, a następnie w porozumieniu z dyżurnym ruchu, osygnalizować przeszkodę zgodnie z instrukcją sygnalizacji i przedsięwziąć dostępne działania do usunięcia pojazdu z toru.

§ 20.

Wypadek na przejeździe lub przejściu dla pieszych

1. W razie wypadku na przejeździe lub przejściu dróżnik powinien postępować zgodnie z postanowieniami zawartymi w § 19. W miarę swoich możliwości powinien on udzielić pomocy ofiarom wypadku oraz dążyć aby mógł się odbywać ruch pojazdów drogowych nawet w ograniczonym zakresie.
2. Jeżeli wypadek nie stanowi przeszkody dla jazdy pociągów, dróżnik powinien powiadomić o tym dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i dalej postępować według ich poleceń.

§ 21.

Pożar

1. Jeżeli w granicach obszaru kolejowego, w pobliżu przejazdu rozpocznie się pożar (np. zapalenie się podkładów, drewnianych części mostów lub materiałów złożonych w pobliżu toru itp.), obowiązkiem dróżnika przejazdowego, o ile jest to możliwe jest jego ugaszenie, poprzez przysypanie ziemią, piaskiem lub podsypką, albo zalewanie wodą palących się miejsc, przy użyciu dostępnego sprzętu przeciwpożarowego.
2. W przypadku braku możliwości ugaszenia ognia lub zapobieżenia dalszego jego rozprzestrzeniania się, dróżnik przejazdowy ma obowiązek rozpocząć podawanie sygnału alarmowego A2 „Pożar”, zawiadomienia dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych oraz w miarę możliwości straży pożarnej.
3. W przypadku, gdy pożar stwarza zagrożenie dla przejeżdżających pociągów, pojazdów drogowych lub ludzi, dróżnik przejazdowy dokonuje osłonięcia zagrożonego miejsca sygnałami DO i D1 „Stój” dla pociągów oraz zatrzymuje pojazdy drogowe i ludzi.
4. Jeżeli zachodzi konieczność opuszczenia przejazdu, dróżnik powinien przede wszystkim zamknąć roгатki i zabezpieczyć je przed podniesieniem w sposób podany w § 8 ust.6.
5. W razie zauważenia pożaru w pociągu dróżnik przejazdowy powinien postępować zgodnie z § 5 ust. 3.

§ 22.

Przejazd pociągów i maszyn odśnieżnych

1. Obowiązkiem dróżnika przejazdowego jest obserwowanie przejeżdżających pociągów, zwracanie uwagi czy są przepisowo osygnalizowane, czy nie zagraża ich biegowi niebezpieczeństwo i czy drużyna pociągowa nie daje sygnałów np. D2, D3 „Stój”, Rr 1 „Uwaga - nastąpiło rozerwanie pociągu”, Rp 2 „Osłonić pociąg” lub innych sygnałów alarmowych.
2. W razie zauważenia niekompletnego osygnalizowania pociągu lub całkowitego jego braku, problemów z oświetleniem, usterek w torze mogących grozić niebezpieczeństwem, dróżnik przejazdowy ma obowiązek niezwłocznie poinformować o tym dyżurnego ruchu i postąpić zgodnie z jego poleceniami.
3. Dróżnik przejazdowy ma obowiązek zamykać roгатki przed przejazdem pojazdów pomocniczych, uprzedzać prowadzących je pracowników o ruchu pociągów, a w razie potrzeby - osłonić sygnałami i pomagać przy usuwaniu tych pojazdów z toru.
4. Dróżnik przejazdowy nie powinien przebiegać przez tor przed nadjeżdżającym pociągiem, ani znajdować się w tym czasie na torze.
5. Po zjechaniu z przejazdu sprzętu odśnieżnego, dróżnik przejazdowy natychmiast oczyszcza żłobki pomiędzy szynami i odbojnicami oraz usuwa z jezdni zgarnięty przez pług śnieg.

§ 23.

Opady atmosferyczne, zamiecie śnieżne, mrozy oraz odwilże.

1. Dróżnik przejazdowy ma obowiązek zgodnie z panującymi warunkami pogodowymi:
 - 1) zachować szczególną ostrożność w warunkach ograniczonej opadami śnieżnymi, zamiecią, mgłą oraz ulewą, widoczności i słyszalności,
 - 2) usuwać powstałe na przejeździe zasy śnieżne zagrażające lub utrudniające przejazd pociągów i pojazdów drogowych w granicach rogatki,
 - 3) w czasie gołoledzi posypywać piaskiem jezdnię pomiędzy rogatkami,
 - 4) oczyszczać żłobki szynowe na przejeździe 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 ,
 - 6) zabezpieczyć w razie odwilży lub ulewy odpływ wód z przejazdu do rowów bocznych, by nie został zamulony przejazd, zwłaszcza żłobki,
 - 7) ręcznie załączać oświetlenie przejazdu, jeżeli nie zostało załączone automatycznie.

Czynności określone w pkt. 2, 3, 4, 5 i 6 może wykonywać inny pracownik wskazany w regulaminie obsługi przejazdu.

2. W przypadku utknięcia pociągu w zaspie (zatrzymania) w pobliżu przejazdu, dróżnik przejazdowy ma obowiązek okazać pomoc, stosując się do zarządzeń kierownika akcji odśnieżnej, nie naruszając przy tym własnych obowiązków w zakresie bezpieczeństwa ruchu na przejeździe.

§ 24.

Wypadek na szlaku

1. Jeżeli dróżnik przejazdowy stwierdzi wypadek lub otrzyma wiadomość o wypadku pociągowym, zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub usłyszeniu sygnału „Alarm” - powinien w pierwszej kolejności:
 - 1) zamknąć rogatki,
 - 2) powiadomić o wypadku lub zagrożeniu dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, jeżeli ta informacja nie pochodziła od nich. Dyżurnych ruchu i dróżników z przejazdów znajdujących się na danym szlaku należy wywołać sygnałem „Alarm”.
 - 3) osłonić sygnałami zagrożony tor lub tory zgodnie z instrukcją sygnalizacji.

- 4) w przypadku zbliżania się pociągu do miejsca wypadku lub zagrożenia, zatrzymać pociąg i powiadomić 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.

Uszkodzenia urządzeń sterowania ruchem na przejeździe kolejowym

1. Jeżeli wystąpią nieprawidłowości w działaniu urządzeń sterowania ruchem na przejeździe kolejowym obsługiwanym z miejsca, dróżnik przejazdowy powinien:
 - 1) przejść na obsługę ręczną danego urządzenia i postępować zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu urządzeń, w zależności od rodzaju nieprawidłowości;
 - 2) Jeżeli nieprawidłowości uniemożliwiają zamykanie rogatek, przed przejazdem pociągu należy:
 - a) zatrzymać pojazdy nadjeżdżające, postępując zgodnie w postanowieniami § 10 niniejszej instrukcji,
 - b) ustawić z obu stron przejazdu po prawej stronie drogi bezpośrednio przed uszkodzonymi rogatkami, w odległości 1 m od krawędzi jezdni znak drogowy B-32b „rogatka uszkodzona” lub B-32c „sygnalizacja uszkodzona”.
2. Jeżeli uszkodzenie rogatki nastąpiło tylko z jednej strony przejazdu, to znak drogowy B-32b „rogatka uszkodzona” ustawia się tylko od strony uszkodzonego urządzenia, a dróżnik powinien obserwować przejeżdżające pociągi stojąc na drodze po stronie uszkodzonej rogatki. W takich przypadkach dyżurny ruchu powiadamia rozkazami pisemnymi drużyny pociągowe o konieczności zachowania ostrożności /bez ograniczenia prędkości/ i podawania sygnałów Rp1 „Baczność” w związku z występującymi nieprawidłowościami.

Po zjechaniu pociągu z przejazdu i upewnieniu się, że po sąsiednim torze do przejazdu nie zbliża się pociąg, dróżnik przejazdowy podaje, zgodnie z obowiązującymi przepisami i instrukcjami, zezwolenie oczekującym przed przejazdem kierowcom pojazdów na przekroczenie przejazdu.

Dopuszczalne jest zdjęcie znaków drogowych B-32b „rogatka uszkodzona”, B-32 c „sygnalizacja uszkodzona”, obrócenie na bok lub zasłonięcie aby były niewidoczne dla kierujących pojazdami drogowymi, jeżeli pozwalają na to warunki miejscowe i zostało to szczegółowo ujęte w regulaminie obsługi przejazdu.

Powyższe znaki powinny być ponownie uwidocznione dla nadjeżdżających pojazdów drogowych przed każdym następnym spodziewanym przejazdem pociągu przez przejazd do czasu naprawy rogatek.

3. W przypadku nieprawidłowości w działaniu urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowym obsługiwany z odległości, pracownicy obsługi (lub inni upoważnieni do tego pracownicy) mają obowiązek:

- 1) oznakowania przejazdu znakiem B-20 „Stop” i tablicą z napisem „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona” zgodnie z postanowieniami regulaminu obsługi przejazdu kolejowego (załącznik nr 3, część III, ust. 9) a następnie wezwania uprawnionego pracownika do strzeżenia przejazdu na miejscu,
- 2) przejścia na sterowanie lokalne na miejscu, jeżeli typ urządzeń przewiduje takie rozwiązanie (do czasu podjęcia sterowania lokalnego postępować zgodnie z pkt 3) w przypadku utraty możliwości sterowania systemem przejazdowym z odległości,
- 3) niezwłocznego powiadomienia dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych w celu wprowadzenia stosownych obostrzeń - ograniczenia prędkości jazdy pociągów przez przejazd do 20 km/h dla czoła pociągu, obowiązku podawania z pojazdu kolejowego sygnału Rp1 „Baczność” bezpośrednio przed przejazdem kolejowym, w przypadku nieprawidłowości, uniemożliwiających zamykanie rogatek (rogatki) lub nie działania sygnału dźwiękowego lub sygnalizatorów drogowych. wprowadzone obostrzenia powinny obowiązywać do czasu podjęcia strzeżenia przejazdu na miejscu.

Z chwilą podjęcia strzeżenia przejazdu na miejscu dyżurny ruchu powiadamia rozkazami pisemnymi drużyny pociągowe o konieczności zachowania ostrożności /bez ograniczenia prędkości/ i podawania sygnałów Rp1 „Baczność”.

- 4) uprawniony pracownik, po przybyciu na miejsce postępuje zgodnie z zasadami określonymi w ustępie 1. Sposób łączności pomiędzy pracownikiem strzegącym przejazd a posterunkiem zapowiadawczym mającym informować go o ruchu pociągów określa regulamin obsługi przejazdu.
4. Jeżeli wystąpią nieprawidłowości w działaniu urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowym obsługiwany zdalnie (wyposażonym w urządzenia telewizji przemysłowej), obowiązują postanowienia zawarte w ust. 2.

- 1) 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 ust. 2, pkt 3, lit. a i b oraz w pkt 4,
- 2) jeżeli przejazd wyposażony jest w dwie kamery, współpracujące z dwoma monitorami, to postępowanie o którym mowa w pkt 1 jest konieczne dopiero przy zaniku obrazu na dwóch monitorach równocześnie,
- 3) niezwłocznie o zaistniałych uszkodzeniach należy powiadomić odpowiednich pracowników

obsługi technicznej.

5. Dróżnik przejazdowy, powinien przejść do obsługi ręcznej napędu rogatek, zgodnie z dokumentacją techniczno-ruchową lub instrukcją obsługi, w przypadku:

- 1) gdy po załączeniu nastawnika elektrycznych rogatki, w celu otwarcia lub zamknięcia przejazdu nie nastąpi uruchomienie któregoś z silników napędów rogatek,
- 2) jeżeli nastąpiło uszkodzenie urządzeń rogatek (rogatki obsługiwanej na miejscu) i opuszczone do położenia poziomego rogatki oraz zaryglowane drągi rogatkowe nie dadzą się w normalny sposób otworzyć do położenia pionowego lub do położenia umożliwiającego swobodne przekraczanie przejazdu;

Zabrania się ręcznej obsługi napędu rogatek przy złamanym drągu lub zdjętych przeciwcieżarach.

6. Jeżeli podczas normalnej obsługi urządzeń (zamykanie i otwieranie przejazdu) nie następuje włączenie lub wyłączenie czerwonych świateł na sygnalizatorach drogowych, sygnalizatory można obsługiwać (o ile jest układ obsługi awaryjnej) za pomocą odpowiednich przełączników do tego przewidzianych do czasu usunięcia tego uszkodzenia. Awaryjne załączanie sygnalizatorów drogowych należy stosować, jeżeli z jakichkolwiek powodów, nie można załączyć zamykania napędów rogatek, a sygnalizatory nie załączyły się automatycznie.

7. Jeżeli pojazd drogowy najedzie na urządzenia sterowania ruchem na przejeździe i uszkodzi te urządzenia, dróżnik przejazdowy ma obowiązek zapisać numer rejestracyjny pojazdu, w miarę możliwości ustalić tożsamości kierowcy oraz zgłosić ten fakt dyżurnemu ruchu.

8. Każde uszkodzenie urządzeń sterowania ruchem na przejeździe kolejowym, powinno zostać wpisane do książki kontroli urządzeń srk na przejeździe oraz zgłoszone dyżurnemu ruchu na posterunku zapowiadawczym obsługującym dany przejazd lub nadzorującym jego pracę. Jeżeli uszkodzone zostaną urządzenia telewizji przemysłowej, należy ten fakt wpisać w dzienniku uszkodzeń urządzeń łączności. O każdym uszkodzeniu dróżnik przejazdowy niezwłocznie zawiadamia dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.

9. Dyżurni ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, powinni natychmiast zawiadomić o usterkach urządzeń na przejeździe kolejowym, właściwego pracownika automatyki odpowiedzialnego za utrzymanie tych urządzeń.

10. Pracownik obsługujący przejazd po otrzymaniu zgłoszenia o wystąpieniu uszkodzenia powinien:

- 1) postąpić zgodnie z regulaminem obsługi przejazdu
- 2) spowodować osygnalizowanie przejazdu w zależności od potrzeb i rodzaju urządzeń znakami drogowymi B-32b „rogatka uszkodzona”, B-32c „sygnalizacja uszkodzona” lub B-20 „Stop” wraz z umieszczoną pod nim tabliczką z napisem „rogatka uszkodzona”

(„sygnalizacja uszkodzona”) jeśli przejazd jest nieosygnalizowany. Osygnalizowanie i ustawienie znaków powinno być zgodne z obowiązującymi przepisami i trwać do momentu usunięcia uszkodzenia.

- 3) dokonać zapisu w książce kontroli urządzeń srk na posterunku ruchu lub na przejeździe, w zależności od miejsca naprawy) po usunięciu uszkodzenia. Jeżeli zapis został dokonany 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 srk znajdującej się na posterunku zapowiadawczym – oba zapisy powinny posiadać adnotacje o przekazującym i przyjmującym informację oraz czasie jego przekazania,
- 4) po wykonaniu czynności wymienionych w pkt. 4 spowodować usunięcie osygnalizowania, o którym mowa w pkt 3.

§ 26.

Działania uzależnione od czasu usuwania uszkodzenia urządzeń na przejazdach.

1. Jeżeli nieprawidłowości w działaniu urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowym, trwają nie dłużej niż 7 dni należy:
 - 1) na przejeździe kat. A ustawić z obu stron przejazdu znaki B-32b „rogatka uszkodzona”, a roгатki pozostawić otwarte,
 - 2) strzec przez wyznaczonego pracownika na miejscu przejazd przez cały czas trwania uszkodzenia,
 - 3) do czasu wprowadzenia strzeżenia przejazdu kolejowego na miejscu, wprowadzić ograniczenie prędkości do 20 km/h i obowiązek podawania użytkownikom drogi sygnału dźwiękowego Rp1 Rp1 „Baczność” z pojazdu kolejowego oraz oznakować przejazd znakiem zakazu B-20 „Stop” wraz z umieszczoną pod nim tabliczką z napisem „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”.
2. Jeżeli nieprawidłowości w działaniu urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowym trwają dłużej niż 7 dni, właściciel przejazdu powinien podjąć następujące działania: w przypadku przejazdu kat. A:
 - 1) wystąpić do zarządcy drogi z wnioskiem o zmianę osygnalizowania przejazdu od strony drogi,
 - 2) ustawić z obu stron przejazdu znak drogowy G-3 lub G-4 „krzyż Św. Andrzeja”,
 - 3) zdemontować drągi (półdrągi) roгатkowe,

- 4) umieścić z obu stron przejazdu tablice informacyjne „Sygnalizacja nieczynna”, jeżeli urządzenia na przejeździe wyposażone są w sygnalizację świetlną,
 - 5) ustalić i wprowadzić maksymalną prędkość pojazdów kolejowych przed tym przejazdem dla warunków widzialności mierzonej z odległości 5 m od skrajnej szyny.
3. Wszystkie czynności należy wykonywać w trybie pilnym.

§ 27.

Wykonywanie robót w urządzeniach srk na przejeździe kolejowym

1. Przed rozpoczęciem jakichkolwiek robót, niezależnie od ich zakresu, konieczne jest dokonanie zapisu w książce kontroli urządzeń srk na przejeździe oraz zgłoszenie tego faktu dyżurnemu ruchu nadzorującemu przejazd. Zapis powinien zawierać:
 - 1) zakres robót,
 - 2) miejsce robót,
 - 3) rodzaj obostrzeń
 - 4) sposób powiadamiania pracujących o zbliżaniu się pociągów.
2. Podczas wykonywania robót konserwacyjnych, modernizacyjnych lub remontowych, które spowoduje wyłączenie urządzeń zabezpieczenia ruchu trwające nie dłużej niż jedną zmianę roboczą, sposób postępowania jest następujący:
 - 1) strzeżenie powinno być zapewnione przez pracownika obsługi (dróznika przejazdowego) – na przejeździe obsługiwany na miejscu,
 - 2) strzeżenie przejazdu zapewnia uprawniony pracownik – gdy przejazd jest obsługiwany z odległości, zdalnie albo gdy pracownik obsługi ma przydzielone inne obowiązki związane z ruchem pociągów i nie może strzec przejazdu na miejscu.
 - 3) Pracownik strzegący przejazd na miejscu powinien mieć zapewnioną łączność z pracownikiem obsługi.
 - 4) z obu stron przejazdu, po prawej stronie drogi oraz bezpośrednio przed roгатką, w odległości 1 m. od krawędzi jezdni należy ustawić znak drogowy B-32b „rogatka uszkodzona”.
 - 5) w przypadku prowadzenia robót w trudnych warunkach (brak widoczności, złe warunki atmosferyczne) należy dodatkowo wprowadzić ograniczenie prędkości jazdy w rejonie robót, a w razie potrzeby i na przejeździe do 20 km/h,
 - 6) jeżeli zakres prac wykonywanych na przejeździe tego wymaga lub mógłby narażać

pracowników na zagrożenie ze strony pojazdów drogowych, , zgodnie z obowiązującymi przepisami należy ustawić znaki ostrzegawcze A-14 „roboty na drodze”, wraz z tabliczką wskazującą odległość znaku od miejsca niebezpiecznego. Osygnalizowania dokonuje pracownik wyznaczony przez kierującego robotami,

- 7) do czasu zapewnienia strzeżenia przejazdu na miejscu, zwłaszcza dla przejazdów obsługiwanych z odległości, dopuszcza się postępowanie określone w § 25 ust 4.
3. Jeżeli przewidywany czas wykonywania robót konserwacyjnych, modernizacyjnych lub remontowych na przejeździe będzie dłuższy niż jedna zmiana robocza lub może spowodować zakłócenia w rozkładowym prowadzeniu ruchu pociągów – należy opracować tymczasowy regulamin prowadzenia ruchu pociągów zgodnie z Instrukcją o sporządzaniu regulaminów technicznych.

Regulamin powinien między innymi uwzględniać:

- 1) zakres prac,
 - 2) czas trwania robót,
 - 3) sposób obsługi urządzeń lub inny sposób zabezpieczenia przejazdu,
 - 4) rodzaj obostrzeń i sposób osygnalizowania,
 - 5) podział obowiązków między zespołami,
 - 6) osoby odpowiedzialne za organizację i bezpieczeństwo ruchu.
4. 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.

Załącznik nr 3
Regulamin obsługi przejazdu kolejowego
lub przejścia dla pieszych

Posterunek nr

.....
(nazwa jednostki organizacyjnej)

**REGULAMIN
OBSŁUGI PRZEJAZDU KOLEJOWEGO
LUB PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH**

I. CHARAKTERYSTYKA PRZEJAZDU

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

1. Przejazd zaliczony do kategorii:.....
 - 1) Obsługiwany jest
(z miejsca czy z odległości – wpisać ilość m)
 - 2) Odległość przejazdu od posterunku zapowiadawczego:

.....	..... m
.....	..... m
..... (nazwa posterunku)	..... m (odl. od posterunku)
 - 3) Szczegółowy tok postępowania dla dróżnika w przypadku, gdy przejazd jest obsługiwany tylko w pewnych okresach doby lub na żądanie użytkowników (w razie potrzeby postanowienia te opracować na oddzielnym arkuszu):
.....
.....
.....
2. Największa dozwolona prędkość pociągów przez przejazd km/h
3. Obowiązująca droga hamowania m

II. CHARAKTERYSTYKA URZĄDZEŃ NA PRZEJEŹDZIE

1. Urządzenia zabezpieczające przejazd:*)
 - 1) roгатki, półroгатki,
 - 2) urządzenia roгатkowe : mechaniczne, elektryczne, elektrohydrauliczne
 - a) drągi /półdrągi/, roгатki posiadają: elementy odblaskowe, światła czerwone, urządzenia do ryglowania*)
 - b) zasadnicze położenie rogatek
 - 3) samoczynna sygnalizacja świetlna bez półrogatek uruchamianych przez pociąg:
.....
(typ sygnalizacji)
 - 4) dodatkowa samoczynna sygnalizacja świetlna uruchamiana przez pociąg:
.....
(typ sygnalizacji)
 - 5) dodatkowa półsamoczynna sygnalizacja świetlna uruchamiana przez obsługę rogatek (przejazdu):
(typ sygnalizacji)
 - 6) samoczynna sygnalizacja świetlna z półroгатkami uruchomiona przez pociąg:
.....
(typ sygnalizacji)

- 7) sygnalizatory drogowe:
(typ i ilość)
- 8) tarcze ostrzegawcze przejazdowe
(typ i ilość)
- 9) sygnalizacja dla dróżnika zbliżania się pociągu - jako urządzenie pomocnicze uruchamiane przez pociąg:
.....
(typ sygnalizacji)
- 10) powiązanie (uzależnienie) urządzeń przejazdowych ze stacyjnymi urządzeniami srk
(tak lub nie)
2. Urządzenia łączności na przejeździe:
- 1) ilość aparatów telefonicznych
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
b) innego pracownika:
(wymienić podstawowe stanowisko)
2. Obsadę posterunku obsługi przejazdu stanowi:
- a) ilość pracowników w jednej zmianie
b) zmiany następują zgodnie z wykresem, 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):

.....
.....

(wpisać sposób z § 13)

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:

.....

5. Na ile minut przed przejazdem pociągu rogatki 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.....

.....

.....

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	utrzymanie toru	
f	utrzymanie podtorza	
g	oczyszczanie żłobków	
h	posypywanie piaskiem w czasie gołoledzi	
i	oczyszczanie przejazdu ze śniegu i lodu	
j	inne czynności	

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

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

*) właściwe wpisać, niepotrzebne skreślić

A. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Uszkodzenie urządzeń rogatkowych uniemożliwiające zamykanie przejazdu przed nadjeżdżającym pociągiem, jak również zanik podglądu na przejazd obserwowanym przy pomocy telewizji przemysłowej (awaria urządzeń, warunki atmosferyczne) stanowi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu na przejeździe kolejowym.

W takim przypadku przejazd powinien być strzeżony na miejscu do czasu usunięcia uszkodzenia lub ustania przyczyny przesłaniającej widzialność, zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie oraz rozporządzeniem w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Osoba obsługująca przejazd obowiązana jest:

- 1) niezwłocznie powiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i ustawić od strony uszkodzonej (uszkodzonych) rogatek po prawej stronie drogi, bezpośrednio przed rogatkami w odległości 1 m od krawędzi jezdni znak drogowy B-32b „rogatka uszkodzona”,
 - 2) do czasu przekroczenia znaku drogowego B-32b „rogatka uszkodzona” równoległe do drogi lub jego usunięcia, dawać każdorazowo kierowcom pojazdów i pieszym zatrzymanym przed znakiem B-32b „rogatka uszkodzona” pozwolenie na dalszą jazdę lub przejście, ustnie i ruchem ręki po upewnieniu się, że do przejazdu nie zbliża się pociąg.
2. Znak drogowy B-32b „rogatka uszkodzona” powinien znajdować się przed uszkodzonymi rogatkami przez cały czas trwania awarii.

Jeżeli w Postanowieniach Szczegółowych znajduje się zapis o zezwoleniu lub konieczności usuwania znaku drogowego B-32b „rogatka uszkodzona” po zjechaniu pociągu z przejazdu, to osoba obsługująca przejazd obowiązana jest:

- 1) ustawić znak drogowy B-32b „rogatka uszkodzona” każdorazowo przed przyjazdem pociągu do przejazdu,
 - 2) niezwłocznie po zjechaniu pociągu z przejazdu i upewnieniu się, że nie zbliża się inny pociąg po sąsiednim torze, dawać kierowcom pojazdów drogowych i osobom pieszym pozwolenie na dalszą jazdę (przejście) przez przejazd,
 - 3) usuwać na bok znak drogowy B-32b „rogatka uszkodzona” w taki sposób, aby jego tarcza nie była widoczna dla przejeżdżających i przechodzących przez przejazd.
3. W razie niemożności natychmiastowego zorganizowania strzeżenia przejazdu w sposób podany w ust. 1 lub 2 osoba obsługująca przejazd obowiązana jest niezwłocznie zawiadomić o tym dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, podanych w części II ust. 2 Regulaminu obsługi przejazdu.
 4. Osoba obsługująca przejazd o każdym uszkodzeniu rogatek, zaniku podglądu rogatek przez telewizję przemysłową, konieczności chwilowego lub dłuższego opuszczenia przejazdu (osygnalizowanie awarii w torze, zabezpieczenie pękniętej szyny, niedyspozycja zdrowotna, brak zmiennika w czasie umożliwiającym prawidłowe pełnienie czynności) obowiązana jest

niezwłocznie zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, wpisać uszkodzenie do książki kontroli urządzeń srk, a oddalenie się z przejazdu, zaistnienie awarii w torze i inne wydarzenia nie związane z urządzeniami zabezpieczenia ruchu w dzienniku pracy.

5. Obowiązek ustawienia drogowego znaku zakazu B-20 „Stop” przed przejazdem kolejowym, na którym nie zorganizowano tymczasowego strzeżenia lub na którym brakuje obsługi należy do zarządzającego infrastrukturą kolejową. Osoba wyznaczona do ustawienia tego znaku jak i miejsce jego ustawienia winno być wskazane w regulaminie obsługi przejazdu kolejowego.
6. Znaki drogowie B-32b „rogatka uszkodzona” lub B-32c „sygnalizacja uszkodzona”, jak również znaki drogowie B-20 „Stop” powinny posiadać stojaki, aby nie było trudności z ich ustawieniem. Sposób ustawienia powinien gwarantować jego stabilność przed przewróceniem np.: przez wiatr.

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			

2. Telefony alarmowe:

	Numer telefonu	Adres	Uwagi
Najbliższa jednostka Policji			
Najbliższy posterunek SOK			
Straż Pożarna			
Punkt sanitarny			
Pogotowie gazowe			
Pogotowie elektryczne			
Pogotowie wodociągowe			
Zarządca drogi			

3. Inne informacje:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Sporządził:

.....
.....
/data, stanowisko i podpis sporządzającego/

Uzgodnili:

.....
.....
/data, stanowisko i podpis/

Zatwierdzam

.....
/data i podpis Dyrektora Zakładu/

Uwaga!
Zmiany treści dokonywane w Dziale IV nie wymagają odrębnych uzgodnień oraz zatwierdzenia.

Załącznik nr 4
Wykaz przedmiotów i materiałów,
które powinny znajdować się na wyposażeniu
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,
 - 4) chorągiewka sygnałowa koloru żółtego,
 - 5) tarcza do zatrzymywania pojazdów (tzw. lizak),
 - 6) kamizelka ostrzegawcza z elementami odblaskowymi,
 - 7) latarka ręczna ze szkłami białym i czerwonym,
 - 8) gwizdek.

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 nie mniej niż:
 - a) 2 tarcze „Zatrzymania” - sygnał D1,
 - b) tarcze „Ostrzegawcze” – sygnał DO,
 - c) tarcze „Zwolnij bieg” - sygnał D6,
 - d) latarnie do tarcz ze światłem czerwonym,
 - e) latarnie ze światłem pomarańczowym,
 - f) w zależności od ilości rogatek lub półrogatek odpowiednia ilość znaków drogowych B-32b „rogatka uszkodzona” lub B-32c „sygnalizacja uszkodzona”, jeżeli obsługiwany przejazd jest dodatkowo wyposażony w SSP świetlną,
 - g) drogowe znaki zakazu B-20 „Stop”, z tabliczką z napisem „rogatka uszkodzona” („sygnalizacja uszkodzona”),
 - h) 2 tarcze wskaźnika W 14,
 - i) 2 latarnie ze światłem białym do wskaźników W 14,

- 2) podbijak,
- 3) oskard,
- 4) młot,
- 5) klucz pionowy do wkrętów,
- 6) klucz pionowy do śrub stopowych,
- 7) drąg do zakładania i zdejmowania sprężyn sprężystego mocowania szyn do podkładów na przejazdach, przez które przechodzą tory ze sprężystym mocowaniem szyn do podkładów,
- 8) drąg z jednej strony ostry z drugiej łapczasty,
- 9) siekierka ciesielska,
- 10) grabie żelazne,
- 11) klucz do śrub łubkowych,
- 12) widły do tłucznia,
- 13) 2 sztuki ściskaczy do łubek,
- 14) wiadro na wodę i kubek,
- 15) skrobaczka do oczyszczania żłobków pomiędzy szynami a odbojnicami,
- 16) narzędzia do ścinania trawy,
- 17) odpowiednia ilość latarni do awaryjnego oświetlenia przejazdu wraz z kompletnym wyposażeniem do ich użytku,
- 18) zapalki /zapalniczka/,
- 19) miotły,
- 20) stolik,
- 21) krzesło,
- 22) szafka,
- 23) wieszak
- 24) piec stały lub przenośny oraz węgiel i drewno, gdy pomieszczenie dróżnika przejazdowego ogrzewane jest piecem węglowym,
- 25) łańcuchy lub linki do unieruchomienia korb mechanicznych wind rogatek,
- 26) kłódki do zamknięcia unieruchomionych korb wind rogatek lub zamknięcia skrzynek z elektrycznym sterowaniem rogatki,

- 27) zwieracze toków szynowych - tylko na liniach z samoczynną blokadą liniową,
- 28) jeden metr podkładu drewnianego z kompletem części złącza do istniejącego na przejeździe typu szyn (2 łubki, 4 lub 6 śrub łubkowych, po jednej podkładce do danego typu szyn, 2 łapki do śrub stopowych, 2 śruby stopowe, 8 pierścieni sprężystych, 6 -8 haków do szyn, 2 sprężyny do sprężystego mocowania szyn podkładów (tylko na przejazdach przez które przechodzą tory z tego typu mocowania szyn do podkładów), prowizoryczny łącznik szynowy sieci powrotnej (tylko na liniach zelektryfikowanych),
- 29) apteczka podręczna z wyposażeniem,
- 30) sprzęt przeciwpożarowy,
- 31) 2 płozy hamulcowe odpowiadające typowi szyn na przejeździe,

Uwaga: Wyposażenie posterunków obsługujących przejazdy 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.

Ramowy kalendarz oświetlenia przejazdu

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

UWAGA:

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

TABELA ZMIAN

Lp.	Zmiana wynika z wewnętrznego aktu normatywnego			Zmiana dotyczy §	Zmiana obowiązuje od dnia	Czytelny podpis pracownika wprowadzającego zmianę
	Rodzaj aktu (uchwała, decyzja)	Nr	Data			
1.	Uchwała Zarządu	20/2022	07.04.2022 r.	Preambuła, str. 2 Dane adresowe, str. 2	07.04.2022 r.	Aneta Krzyżanowska-Marcinek