

SZCZEGÓŁOWE WARUNKI UŻYTKOWANIA PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO I PRZEJŚCIA
W PRZYPADKU NIEDZIAŁANIA URZĄDZEŃ ZABEZPIECZENIA RUCHU LUB BRAKU PRACOWNIKA
OBSŁUGUJĄCEGO PRZEJAZD KOLEJOWO-DROGOWY LUB PRZEJŚCIE

1. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, jeżeli jest możliwość zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym na skrzyżowaniu w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego:

- 1) niezwłocznie zapewnia się kierowanie ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym przez tego pracownika;
- 2) oznacza się przejazd kolejowo-drogowy od strony drogi znakiem B-32b „rogatka uszkodzona” lub znakiem B-32c „sygnalizacja uszkodzona”, które ustawia się z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego, po prawej stronie drogi, bezpośrednio przed roгатką lub sygnalizatorem drogowym umieszczanym na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach w odległości 1 m od krawędzi jezdni.

2. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, jeżeli nie ma możliwości zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym na skrzyżowaniu w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego oraz na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C, ruch pojazdów kolejowych prowadzi się po:

- 1) wprowadzeniu ograniczenia dopuszczalnej prędkości czoła pojazdów kolejowych na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego do 20 km/h;
- 2) zarządzeniu wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, niezwłocznie oznakowuje się przejazd kolejowo-drogowy znakiem B-20 „stop”, a pod tym znakiem umieszcza się tablicę „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”. Znaki te ustawia się z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego, po prawej stronie drogi, bezpośrednio przed roгатką lub sygnalizatorem drogowym w odległości 1 m od krawędzi jezdni.

4. Przepisy ust. 2 i 3 stosuje się również na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A w przypadku braku pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy.

5. W przypadku zamknięcia jednego z torów kolejowych dla ruchu pojazdów kolejowych na linii kolejowej dwutorowej lub wielotorowej w związku z koniecznością wykonywania pracy pociągu roboczego w strefie oddziaływania urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego i z dezaktywacją urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego na tym torze przepisów ust. 2, 3 i 8–11 nie stosuje się, a ruch pojazdów kolejowych na torze kolejowym czynnym lub na torach kolejowych czynnych prowadzi się bez wprowadzania ograniczenia prędkości czoła pojazdów kolejowych na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia – po:

- 1) zarządzeniu dodatkowego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” na odcinku od wskaźnika W 6a albo W 6b do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia;
- 2) dezaktywacji urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego w torze kolejowym zamkniętym w strefie przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia;
- 3) aktywacji urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego w torze kolejowym zamkniętym w strefie przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, na żądanie kierownika pociągu roboczego, na czas przejazdu pociągu roboczego albo, w przypadku potrzeby wjechania pociągu roboczego na przejazd kolejowo-drogowy lub przejście – po:
 - a) zatrzymaniu pociągu roboczego bezpośrednio przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem,
 - b) kierowaniu ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu przez kierownika pociągu roboczego lub innego pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym,
 - c) przekazaniu, po upewnieniu się, że pojazdy drogowe zatrzymały się, przez kierownika pociągu roboczego lub innego pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym prowadzącemu pociąg roboczy polecenia jazdy z dopuszczalną prędkością czoła pociągu roboczego nieprzekraczającą 10 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,
 - d) podawaniu przez kierownika pociągu roboczego lub innego pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym prowadzącemu pociąg roboczy sygnału Rm 1 „Do mnie”.

6. Przepisy ust. 5 stosuje się także w przypadku wykonywania prac modernizacyjnych lub utrzymaniowych w infrastrukturze kolejowej, jeżeli zachodzi potrzeba czasowego demontażu czujników oddziaływania pojazdu kolejowego na urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego w torze kolejowym zamkniętym.

7. W przypadku budowy urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu, do czasu przekazania ich do eksploatacji, zasłania się komory sygnałowe i tarcze tłowe wraz z masztami na sygnalizatorach drogowych oraz wyłącza urządzenia akustyczne generujące sygnały dźwiękowe.

8. W przypadku gdy przez okres dłuższy niż 7 dni brak jest pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A lub nie działają urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C, zarządca kolei niezwłocznie:

- 1) występuje do zarządcy drogi:
 - a) o zmianę znaku A-9 „przejazd kolejowy z zaporami” na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A i B na znak A-10 „przejazd kolejowy bez zapor”,
 - b) o umieszczenie przed przejazdem kolejowo-drogowym znaku B-20 „stop”,
 - c) w uzasadnionych przypadkach – o umieszczenie znaku A-30 „inne niebezpieczeństwo” z tabliczką T-14d wskazującą przejazd kolejowo-drogowy, na którym warunki miejscowe powodują szczególne niebezpieczeństwo powstawania 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 G-3 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym” albo znak G-4 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym”, a na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C umieszcza tablicę „sygnalizacja uszkodzona”;
- 3) określa maksymalną prędkość pojazdów kolejowych przed przejazdem kolejowo-drogowym, która jest ustalana dla warunków widoczności mierzonych po osi drogi z odległości 5 m od skrajnej szyny toru kolejowego zgodnie z częścią B załącznika nr 3 do rozporządzenia; maksymalna prędkość pojazdów kolejowych 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) zarządza wielokrotne podawanie sygnału dźwiękowego Rp 1 „Bacność”;
- 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 pracownika obsługującego przejazd kolejowo-drogowy na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A lub niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu.

9. W przypadkach, o których mowa w ust. 8, powiadamia się właściwego terenowo komendanta Policji oraz właściwego zarządcę drogi o zmianach sposobu istniejącego zabezpieczenia przejazdu kolejowo-drogowego oraz o ewentualnych utrudnieniach.

10. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejściu, niezwłocznie:

- 1) wprowadza się ograniczenie prędkości czoła pojazdów kolejowych do 20 km/h na całej szerokości przejścia;
- 2) zarządza się wielokrotne podawanie sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”.

11. W przypadku gdy przez okres dłuższy niż 7 dni nie działają urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejściu, niezwłocznie:

- 1) demontuje się drągi rogatki oraz umieszcza się znak G-3 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym” albo znak G-4 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym”, a na przejściu wyposażonym w sygnalizatory drogowe umieszcza się tablicę „sygnalizacja uszkodzona”;
- 2) utrzymuje się ograniczenie prędkości czoła pojazdów kolejowych do 20 km/h na całej szerokości przejścia;
- 3) zarządza się wielokrotne podawanie sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”;
- 4) ustala się termin przywrócenia właściwego działania urządzeń zabezpieczenia ruchu nie dłuższy niż 3 miesiące od dnia wystąpienia usterki.