

Co należy wiedzieć o przejazdach kolejowych.

1. Definicja przejazdu kat. A, B, C, D, E, F.

- Kat A – przejazd publiczny z rogatką
- Kat B – przejazd publiczny z półdrągami i SSP
- Kat C – SSP
- Kat D – publiczny bez rogatek i SSP
- Kat E – Przejście publiczne
- Kat F – przejazd lub przejście niepubliczne

2. Postępowanie przy usterce rogatek z odległości i braku możliwości strzeżenia na miejscu:

- Wystawić znaki B-20 (STOP) z tablicami rogatka (sygnalizacja) uszkodzona
- Zarządzić podawanie przez lokomotywę sygnału BACZNOŚĆ przed przejazdem
- Ograniczyć szybkość czoła pociągu do 20 km/h

3. Postępowanie przy usterce rogatek z miejsca i braku możliwości przejścia na obsługę ręczną :

- Na czas przejazdu pociągu wystawić znaki B32b „STÓJ - rogatka uszkodzona” lub B32c „STÓJ - sygnalizacja uszkodzona” – ale tylko od strony gdzie jest uszkodzenia rogatka lub sygnalizator (czyli z jednej lub obu stron)
- Zarządzić podawanie przez lokomotywę sygnału BACZNOŚĆ przed przejazdem.
- Strzec przejazdu na miejscu przez dróżnika.
- Włączać ręcznie sygnalizację świetlną.

4. Brak strzeżenia na przejazdach obsługiwanych lub SSP:

- Wystawić znaki B-20 (STOP) z tablicami rogatka (sygnalizacja) uszkodzona
- Zarządzić podawanie przez lokomotywę sygnału BACZNOŚĆ przed przejazdem
- Ograniczyć szybkość czoła pociągu do 20 km/h

5. Uszkodzenie sygnalizacji półsamoczynne lub brak sygnału dźwiękowego na rogatce z odległości

- Wystawić znaki B-20 (STOP) z tablicami sygnalizacja uszkodzona
- Ograniczyć szybkość czoła pociągu do 20 km/h
- Zarządzić podawanie przez lokomotywę sygnału BACZNOŚĆ przed przejazdem.

6. Uszkodzenie całkowite monitoringu na rogatce z odległości:

- Nie zamykać rogatek - na czas przejazdu pociągu (z zachowaniem wymaganych czasów) ręcznie włączyć sygnalizację świetlną
- Ograniczyć szybkość czoła pociągu do 20 km/h
- Zarządzić podawanie przez lokomotywę sygnału BACZNOŚĆ przed przejazdem.

7. Uszkodzenie urządzeń SSP:

- Wystawić znaki B-20 (STOP) z tablicami „sygnalizacja uszkodzona” lub „rogatka uszkodzona”.
- Zarządzić podawanie przez lokomotywę sygnału BACZNOŚĆ przed przejazdem
- Ograniczyć szybkość czoła pociągu do 20 km/h
- Strzec przejazdu przez uprawnionego pracownika.
- W przypadku uszkodzenia jednego półdrąga znak B20 ustawia się tylko od strony uszkodzonego drąga.
- Obostrzenia można odwołać po
 - usunięciu usterki

Materiał ten należy traktować jako pomocniczy – nie może on być podstawą do konserwacji i utrzymania urządzeń.

Opracował: Stanisław Nosiadek ISEM Racibórz

- przez dyżurnego ruchu po samoistnym ustąpieniu usterki i po przejechaniu dwóch kolejnych pociągów po torze i kierunku, przy którym wystąpiła usterka lub po każdym torze i kierunkach.
- Jeżeli przejazd wyposażony jest w tarcze TOP to nie wydaje się rozkazów ograniczających szybkość.

8. W przypadku uszkodzenie urządzeń rogatkowych na czas dłuższy niż 7 dni należy:

- Na **przejeździe kat A i B** należy
 - wystąpić do zarządcy drogi o z wnioskiem o zmianę sygnalizowania przejazdu od strony drogi
 - ustawić z obu stron znaki G-3 lub G-4 „krzyż św. Andrzeja”
 - zdemontować drągi
 - umieścić tablice informacyjne „Sygnalizacja nieczynna”
 - ustalić maksymalną szybkość pociągów dla warunków widoczności z 5 m od skrajnej szyny.
- Na **przejeździe kat C** ustawić z obu stron znak
 - umieścić tablice informacyjne „Sygnalizacja nieczynna”
 - ustalić maksymalną szybkość pociągów dla warunków widoczności z 5 m od skrajnej szyny.

9. Prowadzenie prac konserwacyjnych na przejazdach

- Należy dokonać odpowiedniego wpisu w E1758, przy czym dróżnik powiadamia obu dyżurnych ruchu o fakcie prowadzenia prac odnotowując to i potwierdzając swoim podpisem.
- Na przejazdach obsługiwanych z miejsca strzeżenie przejazdu zapewnia dróżnik natomiast na przejazdach z obsługiwanymi z odległości – uprawniony pracownik wyposażony w odpowiednie środki łączności
- Jeżeli prace na przejeździe kat B lub C ingerują w działanie urządzeń ostrzegawczych i trwają nie dłużej niż jedna zmianę roboczą to należy:
 - przejazd sygnalizować znakiem B32b lub B32c
 - strzec przejazdu na miejscu przez uprawnionego pracownika
 - wprowadzić ograniczenie szybkości czoła pociągu do 20 km/h
- Zakończenie prac należy odnotować w E1758.

10. Ogólne warunki, jakie muszą być spełnione a dotyczące urządzeń rogatkowych

- Rogatki obsługiwane z odległości powinny posiadać sygnał dźwiękowy uruchamiany co najmniej 8 sekund przed rozpoczęciem zamykania drągów i być aktywny aż do całkowitego zamknięcia rogatki. Powinien być słyszalny z odległości 30 metrów licząc od rogatki wzdłuż osi. W szczególnych przypadkach komisja może odstąpić od stosowania sygnalizacji dźwiękowej pod warunkiem istnienia sygnalizacji świetlnej uruchamianej w na 8 sekund przed rozpoczęciem zamykania rogatki.
- Rogatki obsługiwane z odległości powinny być widoczne z posterunku, który je obsługuje. Odległość od posterunku nie może być większa niż 1000 m. Można ją dowolnie zwiększać przy zastosowaniu telewizji przemysłowej.
- Na przejazdach oraz przejściach z przewagą ruchu pieszego i pojazdów zaprzęgowych należy stosować urządzenia dzwonek.

Materiał ten należy traktować jako pomocniczy – nie może on być podstawą do konserwacji i utrzymania urządzeń.

Opracował: Stanisław Nosiadek ISEM Racibórz

- Drągi rogatkowe powinny zamykać całą szerokość drogi i powinny być pomalowane w czerwono – białe pasy o szerokości 50 cm każdy. Pierwszy pas od cieńszego końca drąga powinien być czerwony. Dopuszcza się stosowanie pasów o szerokości 30 cm, ale tylko dla półrogatek.
- Drągi rogatek obsługiwanych z odległości w położeniu poziomym (zamkniętym) są nieryglowane.
- Na drągach powinny być pasy z folii odblaskowej.
- Rogatka może być wyposażona w latarki drąga (co najmniej 3 latarki a na półdrągach przy kat A – 2 na każdym drągu) oraz w sygnalizatory drogowe. Latarki drąga muszą być widoczne z odległości 300 metrów w porze nocnej w zwykłych warunkach atmosferycznych.
- W przypadku przerwy w zasilaniu z sieci energetycznej powinno być zapewnione inne zasilanie świateł czerwonych na drągach rogatek na czas min. 8 godzin. Światła w tym przypadku muszą być widoczne z odległości min 150 m w porze nocnej w zwykłych warunkach atmosferycznych.
- Sygnalizatory drogowe umieszcza się bezpośrednio przed napędami rogatki w skrajni budowli drogi. Mogą one być ustawiane z prawej oraz lewej strony drogi – zależnie od warunków miejscowych. Średnica soczewek powinna wynosić 300 mm.
- Sygnalizatory mogą być wyposażone w dwie głowice, na których światła migają na przemian lub w jedną głowicę z światłem migającym.

(Skrajnia drogi – Dz. U. Nr 43, poz. 430 z 1999 r.

1,0 m – od krawędzi jezdni nie ograniczonej krawężnikami; 0,5 m – od krawędzi pasa awaryjnego, pasa postojowego, utwardzonego pobocza lub opaski; 1,0 m – od lica krawężnika na drodze klasy ekspresowe lub głównej ruchu przyspieszonego; 0,5 m – od lica krawężnika na drodze klasy główne i drogach niższych klas.

Wysokość skrajni drogi powinna być nie mniejsza niż:

4,70 m – nad drogą klasy A, S lub GP,

4,60 m – nad drogą klasy G lub Z,

4,50 m - nad drogą klasy L lub D.

Wysokość skrajni drogi może być zmniejszona do:

4,50 m - jeżeli jest przebudowywana albo remontowana droga klasy A, S lub GP, natomiast obiekty nad tymi drogami nie są objęte tymi robotami,

4,20 m - jeżeli jest przebudowywana albo remontowana droga klasy G lub Z, natomiast obiekty nad tymi drogami nie są objęte tymi robotami,

3,50 m - nad drogą klasy L lub D, za zgodą zarządcy tych dróg.

Wysokość skrajni nad chodnikiem lub ścieżką rowerową powinna być nie mniejsza niż 2,50 m, a w wypadku ich przebudowy albo remontu może być zmniejszona do 2,20 m.}

- Światła na sygnalizatorach powinny być widoczne z odległości 100 m przy słonecznej pogodzie i nie mogą być widoczne od strony toru.
- Światła na drągach powinny się załączać z chwilą rozpoczęcia zamykania rogatek i trwać cały czas aż do ich ponownego otwarcia. Dotyczy to również sygnalizatorów drogowych rogatek nastawianych z miejsca – z odległości wymagane wyprzedzenie czasowe wynosi min 8 sekund.
- Rogatki obsługiwane mogą być dodatkowo wyposażone w urządzenia sygnalizujące zbliżanie się pociągu. Czas ostrzegania zależny jest od szerokości przejazdu.
- Urządzenia muszą zapewnić doraźne włączenie i wyłączenie świateł.

Materiał ten należy traktować jako pomocniczy – nie może on być podstawą do konserwacji i utrzymania urządzeń.

Opracował: Stanisław Nosiadek ISEM Racibórz

11. Warunki i wymagania stawiane przejazdom z urządzeniami SSP (kat. B i C)

- Czas ostrzegania wynosi minimum 30 sekund z tym, że w szczególnych warunkach może być wydłużony – zależnie między innymi od długości przejazdu. Czas powinien być większy o 8 sekund od czasu potrzebnego na przejechanie przez przejazd pojazdu o dł. 22 m z szybkością 2m/s.
- Dla kat B faktyczny czas ostrzegania składa się z następujących składników:
 - czasu wstępnego ostrzegania (do czasu rozpoczęcia zamykania rogatek) wynoszący min. 8 sekund.
 - czasu zamykania półrogatek wynoszącego 16 sekund
 - pozostałego czasu ostrzegania wynoszącego minimum 6 sekund.
- Otwieranie rogatek może nastąpić po 6 sekundach od czasu zjechania pojazdu z czujnika wyłączającego. Czas otwarcia powinien być nie większy niż 16 sekund.
- Dopuszcza się uruchamiania sygnalizacji świetlnej z odległości przez obsługę (np. z nastawni).
- Znak „Krzyż świętego Andrzeja” umieszcza się na sygnalizatorze drogowym – na przejazdach kat. C.
- Półrogatka powinna być wyposażona w 3 latarki drąga, przy czym pierwsze dwie bliżej napędu powinny świecić światłem pulsującym a ostatnia światłem stałym. Światła na latarkach powinny się zapalać po odchyleniu się drąga o 15⁰ od pionu a gasnąć przy kącie 75⁰ od pozycji poziomej.
- Rogatkę należy umieścić w odległości nie mniejszej niż 5 m (3 do 5 m dla rogatek istniejących) od skrajnej szyny. Bezpośrednio przed rogatką umieszcza się sygnalizator drogowy.
- Dla linii zelektryfikowanych na wymagany jest znak „Sieć pod napięciem” – na przejazdach kat C i D umieszcza się go na bezpośrednio pod „Krzyżem św Andrzeja” (na przejazdach kat A i B na osobny słupie o wysokości 2.5 m w odległości 5 m od skrajnej szyny)
-

12. Uzależnienie rogatek

- Stosowanie uzależnienia rogatki nie jest obligatoryjne – każde uzależnienie powinno być poprzedzone analizą zasadności.
- Uzależnione mogą być rogatki na przejeździe kat. A i tylko w przypadku, gdy obsługa przejazdu odbywa się z nastawni, z której wyświetlane sygnały zezwalające na uzależnionych semaforach.
- W przypadku stosowania uzależnienia wymagane jest ryglowanie rogatek w dolnym położeniu, przy czym uzależnione i ryglowane są tylko prawe drągi – lewe drągi nie są ryglowane i uzależnione. Jest to zarządzenie poniekąd sprzeczne, bo pracownik powinien mieć możliwość awaryjnego otwarcia przejazdu, ale musi to spowodować zmianę sygnału na zezwalającego na zabraniający na osłaniającym semaforze.

13. Inne ważne informacje

- Drągi rogatkowe o długości powyżej 7,5 m powinny być zaopatrzone w odciągi drutowe z regulowaną śrubą naprężną.
- Maszty sygnalizatora drogowego malujemy naprzemiennie w pasy koloru czerwono – białego szerokości 30 cm – pierwszy od dołu koloru czerwonego.

Materiał ten należy traktować jako pomocniczy – nie może on być podstawą do konserwacji i utrzymania urządzeń.

Opracował: Stanisław Nosiadek ISEM Racibórz

- Maszty tarczy ostrzegawczej przejazdowej malujemy w poprzeczne naprzemienne pasy koloru czarnego i białego o szerokości 50 cm
- Przednią stronę głowic TOP malujemy na kolor czarny z białą obwódką.

STANISŁAW NOSIĄDEK

Materiał ten należy traktować jako pomocniczy – nie może on być podstawą do konserwacji i utrzymania urządzeń.

Opracował: Stanisław Nosiadek ISEM Racibórz