

Załącznik nr 4 do
Uchwały numer 04/2018
Zarządu CARGOTOR sp. z o.o.
z dnia 29 stycznia 2018 r.



Instrukcja

o sygnalizacji

TR-05

WYDANIE 2

Warszawa 2018

Instrukcję przyjęto do stosowania Uchwałą Zarządu CARGOTOR sp. z o.o. nr 04/2018
z dnia 29 stycznia 2018 r.

Prezes Zarządu


Prezes Zarządu
Jacek Rutkowski

Członek Zarządu


Robert Góral
CZŁONEK ZARZĄDU

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	11
§ 1 Podstawa prawna	11
§ 2 Cel i zakres obowiązywania instrukcji.....	11
§ 3 Postanowienia ogólne	11
§ 4	12
§ 5	12
§ 6	12
§ 7	12
ROZDZIAŁ II SYGNAŁY NADAWANE PRZEZ SEMAFORY.....	13
§ 8	13
§ 9 Semaforry kształtowe	13
Sygnał Sr 1 "STÓJ"	13
Sygnał Sr 2 "WOLNA DROGA"	14
Sygnał Sr 3 "WOLNA DROGA ZE ZMNIEJSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ"	14
§ 10 Semaforry świetlne	15
§ 11	15
§ 12	16
Sygnał S 1 "STÓJ"	17
Sygnał S 2 "JAZDA Z NAJWIĘKSZĄ DOZWOLONĄ PRĘDKOŚCIĄ"	17
Sygnał S 3 "JAZDA Z NAJWIĘKSZĄ DOZWOLONĄ PRĘDKOŚCIĄ NIE WIĘKSZĄ NIŻ 160KM/H - W PRZODZIE SĄ DWA ODSĘPY BLOKOWE WOLNE - A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE Z PRĘDKOŚCIĄ NIE WIĘKSZĄ NIŻ 100KM/H"	17
Sygnał S 4 "NASTĘPNY SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ Z PRĘDKOŚCIĄ ZMNIEJSZONĄ DO 40 LUB 60KM/H"	18
Sygnał S 5 "NASTĘPNY SEMAFOR NADAJE SYGNAŁ STÓJ"	18
Sygnał S 6 "JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 100KM/H, A POTEM Z NAJWIĘKSZĄ DOZWOLONĄ PRĘDKOŚCIĄ"	19
Sygnał S 7 "JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 100KM/H PRZY TYM I NASTĘPNYM SEMAFORZE "	19
Sygnał S 8 "JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 100KM/H, A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE Z PRĘDKOŚCIĄ ZMNIEJSZONĄ DO 40 LUB 60 KM/H"	20
Sygnał S 9 "JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 100KM/H, A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE - STÓJ"	20
Sygnał S 10 "JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 40KM/H, A POTEM Z NAJWIĘKSZĄ DOZWOLONĄ PRĘDKOŚCIĄ"	21

Sygnal S 10a "JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 60KM/H, A POTEM Z NAJWIĘKSZĄ DOZWOLONĄ PRĘDKOŚCIĄ"	21
Sygnal S 11 "JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 40KM/H, A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE - Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 100 KM/H"	22
Sygnal S 11a "JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 60KM/H, A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE - Z PRĘDKOŚCIĄ NIE PRZEKRACZAJĄCĄ 100 KM/H"	22
Sygnal S 12 "JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 40KM/H, A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE - Z PRĘDKOŚCIĄ NIE PRZEKRACZAJĄCĄ 40 LUB 60 KM/H"	23
Sygnal S 12a "Jazda z prędkością nieprzekraczającą 60km/h, a przy następnym semaforze - z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h"	23
Sygnal S 13 "JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 40KM/H, A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE - STÓJ"	24
Sygnal S 13a "JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 60KM/H, A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE - STÓJ"	24
Sygnal zastępczy Sz "MOŻNA PRZEJECHAĆ OBOK SEMAFORA WSKAZUJĄCEGO SYGNAŁ SR 1 LUB S 1 "STÓJ" ALBO SYGNAŁ WĄTPLIWY, ALBO TEŻ SEMAFORA NIEOŚWIETLONEGO LUB PRZEJECHAĆ OBOK SYGNALIZATORA SYGNAŁU ZASTĘPCZEGO, MAJĄCEGO WYŁĄCZNIE LATARNIĘ ZE ŚWIATŁEM BIAŁYM - BEZ ROZKAZU PISEMNEGO"	25
§ 13	26
ROZDZIAŁ III SYGNAŁY NADAWANE PRZEZ SYGNALIZATORY POWTARZAJĄCE.....	27
§ 14	27
§ 15	27
Sygnal Sp 1 "SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ SR 1 LUB S 1 STÓJ"	28
Sygnal Sp 2 "SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ Z NAJWIĘKSZĄ DOZWOLONĄ PRĘDKOŚCIĄ"	28
Sygnal Sp 3 "SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 100 KM/H"	28
Sygnal Sp 4 "SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ Z PRĘDKOŚCIĄ ZMNIEJSZONĄ DO 40 LUB 60 KM/H"	29
ROZDZIAŁ IV SYGNAŁY NADAWANE PRZEZ TARCZE OSTRZGAWCZE SEMAFOROWE	30
§ 16	30
§ 17	30
Sygnal Od 1 "SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ SR 1 STÓJ":	31
Sygnal Od 2 "SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ SR 2 LUB SR 3 ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ"	31
§ 18	32
Sygnal Ot 1 "SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ SR 1 - STÓJ":	32
Sygnal Ot 2 "SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ SR 2 WOLNA DROGA"	33
Sygnal Ot 3 "SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ SR 3 WOLNA DROGA ZE ZMNIEJSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ"	33

§ 19	34
Sygnał On "W odległości drogi hamowania znajduje się semafor"	34
§ 20	34
§ 21	35
Sygnał Os 1 "SEMAFOR, DO KTÓREGO SIĘ TARCZA ODNOSI, WSKAZUJE SYGNAŁ STÓJ"	35
Sygnał Os 2 "SEMAFOR, DO KTÓREGO SIĘ TARCZA ODNOSI, WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ Z NAJWIĘKSZĄ DOZWOLONĄ PRĘDKOŚCIĄ"	35
Sygnał Os 3 "SEMAFOR, DO KTÓREGO SIĘ TARCZA ODNOSI, WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 100KM/H"	36
Sygnał Os 4 "SEMAFOR, DO KTÓREGO SIĘ TARCZA ODNOSI, WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ Z PRĘDKOŚCIĄ ZMNIEJSZONĄ DO 40 LUB 60KM/H"	36
ROZDZIAŁ IV TARCZE MANEWROWE	37
§ 22	37
§ 23	37
Sygnał 1 "JAZDA MANEWROWA ZABRONIONA"	37
Sygnał 2 "JAZDA MANEWROWA DOZWOLONA"	38
§ 24	38
Sygnał Ms 1 "JAZDA MANEWROWA ZABRONIONA"	38
Sygnał Ms 2 "JAZDA MANEWROWA DOZWOLONA"	39
§25	39
Sygnał S 1 "STÓJ"	40
Sygnał Ms 2 "JAZDA MANEWROWA DOZWOLONA"	40
§26	40
§27	41
Sygnał Rt 1 "PCHANIE ZABRONIONE"	42
Sygnał Rt 2 „PCHAĆ POWOLI”	42
Sygnał Rt 3 "PCHAĆ Z UMIARKOWANĄ PRĘDKOŚCIĄ"	43
Sygnał Rt 4 "COFNAĆ"	43
Sygnał Rt 5 "PODEPCHNĄĆ SKŁAD DO GÓRKI"	44
ROZDZIAŁ V ZASADY UMIESZCZANIA SYGNALIZATORÓW	45
§28	45
ROZDZIAŁ VI SYGNAŁY ZAMKNIĘCIA TORU	46
§29	46
Sygnał Z 1 "STÓJ"	46
Sygnał Z 2 "JAZDA DOZWOLONA"	46
§30	47
Sygnał Z 1wk "STÓJ, WYKOLEJNICA NA TORZE"	47

Sygnał Z 2wk "WYKOLEJNICA ZDJĘTA Z TORU"	48
§31.....	48
Sygnał Z 1o, Z 1wg "STÓJ, WJAZD ZABRONIONY"	48
Sygnał Z 2o, Z 2wg "WJAZD DOZWOLONY"	49
§32.....	49
Sygnał Z 1p „STÓJ, WJAZD POJAZDÓW Z NIEPRZESUWNymi KOŁAMI ZABRONIONY”	49
ROZDZIAŁ VII SYGNAŁY ZATRZYMANIA I ZMNIEJSZENIA PRĘDKOŚCI PODAWANE PRZENOŚNYMI TARCZAMI	51
§33.....	51
Sygnał DO "ZA TARCZĄ OSTRZEGAWCZĄ ZNAJDUJE SIĘ TARCZA ZATRZYMANIA"	51
Sygnał D 1 "STÓJ"	52
§34.....	55
Sygnał D 6 „ZWOLNIĆ BIEG”	55
ROZDZIAŁ VIII SYGNAŁY OGÓLNEGO STOSOWANIA DAWANE PRZEZ UPRAWNIONE OSOBY	57
§35.....	57
Sygnał D 2 "STÓJ" DAWANY RĘCZNIE	57
Sygnał D 3 "STÓJ"	58
§36.....	59
Sygnał Rm 1 „DO MNIE”	59
Sygnał Rm 2 „ODE MNIE”	60
Sygnał Rm 3 "ZWOLNIĆ"	61
Sygnał Rm 4 "STÓJ"	61
Sygnał Rm 5 "ODRZUCIĆ"	62
Sygnał Rm 6 "DOCISNAĆ"	62
ROZDZIAŁ IX SYGNAŁY DAWANE URZĄDZENIAMI OSTRZEGAJĄCYMI LOKOMOTYWY	63
§37.....	63
§38.....	63
Sygnał Rp 1 „BACZNOŚĆ”	64
§39.....	64
Sygnał Rp 4 "HAMOWAĆ ŚREDNIO"	64
Sygnał Rp 5 "HAMOWAĆ"	64
Sygnał Rp 6 "ODHAMOWAĆ ŚREDNIO"	65
Sygnał Rp 7 "ODHAMOWAĆ"	65
§40.....	65
Sygnał Rp 8 "ROZPOCZĄĆ POPYCHANIE":	65
Sygnał Rp 9 "PRZERWAĆ POPYCHANIE, POZOSTAĆ PRZY POCIĄGU"	66

Sygnał Rp 10 "DALSZY POPYCHANIE NIE JEST POTRZEBNE. ODJECHAĆ OD POCIĄGU"	66
ROZDZIAŁ X SYGNAŁY DAWANE PRZY WYPRAWIANIU I PRZEPUSZCZANIU POCIĄGÓW	66
§41.....	66
Sygnał Rh 1, Rhs 1 "ZAHAMOWAĆ"	67
Sygnał Rh 2, Rhs 2 "ODHAMOWAĆ"	67
Sygnał Rh 3, Rhs 3 "HAMULCE W PORZĄDKU"	68
§42.....	68
Sygnał D 7 "STÓJ"	69
Sygnał D 8 "DRÓŻNIK OBECNY NA PRZEJEŹDZIE"	69
ROZDZIAŁ XI.....	70
SYGNAŁY NA POCIĄGACH I INNYCH POJAZDACH KOLEJOWYCH.....	70
§43.....	70
Sygnał Pc 1 "OZNACZENIE CZOŁA POCIĄGU LUB INNEGO POJAZDU KOLEJOWEGO JADĄCEGO NA SZLAKU JEDNOTOROWYM, W KIERUNKU ZASADNICZYM PO TORZE SZLAKU DWUTOROWEGO LUB W DOWOLNYM KIERUNKU PO TORZE SZLAKU DWU- I WIELOTOROWEGO Z DWUKIERUNKOWĄ BLOKADĄ LINIOWĄ"	71
Sygnał Pc 2 "OZNACZENIE CZOŁA POCIĄGU LUB INNEGO POJAZDU KOLEJOWEGO JADĄCEGO W KIERUNKU PRZECIWNYM DO ZASADNICZEGO PO TORZE SZLAKU DWUTOROWEGO BEZ DWUKIERUNKOWEJ BLOKADY LINIOWEJ"	71
Sygnał Pc 3 "OZNACZENIA CZOŁA POCIĄGU Z PŁUGIEM ODŚNIEŻNYM"	72
Sygnał Pc 4 "OZNACZENIE CZOŁA POCIĄGU JADĄCEGO WAGONAMI NAPRZÓD"	72
Sygnał Pc 5 "OZNACZENIE KOŃCA POCIĄGU LUB INNEGO POJAZDU KOLEJOWEGO"	73
Sygnał Pc 6 „OZNACZENIE CZOŁA POCIĄGU Z JEDNOOSOBOWĄ OBSADĄ POJAZDU TRAKCYJNEGO, ZATRZYMANEGO Z NIEWIADOMEJ PRZY- CZYNY NA TORZE SZLAKU DWU- LUB WIELOTOROWEGO”	74
§44.....	75
Sygnał Tb 1.....	76
"OZNACZENIE PRZODU I TYŁU LOKOMOTYWY MANEWROWEJ"	76
Sygnał Tb 4 "OZNACZENIE POJAZDU POMOCNICZEGO"	76
§45.....	77
Sygnał PcSp "SKAŻENIE PROMIENIOTWÓRCZE POCIĄGU"	77
Sygnał PcSb "SKAŻENIE BIOLOGICZNE POCIĄGU"	77
Sygnał PcSch "SKAŻENIE CHEMICZNE POCIĄGU"	78
ROZDZIAŁ XII SYGNAŁY ALARMOWE	79
§46.....	79
Sygnał A 1 "ALARM"	79
Sygnał A 1r „ALARM”	80
Sygnał A 2 "POŻAR.....	81

§47.....	81
Sygnał A 3 „OGŁOSZENIE ALARMU POWIETRZNE- GO DLA STACJI”	82
Sygnał A 4 „ODWOŁANIE ALARMU POWIETRZNEGO DLA STACJI”	82
Sygnał A 5 "PODAWANIE SYGNAŁÓW ALARMU POWIETRZNEGO POCIĄGOM NA SZLAKU"	82
Sygnał A 6 „POTWIERDZENIE OTRZYMANIA SYGNAŁU ALARMU POWIETRZNEGO PRZEZ POCIĄG NA SZLAKU”	83
Sygnał A 7 „OGŁOSZENIE ALARMU O SKAŻENIACH DLA STACJI”	83
Sygnał A 8 "ODWOŁANIE ALARMU O SKAŻENIACH DLA STACJI	83
ROZDZIAŁ XIII WSKAŹNIKI.....	84
§48.....	84
§49.....	84
Wskaźnik Wz 1 "JAZDA NA WPROST"	85
Wskaźnik Wz 2 "JAZDA NA OSTRZE"	85
Wskaźnik Wz 3 "JAZDA Z OSTRZA"	86
Wskaźnik Wz 4 "JAZDA Z OSTRZA"	86
Wskaźnik Wz 5 "JAZDA PO PROSTEJ W PRAWO"	87
Wskaźnik Wz 6 "JAZDA PO PROSTEJ W LEWO"	87
Wskaźnik Wz 7 "JAZDA PO ŁUKU W LEWO"	88
Wskaźnik Wz 8 "JAZDA PO ŁUKU W PRAWO"	88
§50.....	89
Wskaźnik W 1 "WSKAŹNIK USYTUOWANIA"	90
Wskaźniki W 2 "WSKAŹNIKI KIERUNKU JAZDY"	90
Wskaźnik W 3 "WSKAŹNIK UNIEWAŻNIENIA"	91
Wskaźnik W 4 "WSKAŹNIK ZATRZYMANIA"	91
Wskaźnik W 5 "WSKAŹNIK PRZETACZANIA"	92
Wskaźnik W 6 "WSKAŹNIK OSTRZEGANIA"	92
Wskaźniki W 6a "WSKAŹNIK OSTRZEGANIA"	93
Wskaźniki W 6b "WSKAŹNIK OSTRZEGANIA"	93
Wskaźniki W 7 "WSKAŹNIK OSTRZEGANIA"	93
Wskaźnik W 8 "WSKAŹNIK OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI"	94
„WSKAŹNIKI ODCINKA OGRANICZONEJ PRĘDKOŚCI W9 i W 14"	95
WSKAŹNIK W 9 "WSKAŹNIK ODCINKA OGRANICZONEJ PRĘDKOŚCI"	95
WSKAŹNIK W 14 "WSKAŹNIK ODCINKA OGRANICZONEJ PRĘDKOŚCI"	96
Wskaźniki W 10a, W 10b "WSKAŹNIKI ODCINKA Z POPYCHANIEM"	98
Wskaźniki W 11a i W 11b "WSKAŹNIKI UPRZEDZAJĄCE"	99
Wskaźniki W 13 "WSKAŹNIK TOROWY"	101

Wskaźnik W 15 "WSKAŹNIK ZMIANY LOKALIZACJI"	101
Wskaźnik W 17 "WSKAŹNIK UKRESU"	102
Wskaźnik W 19 "WSKAŹNIK UPREDZAJĄCY O BRAKU DROGI HAMOWANIA"	102
Wskaźnik W 20 "WSKAŹNIK BRAKU DROGI HAMOWANIA"	103
Wskaźnik W 21 "WSKAŹNIK PODWYŻSZENIA PRĘDKOŚCI"	104
Wskaźnik W 22 "WSKAŹNIK JAZDY POCIĄGU TOWAROWEGO"	104
Wskaźnik W 23 "WSKAŹNIK ODCINKA IZOLOWANEGO"	105
Wskaźnik W 24 "WSKAŹNIK KIERUNKU PRZECIWNEGO"	105
Wskaźnik W 27a "WSKAŹNIK ZMIANY PRĘDKOŚCI"	106
Wskaźnik W 28 "WSKAŹNIK KANAŁU RADIOWEGO"	106
Wskaźnik W 29 "WSKAŹNIK NAWIĄZANIA ŁĄCZNOŚCI"	107
Wskaźnik W 30 "WSKAŹNIK WAŻENIA SKŁADU"	108
Wskaźnik W 31 "WSKAŹNIK KASOWANIA"	108
§51	108
Wskaźnik We 1 "WSKAŹNIK UPREDZAJĄCY O OPUSZCZENIU PANTOGRAFU"	109
Wskaźniki We 2a, We 2b, We 2c „WSKAŹNIKI OPUSZCZENIA PANTOGRAFU"	110
Wskaźniki We 3a, We 3b "WSKAŹNIKI PODNIESIENIA PANTOGRAFU"	111
Wskaźniki We 4a, We 4b, We 4c "WSKAŹNIKI ZAKAZU WJAZDU ELEKTRYCZNYCH POJAZDÓW TRAKCYJNYCH"	112
Wskaźniki We 8a, We 8b, We 8c "WSKAŹNIKI JAZDY BEZPRĄDOWEJ"	113
Wskaźniki We 9a, We 9b "WSKAŹNIKI JAZDY POD PRĄDEM"	114
ROZDZIAŁ XIV SYGNAŁY NA SEMAFORACH ŚWIETLNYCH, TARCZACH OSTRZEGAWCZYCH I SYGNALIZATORACH POWTARZAJĄCYCH, STOSOWANE DO ODWOŁANIA	115
SYGNAŁ "WOLNA DROGA ZE ZMNIEJSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ" LUB "WOLNA DROGA ZE ZMNIEJSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ. NASTĘPNY SEMAFOR NADAJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ"	115
SYGNAŁ "WOLNA DROGA. NASTĘPNY SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ ZE ZMNIEJSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ"	116
"SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ "WJAZD ZE ZMNIEJSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ. NASTĘPNY SEMAFOR WSKAZUJE STÓJ" LUB SYGNAŁ "WOLNA DROGA ZE ZMNIEJSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ. NASTĘPNY SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ"	116
"SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ ZE ZMNIEJSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ"	117
TABELA ZMIAN	118

ROZDZIAŁ I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Podstawa prawna

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.

§ 2

Cel i zakres obowiązywania instrukcji

Instrukcja stosowana jest na liniach kolejowych normalnotorowych i szerokotorowych zarządzanych przez CARGOTOR Sp. z o.o. oraz licencjonowani przewoźnicy na podstawie zawartych umów.

§ 3

Postanowienia ogólne

1. W sygnalizacji na liniach kolejowych stosuje się:
 - 1) sygnały, za pomocą których przekazuje się nakazy lub polecenia wykonania określonych czynności związanych z ruchem pociągów, manewrami taboru kolejowego, bezpieczeństwem ruchu, mienia kolejowego i osób;
 - 2) wskaźniki, za pomocą których przekazuje się nakazy lub polecenia nieobjęte sygnałami oraz informacje związane z ruchem pociągów, manewrami lub bezpieczeństwem ruchu, mienia kolejowego i osób.
2. Sygnały, o których mowa w ust. 1 pkt 1, mogą być:
 - 1) nadawane przez:
 - a) sygnalizatory przytorowe,
 - b) semafony,
 - c) tarcze ostrzegawcze semaforowe,
 - d) tarcze manewrowe,
 - e) sygnalizatory powtarzające,
 - f) sygnalizatory sygnału zastępczego oraz
 - g) tarcze ostrzegawcze przejazdowe;
 - 2) przekazywane przez stałe lub przenośne tarcze albo latarnie;
 - 3) dawane przez osoby do tego uprawnione;
 - 4) na taborze kolejowym;
 - 5) ostrzegawcze i alarmowe.
3. Wskaźniki, o których mowa w ust. 1 pkt 2, mogą być:
 - 1) zwrotnicowe;
 - 2) ogólnoeksplatacyjne;
 - 3) dotyczące zelektryfikowanych linii kolejowych.
4. Sygnały i wskaźniki, o których mowa w niniejszej instrukcji, stosuje się do prowadzenia ruchu kolejowego z prędkością nie większą niż 160km/h.

§ 4

1. Sygnał, który nie odpowiada ściśle obrazowi ustalonemu w niniejszej instrukcji jest sygnałem wątpliwym.
2. Sygnał wątpliwy na semaforze albo brak świateł na semaforze świetlnym oznacza sygnał "Stój", z tym zastrzeżeniem, że jeżeli w porze nocnej semafor kształtowy wskazuje nocny sygnał Sr 1 "Stój" albo nocny sygnał jest nieoświetlony lub wątpliwy i jednocześnie semafor ten wskazuje sygnał dzienny zezwalający na jazdę, a przed tym semaforem nie ustawiono tarczy zatrzymania - sygnał D 1, ważny jest sygnał dzienny.
3. Sygnał wątpliwy lub brak świateł na każdym innym sygnalizatorze niż semafor należy rozumieć w taki sposób, który zapewnia zachowanie większego stopnia bezpieczeństwa ruchu.
4. W przypadku spostrzeżenia lub usłyszenia dwóch różnych sprzecznych sygnałów należy stosować się do tego sygnału, który zapewnia zachowanie większego stopnia bezpieczeństwa ruchu.

§ 5

1. Nieczynne, to znaczy nieoddane do użytku lub unieważnione, sygnalizatory świetlne oznaczone są wskaźnikiem kasowania W 31 zawieszonym pod latarnią sygnalizatora.
2. Nieczynne sygnalizatory kształtowe oznaczone są wskaźnikiem kasowania W 31 umieszczonym na ramieniu, na tarczy lub latarni albo przez opuszczenie pionowo ramion semafora lub zdjęcie tarczy sygnalizatora kształtowego.
3. Sygnalizatorów nieczynnych nie oświetla się.

§ 6

Pracownicy kolejowi powinni znać sygnał "Stój", "Alarm" i "Pożar" i umieć je podawać w przypadku wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, życia ludzkiego lub mienia.

§ 7

Wzory sygnałów i wskaźników stosowanych na liniach kolejowych normalnotorowych i szerokotorowych określa niniejsza instrukcja.

ROZDZIAŁ II

SYGNAŁY NADAWANE PRZEZ SEMAFORY

§ 8

1. Semafor kształtowy nadaje sygnały odpowiednim położeniem ramion w dzień i dodatkowo światłami w nocy.
2. Wyróżnia się dwa rodzaje semaforów kształtowych: semafony jednoramienne i dwuramienne. Ramię semafora z przodu jest koloru białego z czerwoną obwódką, natomiast z tyłu jest koloru białego z czarną obwódką. W uzasadnionych przypadkach, w celu zapewnienia lepszej widzialności, kolory ramienia i obwódki mogą być odwrócone.
3. Semafor kształtowy oznacza się umieszczoną na maszcie, widoczną z przodu listwą w biało-czerwone pasy. Część środkowa listwy ma kolor czerwony.
4. Na semaforach kształtowych stosowane są światła wsteczne sygnałów nocnych jeżeli zachodzi taka potrzeba.

§ 9

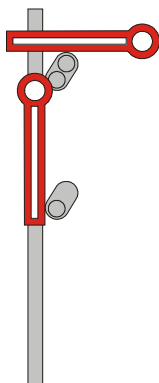
Semafony kształtowe

Semafony kształtowe nadają następujące sygnały:

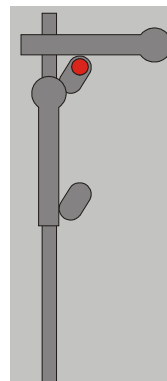
- 1) Sygnał Sr 1 "Stój"
- 2) Sygnał Sr 2 „Wolna droga”
- 3) Sygnał Sr 3 „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością”

Sygnał Sr 1 "STÓJ"

Dzienny:



Nocny:



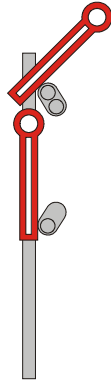
ramię semafora ustawione poziomo, na prawo od masztu semafora

Sygnał Sr 1 nakazuje zatrzymanie pociągu przed semaforem.

Gdy semafor nadaje sygnał górna latarnia pokazuje wstecz duże światło matowobiałe, a na semaforze dwuramiennym - oprócz tego - dolna latarnia ma światło matowobiałe

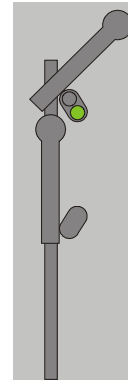
Sygnał Sr 2 "WOLNA DROGA"

Dzienny:



ramię semafora wzniesione pod kątem 45° do poziomu na prawo od masztu semafora zielone światło na semaforze

Nocny:



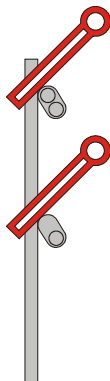
Sygnał Sr 2 zezwala na jazdę z największą dozwoloną prędkością dla danego pociągu na danym odcinku linii kolejowej.

Gdy semafor nadaje sygnał górna latarnia pokazuje wstecz duże światło białe, a na semaforze dwuramiennym oprócz tego – dolna latarnia małe światło matowobiałe

Sygnał Sr 3 "WOLNA DROGA ZE ZMNIĘSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ"

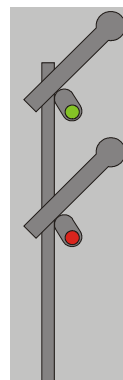
Dzienny:

dwa ramiona semafora wzniesione pod kątem 45° do poziomu, na prawo od masztu semafora



Nocny:

dwa światła na semaforze w pionie: górne światło zielone, dolne pomarańczowe



Sygnal Sr 3 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 40km/h, począwszy od semafora do końca okręgu zwrotnicowego osłanianego tym semaforem; w przypadku semafora wjazdowego lub drogowskazowego prędkość ograniczona do 40km/h obowiązuje na całej drodze przebiegu.

Gdy semafor nadaje sygnał obie latarnie pokazują wstecz duże światła białe. Światła wsteczne należy stosować na wszystkich semaforach kształtowych, jeśli zachodzi taka potrzeba.

§ 10

Semafor światłny

1. Sygnały na semaforach światlnych nadawane są za pomocą jednego światła lub dwóch światel w linii pionowej. Dolne światło może być uzupełnione poziomym pasem światlnym.
2. Pas światlny na semaforze światlnym tworzy sygnał tylko łącznie z dolnym światłem pomarańczowym semafora.
3. Jeżeli sygnał na semaforze zezwala na jazdę ze zmniejszoną prędkością, to jazda z tą prędkością obowiązuje do końca okręgu zwrotnicowego osłanianego tym semaforem, z wyjątkiem jazdy po torach głównych dodatkowych, na których należy stosować na całej drodze przebiegu prędkość wskazaną na semaforze.

§ 11

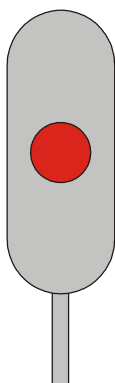
1. Latarnia sygnałowa semafora światlnego może być zamontowana na maszcie lub bezpośrednio na podstawie (semafor karzełkowy) albo zawieszona obok toru lub nad torem.
2. Maszty semaforów odstępowych samoczynnych, na szlakach wyposażonych w blokadę samoczynną, są koloru białego. Jeżeli latarnia sygnałowa takiego semafora zawieszona jest obok toru lub nad torem, to dla oznaczenia rodzaju semafora nad lub pod latarnią sygnałową albo obok niej znajduje się listwa biała. Ostatni semafor samoczynny, usytuowany na szlaku przed semaforem wjazdowym posterunku ruchu, oznakowany jest wskaźnikiem W 18.
3. Maszty semaforów półsamoczynnych, tzn. innych niż wymienione w ust. 2, pomalowane są w poziome pasy czerwono-białe, z tym że pierwszy pas od góry masztu jest czerwony. Jeżeli latarnia sygnałowa zawieszona jest obok toru lub nad torem, to dla oznaczenia rodzaju semafora, nad latarnią sygnałową albo obok niej, znajduje się listwa pomalowana w pasy czerwono-białe.
4. Latarnie sygnałowe semaforów światlnych karzełkowych, z przodu i z boków, pomalowane są w poziome pasy na przemian białe i czerwone.

§ 12

Semafory świetlne nadają następujące sygnały:

- 1) sygnał S 1 "Stój"
- 2) sygnał S 2 "Jazda z największą dozwoloną prędkością"
- 3) sygnał S 3 "Jazda z największą dozwoloną prędkością nie większą niż 160km/h - w przodzie są dwa odstępy blokowe wolne - a przy następnym semaforze z prędkością nie większą niż 100km/h"
- 4) sygnał S 4 "Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60km/h"
- 5) Sygnał S 5 "Następny semafor nadaje sygnał Stój"
- 6) Sygnał S 6 "Jazda z prędkością nieprzekraczającą 100km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością"
- 7) Sygnał S 7 "Jazda z prędkością nieprzekraczającą 100km/h przy tym i następnym semaforze "
- 8) Sygnał S 8 "Jazda z prędkością nieprzekraczającą 100km/h, a przy następnym semaforze z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h"
- 9) Sygnał S 9 "Jazda z prędkością nieprzekraczającą 100km/h, a przy następnym semaforze - Stój"
- 10) Sygnał S 10 "Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością"
- 11) Sygnał S 10a "Jazda z prędkością nieprzekraczającą 60km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością"
- 12) Sygnał S 11 "Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40km/h, a przy następnym semaforze – z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h"
- 13) Sygnał S 11a "Jazda z prędkością nieprzekraczającą 60km/h, a przy następnym semaforze – z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h"
- 14) Sygnał S 12 "Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40km/h, a przy następnym semaforze – z prędkością nieprzekraczającą 40 lub 60 km/h"
- 15) Sygnał S 12a "Jazda z prędkością nieprzekraczającą 60km/h, a przy następnym semaforze – z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h"
- 16) Sygnał S 13 "Jazda z prędkością nieprzekraczającą 40km/h, a przy następnym semaforze - Stój"
- 17) Sygnał S 13a "Jazda z prędkością nieprzekraczającą 60km/h, a przy następnym semaforze - Stój"
- 18) Sygnał zastępczy Sz "Można przejechać obok semafora wskazującego sygnał Sr 1 lub S 1 "Stój" albo sygnał wątpliwy, albo też semafora nieoświetlonego lub przejechać obok sygnalizatora sygnału zastępczego, mającego wyłącznie latarnię ze światłem białym - bez rozkazu pisemnego"

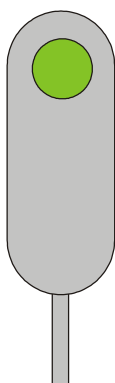
Sygnal S 1
"STÓJ"



dwa ramiona semafora wzniesione pod kątem 45° do poziomu, na prawo od masztu semafora

Sygnal S 1 nakazuje zatrzymanie pociągu przed semaforem

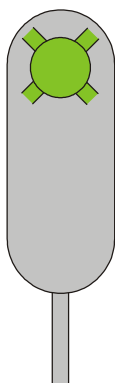
Sygnal S 2
"JAZDA Z NAJWIĘKSZĄ DOZWOLONĄ PRĘDKOŚCIĄ"



jedno zielone światło ciągłe na semaforze

Sygnal S 2 zezwala na jazdę z największą prędkością dozwoloną dla danego pociągu na danym odcinku linii kolejowej i informuje, że na następnym semaforze, jeżeli semafor nadający sygnał S 2 jest z nim uzależniony, nadawany jest sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością

Sygnal S 3
"JAZDA Z NAJWIĘKSZĄ DOZWOLONĄ PRĘDKOŚCIĄ NIE WIĘKSZĄ NIŻ 160KM/H - W PRZODZIE SĄ DWA ODSĘPY BLOKOWE WOLNE - A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE Z PRĘDKOŚCIĄ NIE WIĘKSZĄ NIŻ 100KM/H"



jedno zielone światło migające na semaforze

Sygnal S 3 zezwala na jazdę z największą prędkością dozwoloną dla danego pociągu i danego odcinka linii kolejowej.

Sygnal S 3 nadawany przez:

a) semafor półsamoczynny lub ostatni semafor samoczynny blokady liniowej informuje, że następny semafor może nadawać sygnał zezwalający na

jazdę z prędkością nie większą niż 100km/h; jeżeli maszynista stwierdzi, że sygnał na następnym semaforze nie ogranicza prędkości, to stosuje się do aktualnych wskazań tego semafora, regulując prędkość jazdy, tak aby mógł zatrzymać pociąg przed kolejnym semaforem wskazującym sygnał „Stój”

- b) semafor samoczynny blokady liniowej lub semafor wyjazdowy na szlak wyposażony w samoczynną blokadę liniową informuje, że dwa kolejne odstępy blokowe za tym semaforem są wolne; maszynista powinien tak regulować prędkość jazdy, aby mógł zatrzymać pociąg przed semaforem wskazującym sygnał "Stój"

Sygnał S 4

"NASTĘPNY SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ Z PRĘDKOŚCIĄ ZMNIJSZONĄ DO 40 LUB 60KM/H"



jedno pomarańczowe światło migające na semaforze

Sygnał S 4 zezwala na jazdę z największą prędkością dozwoloną dla danego pociągu na danym odcinku linii kolejowej, wskazaną w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów i informuje, że następny semafor nadaje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nieprzekraczającą 40 lub 60km/h

Sygnał S 5

"NASTĘPNY SEMAFOR NADAJE SYGNAŁ STÓJ"

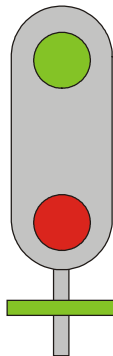


jedno światło pomarańczowe ciągłe na semaforze

Sygnał S 5 informuje, że następny semafor nadaje sygnał "Stój"; maszynista powinien tak regulować prędkość jazdy, aby mógł zatrzymać pociąg przed następnym semaforem wskazującym sygnał "Stój"

Sygnal S 6

"JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 100KM/H, A POTEM Z NAJWIĘKSZĄ DOZWOLONĄ PRĘDKOŚCIĄ"

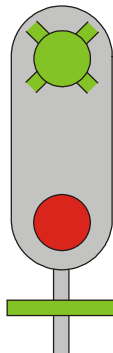


dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas zielony poziomy, górne światło - zielone ciągłe

Sygnal S 6 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 100km/h i informuje, że na następnym semaforze, jeżeli semafor nadający sygnał S 6 jest z nim uzależniony, nadawany jest sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością

Sygnal S 7

"JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 100KM/H PRZY TYM I NASTĘPNYM SEMAFORZE "

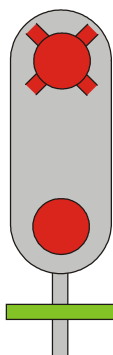


dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas zielony poziomy, górne światło - zielone migające

Sygnal S 7 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 100km/h i informuje, że następny semafor nadaje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie większą niż 100km/h

Sygnal S 8

"JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 100KM/H, A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE Z PRĘDKOŚCIĄ ZMNIEJSZONĄ DO 40 LUB 60 KM/H"

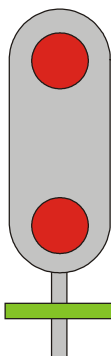


dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas zielony poziomy, górne światło - pomarańczowe migające

Sygnal S 8 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 100km/h i informuje, że następny semafor nadaje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie większą niż 40 lub 60km/h

Sygnal S 9

"JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 100KM/H, A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE - STÓJ"

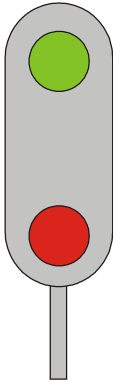


dwa światła na semaforze w jednym pionie - dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas zielony poziomy, górne światło - pomarańczowe ciągłe.

Sygnal S 9 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 100km/h i informuje, że następny semafor nadaje sygnał "Stój";

Sygnal S 10

"JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 40KM/H, A POTEM Z NAJWIĘKSZĄ DOZWOLONĄ PRĘDKOŚCIĄ"

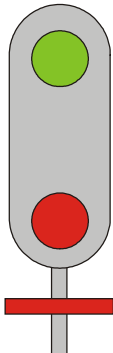


dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a górne - zielone ciągłe

Sygnal S 10 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 40km/h i informuje, że na następnym semaforze, jeżeli semafor nadający sygnał S 10 jest z nim uzależniony, nadawany jest sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością

Sygnal S 10a

"JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 60KM/H, A POTEM Z NAJWIĘKSZĄ DOZWOLONĄ PRĘDKOŚCIĄ"

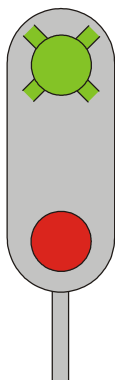


dwa światła na semaforze w jednym pionie - dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas pomarańczowy poziomy, górne światło - zielone ciągłe

Sygnal S 10a zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 60km/h i informuje, że na następnym semaforze, jeżeli semafor nadający sygnał S 10 jest z nim uzależniony, nadawany jest sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością;

Sygnał S 11

"JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 40KM/H, A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE
- Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 100 KM/H"

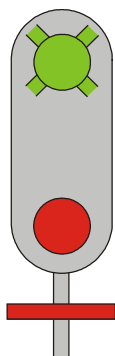


dwa światła na semaforze w pionie - dolne światło pomarańczowe ciągłe, górne zielone migające

Sygnał S 11 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 40km/h i informuje, że następny semafor nadaje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie większą niż 100km/h;

Sygnał S 11a

"JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 60KM/H, A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE
- Z PRĘDKOŚCIĄ NIE PRZEKRACZAJĄCĄ 100 KM/H"

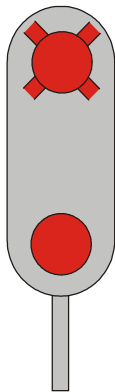


dwa światła na semaforze w pionie - dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas pomarańczowy poziomy, górne światło - zielone migające

Sygnał S 11a zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 60km/h i informuje, że następny semafor nadaje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie większą niż 100km/h

Sygnal S 12

"JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 40KM/H, A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE
- Z PRĘDKOŚCIĄ NIE PRZEKRACZAJĄCĄ 40 LUB 60 KM/H"

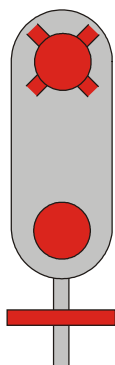


dwa światła na semaforze w jednym pionie - dolne światło pomarańczowe ciągłe, górne światło pomarańczowe migające

Sygnal S 12 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 40km/h i informuje, że następny semafor nadaje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie większą niż 40 lub 60km/h

Sygnal S 12a

"Jazda z prędkością nieprzekraczającą 60km/h, a przy następnym semaforze - z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h"

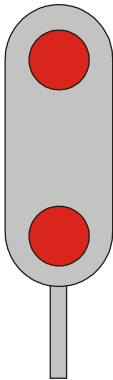


dwa światła na semaforze w jednym pionie - dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas pomarańczowy poziomy, górne światło pomarańczowe migające

Sygnal S 12a zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 60km/h i informuje, że następny semafor nadaje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie większą niż 40 lub 60km/h;

Sygnal S 13

"JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 40KM/H, A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE
- STÓJ"

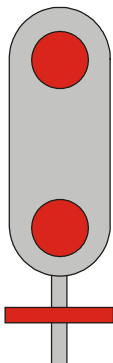


dwa światła pomarańczowe ciągłe na semaforze w pionie

Sygnal S 13 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 40km/h i informuje, że następny semafor nadaje sygnał "Stój"

Sygnal S 13a

"JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 60KM/H, A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE
- STÓJ"



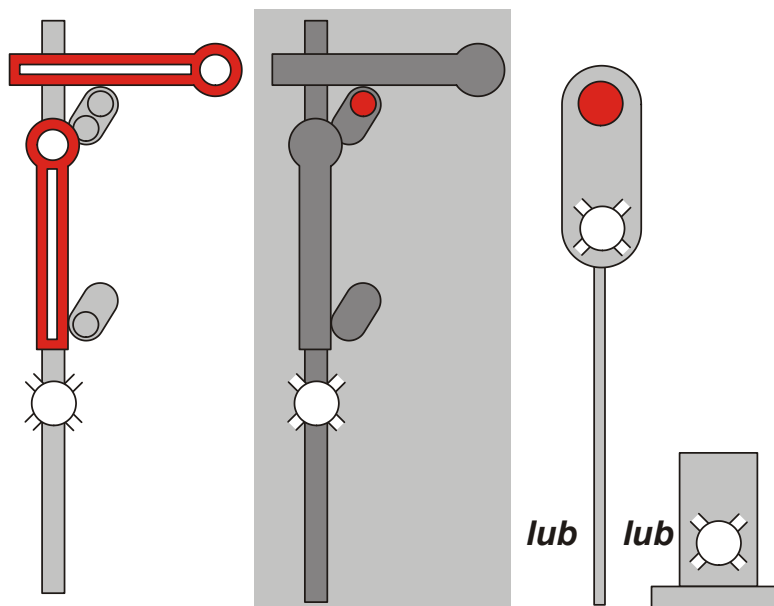
dwa światła pomarańczowe ciągłe na semaforze w jednym pionie, a pod nimi świetlny pas pomarańczowy poziomy

Sygnal S 13a zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 60km/h i informuje, że następny semafor nadaje sygnał "Stój";

Sygnal zastępczy Sz

"MOŻNA PRZEJECHAĆ OBOK SEMAFORA WSKAZUJĄCEGO SYGNAŁ SR 1 LUB S 1 "STÓJ" ALBO SYGNAŁ WĄTPLIWY, ALBO TEŻ SEMAFORA NIEOŚWIETLONEGO LUB PRZEJECHAĆ OBOK SYGNALIZATORA SYGNAŁU ZASTĘPCZEGO, MAJĄCEGO WYŁĄCZNIE LATARNIĘ ZE ŚWIATŁEM BIAŁYM - BEZ ROZKAZU PISEMNEGO"

jedno światło matowobiałe migające na semaforze lub maszcie semafora, albo na maszcie semafora nieoświetlonego, albo umieszczone na osobnej podstawie



Sygnal zastępczy Sz zezwala na:

- jazdę do następnego semafora, tarczy zaporowej, miejsca ustawienia tarczy zatrzymania **D 1**,
- jazdę, która może odbywać się z prędkością nie większą niż 40km/h i nie wymaga zatrzymania się przed nim; maszynista powinien jednak tak regulować prędkość jazdy, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody; przy wyjeździe na szlak bez blokady samoczynnej jazda z prędkością do 40km/h obowiązuje w granicach posterunku ruchu.

Wyjazd pociągu na szlak z blokadą samoczynną na podstawie sygnału zastępczego, rozkazu pisemnego doręczonego drużynie pociągowej lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności powinien odbywać się ze szczególną ostrożnością, tak aby maszynista mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody, przy tym prędkość jazdy nie może przekraczać 20km/h; jazda pociągu z ostrożnością obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę, o ile maszynista nie otrzymał rozkazu pisemnego z informacją, że samoczynne semafony odstępowe są nieważne.

§ 13

1. Pociąg zatrzymany przed semaforem wskazującym sygnał Sr 1 lub S 1 "Stój", nieoświetlonym lub wskazującym białe światło bądź sygnał wątpliwy, z wyjątkiem semafora odstępowego samoczynnego, może jechać dalej, jeżeli na semaforze ukaże się sygnał zezwalający lub sygnał zastępczy, albo na rozkaz pisemny, doręczony drużynie pociągowej lub przekazany za pomocą urządzeń łączności.
2. Pociąg zatrzymany wskutek braku semafora kształtowego lub świetlnego na miejscu, na którym poprzednio się znajdował, jak również pociąg zatrzymany przed sygnałem D 1 "Stój" na przenośnej tarczy zatrzymania ustawionej w miejscu brakującego semafora może jechać dalej na rozkaz pisemny, doręczony drużynie pociągowej lub przekazany za pomocą urządzeń łączności.
3. Pociąg zatrzymany przed semaforem odstępowym samoczynnym wskazującym sygnał S 1 "Stój", jeżeli nie ukaże się sygnał zezwalający na jazdę, powinien jechać dalej z prędkością nieprzekraczającą 20km/h, o ile nie ma widocznej przeszkody do jazdy. Prędkość pociągu należy tak regulować, aby można było w każdej chwili zatrzymać pociąg w przypadku zauważenia przeszkody. Jazda pociągu z ostrożnością obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę.
4. Sygnał Sr 1 lub S 1 "Stój" na semaforze odnosi się zarówno do pociągów, jak i do manewrów, i oznacza zakaz przejechania obok semafora wskazującego taki sygnał.
5. Manewrujący tabor kolejowy może minąć sygnał Sr 1 lub S 1 "Stój" na semaforze wówczas, gdy uprawniony pracownik wyda pozwolenie na minięcie tego sygnału i poda sygnał Rm 1 "Do mnie" lub Rm 2 "Ode mnie".
6. Sygnał zezwalający na semaforze oznacza zakaz manewrowania na drodze przebiegu pociągu.
7. Sygnał zastępczy oznacza zakaz manewrowania na drodze przebiegu pociągu

ROZDZIAŁ III
SYGNAŁY NADAWANE PRZEZ SYGNALIZATORY POWTARZAJĄCE

§ 14

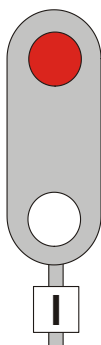
1. Sygnalizator powtarzający nadaje sygnały światłami latarni sygnałowej umieszczonej na maszcie koloru szarego lub zawieszonej obok toru.
2. Zabrania się stosowania sygnalizatorów powtarzających na szlakach z blokadą samoczynną.
3. W razie konieczności można stosować więcej niż jeden, ale nie więcej niż trzy sygnalizatory powtarzające.
4. Sygnalizatory powtarzające zaopatruje się w tablice wskazujące czarnymi pasami pionowymi na białym tle kolejność tych sygnalizatorów, licząc od semafora, do którego się odnoszą.

§ 15

Na sygnalizatorach powtarzających stosuje się następujące sygnały:

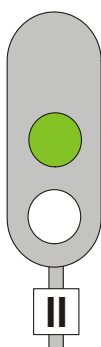
- 1) sygnał Sp 1 "Semafor wskazuje sygnał Sr 1 lub S 1 Stój";
- 2) sygnał Sp 2 "Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością";
- 3) sygnał Sp 3 "Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h";
- 4) sygnał Sp 4 "Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h".

Sygnal Sp 1
"SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ SR 1 LUB S 1 STÓJ"



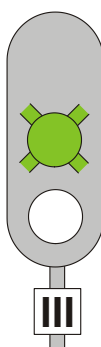
dwa światła w pionie: dolne - białe, górne - pomarańczowe

Sygnal Sp 2
"SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ Z NAJWIĘKSZĄ DOZWOLONĄ PRĘDKOŚCIĄ"



dwa światła w pionie: dolne - białe, górne - zielone

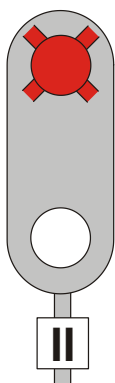
Sygnal Sp 3
"SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ Z PRĘDKOŚCIĄ
NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 100 KM/H"



dwa światła w pionie: dolne - białe, górne - zielone migające

Sygnał Sp 4

"SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ Z PRĘDKOŚCIĄ ZMNIĘSZONĄ
DO 40 LUB 60 KM/H"



dwa światła w pionie: dolne - białe, górne - pomarańczowe migające

ROZDZIAŁ IV
SYGNAŁY NADAWANE PRZEZ TARCZE OSTRZEGAWCZE SEMAFOROWE

§ 16

1. Wyróżnia się następujące rodzaje tarczy ostrzegawczej semaforowej kształtowej:
 - 1) tarcza ostrzegawcza dwustawna, na której można nastawić dwa sygnały;
 - 2) tarcza ostrzegawcza trójstawna, na której można nastawić trzy sygnały;
 - 3) tarcza ostrzegawcza nieruchoma.
2. Tarcza ostrzegawcza dwustawna nadaje sygnały za pomocą dysku koloru pomarańczowego z czarnym pierścieniem i białą obwódką, obracającego się o kąt około 90° względem poziomej osi oraz latarni sygnałowej przesłanianej pomarańczowym lub zielonym szkłem.
3. Tarcza ostrzegawcza trójstawna nadaje sygnały za pomocą dysku koloru pomarańczowego z czarnym pierścieniem i białą obwódką, obracającego się o kąt około 90° względem poziomej osi, latarni sygnałowej przesłanianej pomarańczowym lub zielonym szkłem oraz białej strzały z czerwoną obwódką, umieszczonej na maszcie pod tarczą.
4. Sygnał tarczy ostrzegawczej nieruchomej stanowi dysk koloru pomarańczowego z czarnym pierścieniem i białą obwódką oraz latarnią z pomarańczowym szkłem na tarczy.
5. Tarcze ostrzegawcze semaforowe kształtowe stosuje się przed semaforami kształtowymi.
6. Na liniach kolejowych, na których dopuszczalna prędkość jest nie większa niż 40km/h, w wyjątkowych przypadkach, przed semaforami świetlnymi można stosować tarcze ostrzegawcze nieruchome.
7. Dla kontrolowania, czy świeci się latarnia kształtowej tarczy ostrzegawczej, stosuje się światła wsteczne.

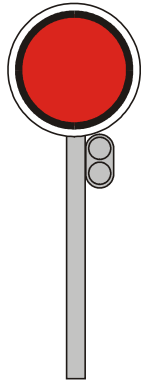
§ 17

Tarcza ostrzegawcza kształtowa dwustawna nadaje następujące sygnały:

- 1) sygnał Od 1 "Semafor wskazuje sygnał Sr 1 Stój":
 - a) dzienny
 - b) nocny
- 2) sygnał Od 2 "Semafor wskazuje sygnał Sr 2 lub Sr 3 zezwalający na jazdę":
 - a) dzienny
 - b) nocny

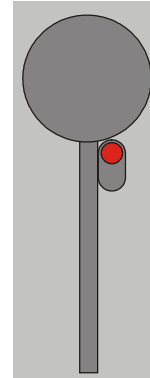
Sygnal Od 1
"SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ SR 1 STÓJ":

Dzienny:



dysk pomarańczowy z czarnym pierścieniem
i białą obwódką ustawiony pionowo

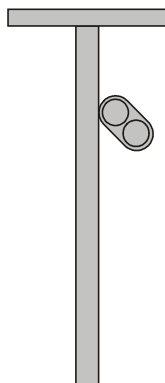
Nocny:



pomarańczowe światło poniżej dysku

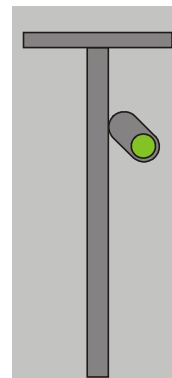
Sygnal Od 2
"SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ SR 2 LUB SR 3 ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ"

Dzienny:



dysk w położeniu poziomym

Nocny:



zielone światło poniżej dysku

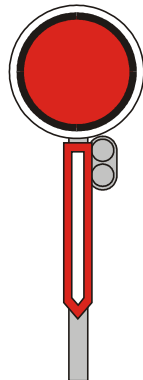
§ 18

Tarcza ostrzegawcza kształtowa trójkątna nadaje następujące sygnały:

- 1) sygnał Ot 1 "Semafor wskazuje sygnał Sr 1 - Stój":
 - a) dzienny
 - b) nocny:
- 2) sygnał Ot 2 "Semafor wskazuje sygnał Sr 2 Wolna droga":
 - a) dzienny
 - b) nocny
- 3) sygnał Ot 3 "Semafor wskazuje sygnał Sr 3 Wolna droga ze zmniejszoną prędkością":
 - a) dzienny
 - b) nocny

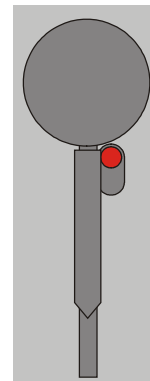
Sygnał Ot 1 "SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ SR 1 - STÓJ":

Dzienny:



okrągły dysk pomarańczowy z czarnym pierścieniem i białą obwódką, a pod nim biała strzała z czerwoną obwódką - skierowana ostrzem w dół

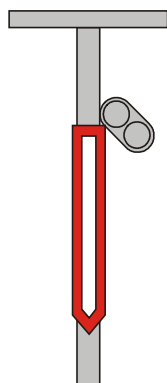
Nocny:



pomarańczowe światło poniżej dysku

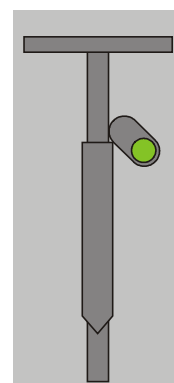
Sygnał Ot 2
"SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ SR 2 WOLNA DROGA"

Dzienny:



dysk w położeniu poziomym, a pod nim biała strzała z czerwoną obwódką, skierowana ostrzem w dół

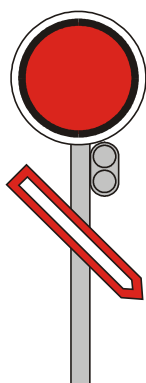
Nocny:



zielone światło poniżej dysku

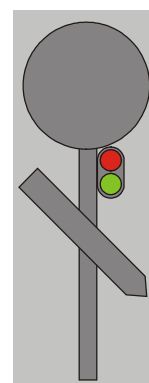
Sygnał Ot 3
"SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ SR 3 WOLNA DROGA ZE ZMNIĘSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ"

Dzienny:



okrągły dysk pomarańczowy z czarnym pierścieniem i białą obwódką, a pod nim biała strzała z czerwoną obwódką, skierowana ostrzem ukośnie w dół na prawo pod kątem 45° od masztu tarczy

Nocny:



dwa światła w pionie poniżej dysku: dolne światło zielone, a górne - pomarańczowe

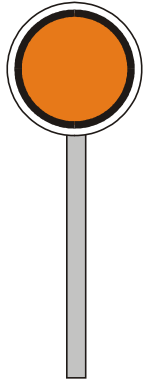
§ 19

1. Tarcza ostrzegawcza nieruchoma nadaje tylko jeden sygnał: sygnał On "W odległości drogi hamowania znajduje się semafor":
 - 1) dzienny
 - 2) nocny
2. Na tarczy ostrzegawczej nieruchomej, której dysk jest odblaskowy, nie stosuje się sygnału nocnego.
3. Tarcza ostrzegawcza nieruchoma nakazuje zmniejszenie prędkości tak, aby można było zatrzymać pociąg przed semaforem, gdy semafor ten wskazuje sygnał "Stój".

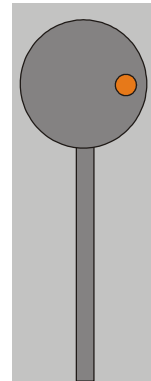
Sygnał On

"W odległości drogi hamowania znajduje się semafor"

Dzienny:



Nocny:



nieruchomy pomarańczowy dysk z czarnym pierścieniem i białą obwódką jedno pomarańczowe światło na dysku

§ 20

1. Tarcza ostrzegawcza semaforowa świetlna nadaje sygnały światłem latarni sygnałowej umieszczonej na maszcie koloru szarego lub zawieszanej obok toru.
2. Tarcze ostrzegawcze semaforowe świetlne ustawia się przed semaforami świetlnymi, jak również przed semaforami kształtowymi.

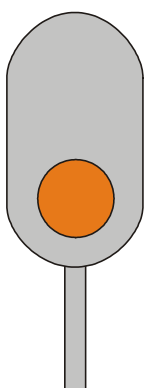
§ 21

Tarcza ostrzegawcza semaforowa świetlna nadaje następujące sygnały:

- 1) sygnał Os 1 "Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał Stój"
- 2) sygnał Os 2 "Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością"
- 3) sygnał Os 3 "Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nieprzekraczającą 100km/h"
- 4) sygnał Os 4 "Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60km/h": jedno światło pomarańczowe migające na tarczy.

Sygnał Os 1

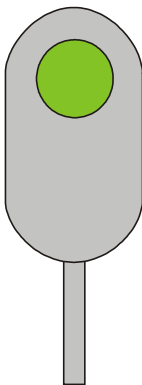
"SEMAFOR, DO KTÓREGO SIĘ TARCZA ODNOSI, WSKAZUJE SYGNAŁ STÓJ"



jedno światło pomarańczowe ciągłe na tarczy

Sygnał Os 2

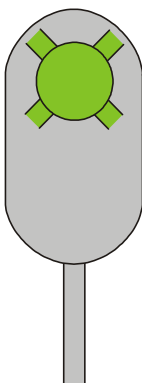
"SEMAFOR, DO KTÓREGO SIĘ TARCZA ODNOSI, WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ Z NAJWIĘKSZĄ DOZWOLONĄ PRĘDKOŚCIĄ"



jedno światło zielone ciągłe na tarczy

Sygnal Os 3

"SEMAFOR, DO KTÓREGO SIĘ TARCZA ODNOSI, WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 100KM/H"



jedno światło zielone migające na tarczy

Sygnal Os 4

"SEMAFOR, DO KTÓREGO SIĘ TARCZA ODNOSI, WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ Z PRĘDKOŚCIĄ ZMNIJSZONĄ DO 40 LUB 60KM/H"



jedno światło pomarańczowe migające na tarczy

ROZDZIAŁ IV
TARCZE MANEWROWE

§ 22

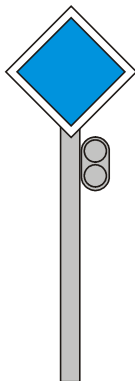
1. Stosuje się następujące tarcze manewrowe:
 - 1) tarcze manewrowe kształtowe, które nadają sygnały odpowiednim położeniem kwadratowej tarczy obracającej się wzdłuż przekątnej o kąt 90° wokół poziomej osi i w nocy dodatkowo światłami koloru:
 - a) niebieskiego - gdy manewr jest zabroniony,
 - b) mlecznobiałego - gdy manewr jest dozwolony;
 - 2) tarcze manewrowe świetlne, które nadają za pomocą jednego światła:
 - a) niebieskiego - gdy manewr jest zabroniony,
 - b) matowobiałego - gdy manewr jest dozwolony.
2. Sygnały nadawane przez tarcze manewrowe odnoszą się tylko dojazd manewrowych.

§ 23

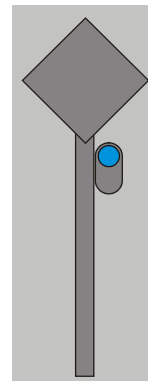
1. Tarcze manewrowe kształtowe nadają następujące sygnały:
 - 1) sygnałem 1 "Jazda manewrowa zabroniona":
 - a) dzienny
 - b) nocny
 - 2) sygnałem 2 "Jazda manewrowa dozwolona":
 - a) dzienny
 - b) nocny
2. Jeżeli tarcza manewrowa kształtowa wskazuje stale sygnałem 1 "Jazda manewrowa zabroniona", dopuszcza się niestosowanie sygnału nocnego, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, pod warunkiem że tarcza jest odbłaskowa.

Sygnał 1
"JAZDA MANEWROWA ZABRONIONA"

Dzienny:



Nocny:

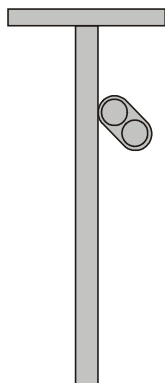


kwadratowa tarcza niebieska z białą niebieskie światło na maszcie pod

obwódką, ustawioną przekątną tarczą
pionowo

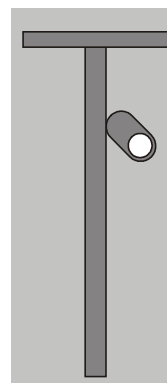
Sygnal 2
"JAZDA MANEWROWA DOZWOLONA"

Dzienny:



tarcza w położeniu poziomym

Nocny:

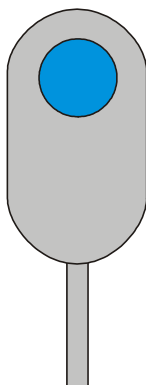


matowobiałe światło na maszcie pod tarczą

§ 24

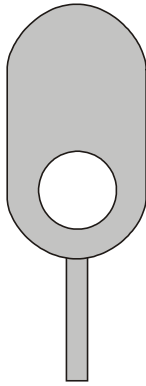
1. Tarcze manewrowe świetlne nadają następujące sygnały:
 - 1) sygnał Ms 1 "Jazda manewrowa zabroniona"
 - 2) sygnał Ms 2 "Jazda manewrowa dozwolona"
2. Jeżeli nie jest możliwe podanie na tarczy manewrowej świetlnej sygnałem 2 lub Ms 2, manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza sygnalizator zabraniający dalszej jazdy, gdy upoważniony pracownik da zezwolenie na jazdę oraz sygnał odpowiednio **Rm 1 "Do mnie"** lub **Rm 2 "Ode mnie"**.

Sygnal Ms 1
"JAZDA MANEWROWA ZABRONIONA"



jedno niebieskie światło na tarczy

Sygnał Ms 2
"JAZDA MANEWROWA DOZWOLONA"



jedno matowobiałe światło na tarczy

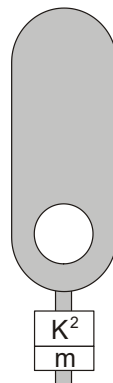
§25

1. Sygnały manewrowe mogą być również nadawane przez semafor światlny, oznaczone literą "m" na tabliczce opisowej.
2. Sygnał S 1 "Stój" na semaforze, o którym mowa w ust. 1, odnosi się również do manewrów.
3. Semafor, o którym mowa w ust. 1, nadaje sygnał Ms 2 "Jazda manewrowa dozwolona" światłem matowobiałym.
4. Jeżeli nie jest możliwe nastawienie sygnału Ms 2 na semaforze, o którym mowa w ust. 1, manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza ten semafor wskazujący sygnał "Stój", gdy upoważniony pracownik wyda zezwolenie na jazdę oraz sygnał odpowiednio **Rm 1 "Do mnie" lub Rm 2 "Ode mnie"**.

Sygnał S 1
"STÓJ"



Sygnał Ms 2
"JAZDA MANEWROWA DOZWOLONA"



§26

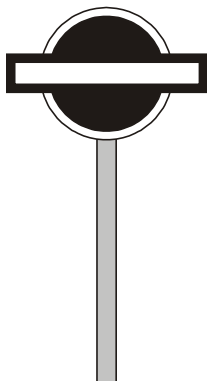
1. Stosuje się następujące tarcze rozrządowe:
 - 1) tarcze rozrządowe kształtowe, które nadają sygnały za pomocą podłużnego ruchomego białego ramienia z czarną obwódką, oświetlonego w porze nocnej, obracającego się na tle nieruchomej okrągłej, czarnej tarczy z białą obwódką, umieszczonej na maszcie, zwróconego w kierunku lokomotywy pchającej tabor kolejowy;
 - 2) tarcze rozrządowe świetlne, które nadają sygnały za pomocą umieszczonych na maszcie latarni.
2. Tarcze rozrządowe ustawia się na szczycie góry rozrządowej, a w razie potrzeby stosuje się ich powtarzacze przed grzbietem góry. Powtarzacze wskazują takie same sygnały, jak tarcze ustawione na szczycie góry rozrządowej.
3. Jeżeli na górze rozrządowej są dwa tory, można stosować oddzielne tarcze rozrządowe i ich powtarzacze, odnoszące się do każdego z tych torów.

§27

1. Tarcze rozrządowe nadają następujące sygnały:
 - 1) sygnał Rt 1 "Pchanie zabronione":
 - a) dzienny
 - b) nocny
 - c) dzienny i nocny
 - 2) sygnał Rt 2 "Pchać powoli":
 - a) dzienny
 - b) nocny
 - c) dzienny i nocny
 - 3) sygnał Rt 3 "Pchać z umiarkowaną prędkością":
 - a) dzienny
 - b) nocny
 - c) dzienny i nocny
 - 4) sygnał Rt 4 "Cofnąć" - dzienny i nocny
 - 5) sygnał Rt 5 "Podepchnąć skład do górki" - dzienny i nocny
2. Jeżeli nie można nastawić na tarczy rozrządowej sygnału zezwalającego na pchanie taboru kolejowego poza tarczę, to pchanie taboru kolejowego jest dozwolone tylko wówczas, gdy upoważniony do tego pracownik, po uprzednim ustnym poinformowaniu drużyny trakcyjnej, że pchanie jest dozwolone poza tarczę, da ręczny sygnał Rm 1 "Do mnie" lub polecenie pchania będzie przekazane za pomocą megafonu lub innego środka łączności.
3. Jeżeli nie można nastawić na tarczy rozrządowej sygnału Rt 4 "Cofnąć" lub zachodzi potrzeba cofnięcia składu z górki, wyposażonej w kształtową tarczę rozrządową, to cofnięcie składu z górki dozwolone jest tylko wówczas, gdy pracownik do tego upoważniony, po uprzednim ustnym poinformowaniu drużyny trakcyjnej, że należy cofnąć tabor kolejowy, da ręczny sygnał Rm 2 "Ode mnie" lub polecenie cofnięcia będzie przekazane za pomocą megafonu lub innego środka łączności.

Sygnal Rt 1
"PCHANIE ZABRONIONE"

Dzienny:



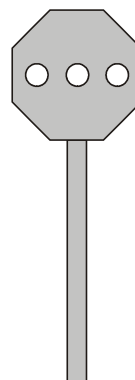
podłużne białe ramię
ustawione poziomo

Nocny:



oświetlone podłużne białe
ramię ustawione poziomo

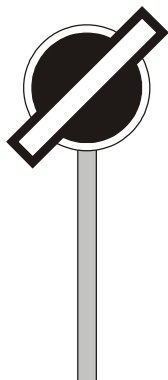
Dzienny i nocny:



szereg białych świateł
tworzących linię poziomą

Sygnal Rt 2
„PCHAĆ POWOLI”

Dzienny:



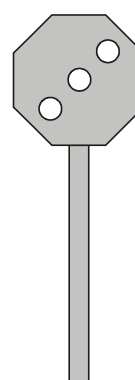
podłużne białe ramię
ustawione ukośnie prawym
końcem do góry pod kątem
45°

Nocny:



oświetlone podłużne białe
ramię ustawione ukośnie
prawym końcem do góry
pod kątem 45°

Dzienny i nocny:

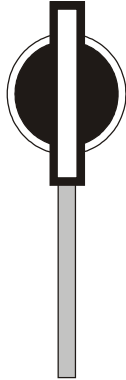


szereg białych świateł
tworzących linię ukośną
wznoszącą się pod kątem
45°

Sygnal Rt 2 oznacza, że można pchać tabor kolejowy z prędkością nieprzekraczającą 3km/h

Sygnal Rt 3
"PCHAĆ Z UMIARKOWANĄ PRĘDKOŚCIĄ"

Dzienny:



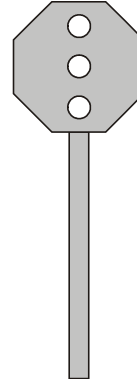
podłużne białe
ustawione pionowo

Nocny:



oświetlone podłużne białe
ramię ustawione pionowo

Dzienny i nocny:

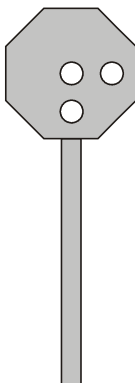


szereg białych światel
tworzących linię pionową

Sygnal Rt 3 oznacza, że można pchać tabor kolejowy z prędkością nieprzekraczającą 5km/h, jeżeli regulamin techniczny nie stanowi inaczej.

Sygnal Rt 4
"COFNAĆ"

Dzienny i nocny:

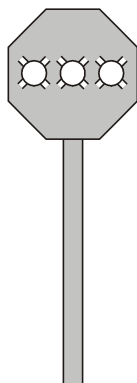


szereg białych światel tworzących kąt prosty, zwrócony ramionami w prawo i w dół

Sygnal Rt 4 oznacza, że należy cofnąć skład manewrowy z górki; sygnał ten stosuje się tylko na tarczach rozrządowych świetlnych.

Sygnal Rt 5
"PODEPCHNAĆ SKŁAD DO GÓRKI"

Dzienny i nocny:



dzienny i nocny szereg białych migających jednocześnie świateł tworzących linię poziomą.

Sygnal Rt 5 oznacza, że można podepchnąć skład do górki w czasie, gdy z sąsiedniego toru są spychane wagony przez górkę; w razie potrzeby rozróżnienia, z którego spośród kilku torów ma nastąpić podpychanie, sygnal Rt 5 powinien być podawany jednocześnie z sygnałem Ms 2 "Jazda manewrowa dozwolona" podanym na tarczy manewrowej ustawionej przy właściwym torze; podpychanie powinno odbywać się z prędkością nieprzekraczającą 15km/h; sygnal Rt 5 stosuje się tylko na tarczach rozrządowych świetlnych.

ROZDZIAŁ V
ZASADY UMIESZCZANIA SYGNALIZATORÓW

§28

1. Na stacji oraz na szlaku jednotorowym sygnalizatory są umieszczane (ustawiane lub zawieszane) po prawej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. W uzasadnionych przypadkach przy torze głównym dodatkowym, semafor może być zawieszony nad torem, do którego się odnosi. Tarcze ostrzegawcze ustawia się według zasad określonych w ust. 4 i 5.
3. Na szlaku dwutorowym sygnalizatory umieszcza się po zewnętrznej stronie torów.
4. Na szlaku o liczbie torów większej niż dwa przy torach skrajnych sygnalizatory umieszcza się po zewnętrznej stronie torów, zgodnie z ust. 3, natomiast przy torach nieskrajnych - po prawej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy.
5. W przypadku równoległego zbliżenia na szlaku dwóch lub więcej torów należy przestrzegać następujących zasad:
 - 1) na odcinku, na którym tory leżą obok siebie, sygnalizatory umieszcza się według zasad określonych w ust. 3 i 4,
 - 2) na odcinkach, na których tory są oddalone od siebie, sygnalizatory umieszcza się według zasad określonych w ust. 1, 3 i 4.
6. Zasady określone w ust. 3-5 dotyczą zarówno umieszczania sygnalizatorów na szlaku, jak i semaforów wjazdowych na zapowiadawczym posterunku ruchu.
7. Jeżeli warunki miejscowe nie pozwalają na umieszczenie semafora, sygnalizatora sygnału zastępczego lub tarczy ostrzegawczej zgodnie z zasadami określonymi w ust. 1-5, to sygnalizator ten może być umieszczony w innym miejscu.
8. W przypadku, o którym mowa w ust. 7, w miejscu, w którym powinien znajdować się sygnalizator, umieszcza się wskaźnik W 15. Sygnalizatory powtarzające powinny być umieszczane po tej samej stronie toru, co semafor, do którego się odnoszą.

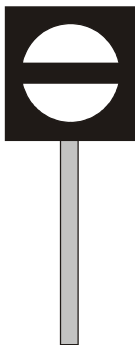
ROZDZIAŁ VI

SYGNAŁY ZAMKNIĘCIA TORU

§29

1. Sygnały zamknięcia toru stosuje się na tarczach zaporowych, wykolejnicach, obrotnicach, wągach pomostowych oraz kozłach oporowych.
2. Sygnał zamknięcia toru stosuje się także na punktach przestawczych zestawów kołowych.
3. Tarcza zaporowa nadaje sygnał zabraniający albo zezwalający na jazdę po torach stacyjnych. Do kontroli, czy świeci się latarnia tarczy zaporowej, stosuje się światła wsteczne.
4. Tarcze zaporowe nadają następujące sygnały:
 - 1) sygnał Z 1 "Stój"
 - 2) sygnał Z 2 "Jazda dozwolona"

Sygnał Z 1 "STÓJ"



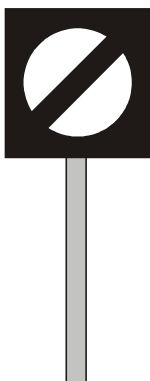
Dzienny i nocny:

kreska pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy

Sygnał Z 1 na tarczy zaporowej jest ważny zarówno dla manewrów, jak i dla pociągów i nakazuje zatrzymanie pociągu lub manewrującego taboru kolejowego przed tą tarczą.

Gdy tarcza ostrzegawcza nadaje **sygnał Z 1**, latarnia pokazuje wstecz dwa mlecznobiałe światła w linii poziomej.

Sygnał Z 2 "JAZDA DOZWOLONA"



Dzienny i nocny:

kreska ukośna czarna pod kątem 45° w górę ku stronie prawej, na tle białej okrągłej tarczy

Sygnał Z 2 na tarczy zaporowej zezwala na przejazd manewrującego taboru kolejowego poza tę tarczę

Gdy tarcza ostrzegawcza nadaje **sygnał Z 2**, latarnia pokazuje wstecz dwa mlecznobiałe światła w linii ukośnej wznoszącej się pod kątem 45° ku stronie

prawej

5. Pociąg zatrzymany przed tarczą zaporową nadającą sygnał Z 1 "Stój" może jechać dalej na rozkaz, doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności drużynie pociągowej.

6. Manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza tarczę zaporową na sygnał Z 2 "Jazda dozwolona", a w razie niemożności nastawienia na tarczy tego sygnału - gdy upoważniony pracownik da pozwolenie na minięcie sygnału Z 1 "Stój" na tarczy zaporowej, a ponadto nada sygnał Rm 1 "Do mnie" lub Rm 2 "Ode mnie".
7. W przypadku torów zakończonych kozłem oporowym tarczę zaporową wskazującą stale sygnał Z 1 "Stój" lub semafor świetlny stale wskazujący sygnał S 1 "Stój" ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, w miejscu, gdzie rozpoczyna się odcinek zasypany piaskiem, a przy rampach - z prawej strony toru, na wysokości belki zderzakowej kozła oporowego.
8. Przed kozłami oporowymi na torach, na których w porze ciemnej nie manewruje się i na które nie wjeżdżają pociągi, albo manewruje się sporadycznie lub wykonywanie planowanych manewrów zajmuje niewielką część doby – a oświetlenie zewnętrzne w czasie manewrowania zapewnia dobrą widoczność sygnału, można zamiast stosować tarcze nieoświetlone, dające takie same wskazanie, jakie daje latarnia sygnału Z1 „Stój”. Zaleca się, żeby takie tarcze były wykonane z materiałów odbłaskowych.

§30

1. Latarnie wykolejnicowe nadają sygnały wskazujące, czy wykolejnica jest na torze, czy jest zdjęta z toru.
2. Do nadawania sygnału o położeniu wykolejnicy służy latarnia mechaniczna z okrągłym szkłem koloru mlecznego z czarną kresą lub latarnia elektryczna z trzema punktami świetlnymi.
3. Latarnie wykolejnicowe nadają następujące sygnały:
 - 1) sygnał Z 1wk "Stój, wykolejnica na torze",
 - 2) sygnał Z 2wk "Wykolejnica zdjęta z toru"

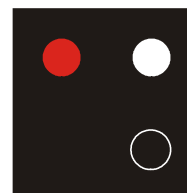
Sygnał Z 1wk "STÓJ, WYKOLEJNICA NA TORZE"

Dzienny i nocny:

Latarnia mechaniczna



Latarnia elektryczna



kresa pozioma czarna na tle białej okrągłej punkty świetlne czerwony i biały w poziomie tarczy

Sygnal Z 2wk
"WYKOLEJNICA ZDJĘTA Z TORU"

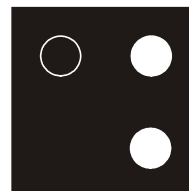
Dzienny i nocny:

Latarnia mechaniczna



kresa pionowa czarna na tle białej okrągłej tarczy

Latarnia elektryczna



dwa białe światła w pionie

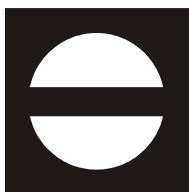
4. Latarnie mechaniczne mają z tyłu dwa mleczne światła, które ułożone w pionie oznaczają "Wykolejnica zdjęta z toru", a ułożone w poziomie oznaczają "Stój, wykolejnica na torze".
5. Latarnie elektryczne nadają jednakowe sygnały do przodu i do tyłu.

§31

1. Sygnały Z 1o i Z 2o na obrotnicach oraz Z 1wg, Z 2wg na wagach pomostowych i innych urządzeniach nadaje się za pomocą latarni ze szkłem koloru mlecznego, która tworzy obraz sygnałowy o kształcie okrągłej tarczy z czarną kresą.
2. Na urządzeniach, o których mowa w ust. 1, podaje się następujące sygnały:
 - 1) sygnał Z 1o, Z 1wg "Stój, wjazd zabroniony"
 - 2) sygnał Z 2o, Z 2wg "Wjazd dozwolony"

Sygnal Z 1o, Z 1wg
"STÓJ, WJAZD ZABRONIONY"

Dzienny i nocny:

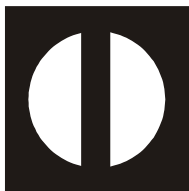


kresa pozioma czarna na tle białej, okrągłej tarczy

Sygnal Z 1o i Z 1wg "Stój, wjazd zabroniony" na obrotnicy i wadze pomostowej oznacza, że wjazd na obrotnicę lub wagę jest zabroniony. Jeżeli latarnia lub tarcza wskazuje ten sygnał, należy użyć wszelkich dozwolonych środków, aby lokomotywę lub przetaczany tabor kolejowy zatrzymać przed obrotnicą lub wagą.

Sygnał Z 2o, Z 2wg
"WJAZD DOZWOLONY"

Dzienny i nocny:



kresa pionowa czarna na tle białej, okrągłej tarczy

3. Na obrotnicach, wagach pomostowych i innych urządzeniach zamiast latarni, o których mowa w ust. 1 można stosować tarcze wskazujące taki sam sygnał w dzień i w nocy, przy czym zaleca się, aby tarcze te były wykonywane z materiałów odblaskowych
4. W przypadkach określonych przez zarządcę infrastruktury w przepisach wewnętrznych na obrotnicach, wagach pomostowych i innych urządzeniach zamiast latarni, o których mowa w ust. 1, można stosować tarcze wskazujące taki sam sygnał w dzień i w nocy, przy czym zaleca się, żeby tarcze te były wykonane z materiałów odblaskowych.

§32

1. Na punktach przestawczych zestawów kołowych stosuje się sygnał Z 1p „Stój, wjazd pojazdów z nieprzesuwnymi kołami zabroniony”, który:
 - 1) stawia się w odległości nie mniejszej niż 15 m od początku stanowiska przestawczego,
 - 2) może być wykonany jako świetlny (wyświetlany w porze nocnej) lub w postaci tablicy stale wskazującej obraz tego wskaźnika, w tym przypadku elementy o barwie białej obrazu wskaźnika powinny być wykonane z materiałów odblaskowych,
 - 3) oświetla się w porze nocnej.

Sygnał Z 1p
„STÓJ, WJAZD POJAZDÓW Z NIEPRZESUWNymi KOŁAMI ZABRONIONY”

Dzienny i nocny:



w kształcie prostokątnej czarnej tarczy z krótszym bokiem równoległym do płaszczyzny główki szyny, ustawionej na maszcie po prawej stronie toru dojazdowego, patrząc w kierunku jazdy;

w górnej części tarczy usytuowany jest mlecznobiały okrąg z pozioma czarną kreską, w dolnej części mlecznobiała litera „N”

Sygnał Z 1p „Stój, wjazd pojazdów z nieprzesuwnymi kołami zabroniony” oznacza, że pojazdom kolejowym z nieprzesuwnymi kołami zestawów kołowych zabrania się wjazdu na tor dojazdowy do stanowiska przestawczego

poza ten sygnał.

2. Podczas przejeżdżania pojazdów kolejowych wyposażonych w zestawy kołowe specjalnej konstrukcji z przesuwными kołami przez punkt przestawczy od strony toru normalno- lub szerokotorowego następuje zmiana prześwitu zestawów kołowych odpowiednio do szerokości toru.
3. Jeżeli pojazdy kolejowe nie posiadają zestawów kołowych specjalnej konstrukcji, to czoło pchanego składu należy zatrzymać przed wskaźnikiem Z 1p.
4. Przejazd pojazdów kolejowych z przesuwными kołami w rejonie stanowiska przestawczego i przez to stanowisko odbywa się zgodnie z przepisami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury.

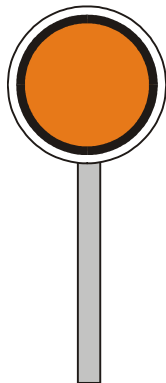
ROZDZIAŁ VII
SYGNAŁY ZATRZYMANIA I ZMNIEJSZENIA PRĘDKOŚCI
PODAWANE PRZENOŚNYMI TARCZAMI

§33

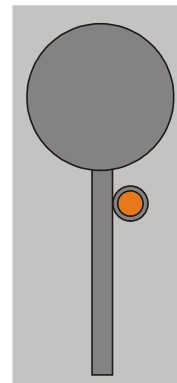
1. Stosuje się następujące sygnały zatrzymania:
 - 1) sygnał DO "Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania":
 - a) dzienny
 - b) nocny
 - 2) sygnał D 1 "Stój" dawany tarczą zatrzymania:
 - a) dzienny
 - b) nocny

Sygnał DO
"ZA TARCZĄ OSTRZEGAWCZĄ ZNAJDUJE SIĘ TARCZA ZATRZYMANIA"

Dzienny



Nocny

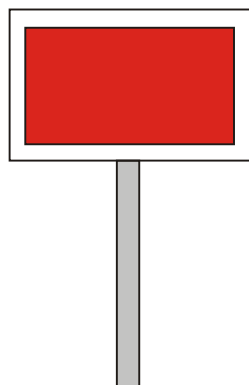


nieruchoma okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką pomarańczowe światło na maszcie pod tarczą

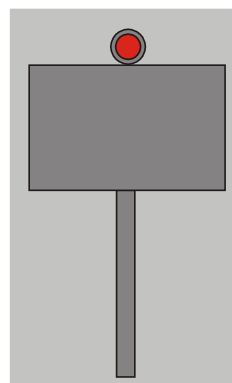
Nieruchoma przenośna tarcza ostrzegawcza informuje, że w odległości drogi hamowania zwiększonej o 200m znajduje się tarcza zatrzymania z sygnałem D 1; przed przenośną tarczą ostrzegawczą nie ustawia się wskaźnika W 1.

Sygnal D 1 "STÓJ"

Dzienny:



Nocny:



prostokątna tarcza czerwona z białą czerwoną światło pośrodku nad tarczą obwódką

2. Jeżeli powierzchnia przenośnej tarczy ostrzegawczej i przenośnej tarczy zatrzymania jest odblaskowa, to można nie stosować na nich sygnału nocnego.
3. Przenośną tarczę ostrzegawczą DO i przenośną tarczę zatrzymania D 1 ustawia się w stosunku do torów, do których się odnoszą, według tych samych zasad ustawiania, jakie obowiązują dla semaforów, z tym że na stacjach przenośną tarczę zatrzymania ustawia się w osi toru.
4. Sygnal D 1 "Stój" dawany tarczą zatrzymania stosuje się do oznaczenia miejsca, w którym z jakichkolwiek powodów konieczne jest zatrzymanie pociągu lub manewrującego składu, a w miejscu tym nie ma semafora ani sygnału zamknięcia toru lub na sygnalizatorze tam ustawionym nie da się nastawić sygnału zabraniającego jazdy, a w szczególności:
 - 1) jeżeli stan toru lub jakakolwiek przeszkoda zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego;
 - 2) jeżeli na semaforze lub na tarczy zaporowej nie można z powrotem nastawić sygnału "Stój";
 - 3) jeżeli czasowo brak semafora;
 - 4) w razie zamknięcia toru szlakowego lub stacyjnego albo jego części;
 - 5) jeżeli tarcza zaporowa zostanie unieruchomiona w położeniu „Jazda dozwolona”.

Sygnal ten stosuje się także na szlaku do oznaczenia miejsca wymagającego ograniczenia prędkości poniżej 10km/h.

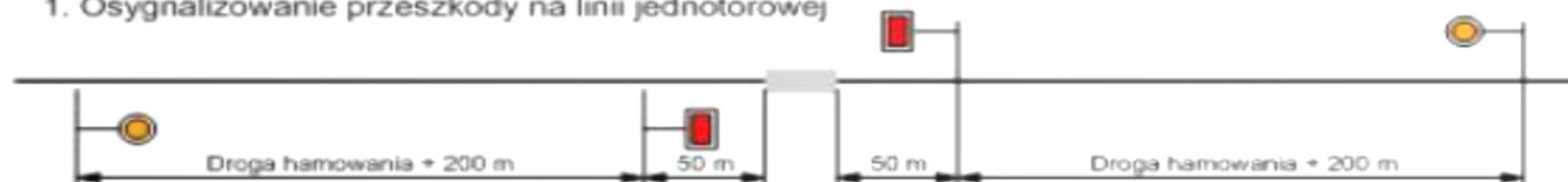
5. W przypadkach, o których mowa w ust. 4 pkt 3 i 4, tarczę D 1 ustawia się przy semaforze lub w miejscu ustawienia semafora.

6. Tarczę zatrzymania na szlaku ustawia się w odległości co najmniej 50m od miejsca, które ma być osłonięte, a oprócz tego przed tarczą zatrzymania ustawia się przeniśną tarczę ostrzegawczą w odległości drogi hamowania zwiększonej o 200m.
7. W obrębie stacji tarczę zatrzymania ustawia się w osi toru, w odległości 100m przed miejscem, które ma być osłonięte. Jeżeli warunki miejscowe nie pozwalają na jej ustawienie we wskazanej odległości, wówczas można ustawić tarczę zatrzymania w odległości mniejszej niż 100m. Przed tarczą zatrzymania ustawioną w obrębie stacji nie umieszcza się przeniśnej tarczy ostrzegawczej.
8. Jeżeli tor między dwoma posterunkami zapowiadawczymi jest zamknięty, należy oprócz tarcz zatrzymania, osłaniających przeszkodę na szlaku, osłonić ten tor również na obydwóch stacjach tarczą zatrzymania, bez tarczy ostrzegawczej, ustawioną na osi toru poza ostatnim rozjazdem.
9. Przeszkodę należy osłonić z obu stron, bez względu na to, czy pociąg jest oczekiwany czy nie. W razie krótkotrwałej przeszkody w ruchu na jednym torze linii dwutorowej osłania się przeszkodę sygnałem D 1 „Stój” i przeniśną tarczą ostrzegawczą (sygnał DO) tylko z tej strony, z której normalnie nadjeżdżają pociągi, a po drugiej stronie przeszkody powinien się znajdować, w odległości równej drodze hamowania zwiększonej o 200 m, pracownik kolejowy z przyborami do dawania sygnałów ręcznych (D 2), aby zatrzymać pociąg, gdyby zbliżał się on z kierunku przeciwnego.
10. Pracownik kolejowy, który dostrzeże przeszkodę dla ruchu, powinien na linii dwutorowej najpierw osłonić przeszkodę sygnałami z tej strony, z której normalnie odbywa się ruchu pociągów po uszkodzonym torze, a na linii jednotorowej, jak też w razie uszkodzenia obu torów linii dwutorowej, z tej strony, z której najpierw oczekuje się pociągu. Jeżeli nie ma tarcz lub latarni, należy biegnąc naprzeciw pociągu dawać sygnały „Stój” (D 2 i jednocześnie D 3).

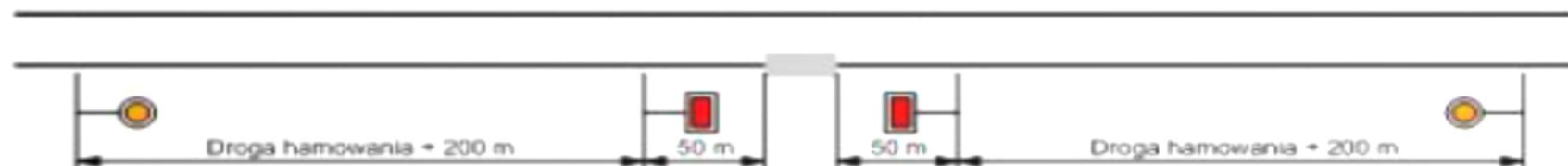
Po osłonięciu sygnałami uszkodzonego miejsca wymagającego ograniczenia szybkości, należy oczekiwać pociągu przy sygnale D 1 „Stój”, a po zatrzymaniu pociągu przy tym sygnale zawiadomić drużynę trakcyjną o przyczynie zatrzymania i prędkości z jaką można jechać przez miejsce uszkodzenia.

Jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa, to należy równocześnie osłonić miejsce przeszkody dla ruchu pociągów po sąsiednim torze.
11. W przypadku żądania pociągu ratunkowego lub lokomotywy pomocniczej zatrzymany pociąg osłania się ze strony oczekiwanej pomocy lub z obu stron, gdy nie wiadomo, skąd przybędzie pomoc.
12. Jeżeli za zatrzymanym pociągiem miał być wyprawiony w odstępie czasu drugi pociąg, to osłony dokonuje się do końca pociągu natychmiast po jego zatrzymaniu.
13. Jeżeli semafora nie można z powrotem nastawić na sygnał „Stój”, należy ustawić tarczę zatrzymania bezpośrednio przed semaforem. Jeżeli semafor ma tarczę ostrzegawczą, to oprócz tego należy ustawić przeniśną tarczę ostrzegawczą bezpośrednio przed tarczą ostrzegawczą semafora. W razie potrzeby, należy przygotować się do zatrzymania zbliżającego się pociągu sygnałami D 2 i D 3 „Stój”, dawanymi jednocześnie. Poniżej przedstawiono przykłady osygnalizowania przeszkód na torach linii jednotorowej i dwutorowej.

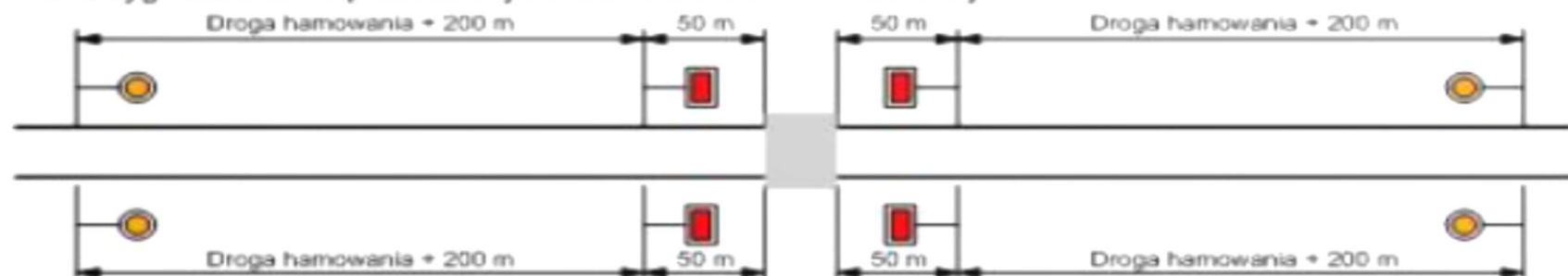
1. Osygnalizowanie przeszkody na linii jednotorowej



2. Osygnalizowanie przeszkody na jednym z torów linii dwutorowej



3. Osygnalizowanie przeszkody na obu torach linii dwutorowej

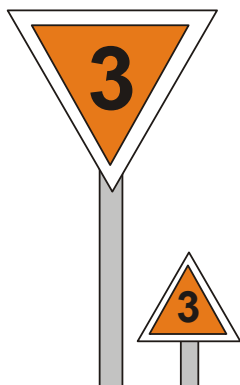


1. Stosuje się następujący sygnał zmniejszenia prędkości - sygnał D 6 "Zwolnić bieg":

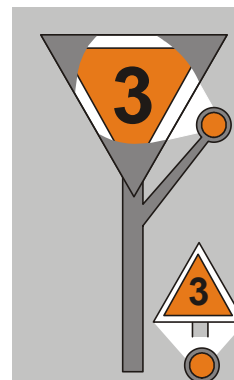
- 1) dzienny
- 2) nocny

**Sygnał D 6
„ZWOLNIĆ BIEG”**

Dzienny:



Nocny:



trójkątna tarcza pomarańczowa z białą obwódką, zwrócona podstawą do góry, a na niej czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość jazdy podana w dziesiątkach km/h; jeżeli nie można ustawić tej tarczy z zachowaniem skrajni, stosuje się tarczę obróconą podstawą ku dołowi i umieszcza ją nisko

pomarańczowe światło na tarczy oraz oświetlona czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość jazdy podana w dziesiątkach km/h

2. **Sygnał D 6 "Zwolnić bieg"** oznacza, że w odległości drogi hamowania znajduje się odcinek toru, na którym należy jechać z prędkością mniejszą od prędkości przewidzianej w rozkładzie jazdy. Jeżeli maszynista nie został wcześniej powiadomiony o tym, z jaką prędkością można przejechać przez osłonięte sygnałem D 6 miejsce, a prędkość ta nie jest wskazana na tarczy, należy zmniejszyć prędkość do 20km/h.
3. Miejsce wymagające zmniejszenia prędkości należy osłonić z obu stron.
4. W razie potrzeby ograniczenia prędkości na szlaku poniżej 10km/h należy miejsce takie osłonić przenośnymi tarczami zatrzymania D 1 "Stój" i tarczami ostrzegawczymi DO w przepisowej odległości, a drużynę trakcyjną każdego pociągu zatrzymanego przy tym sygnale zawiadomić, z jaką prędkością pociąg może przejechać przez osłonięte miejsce.
5. Tarczę "Zwolnić bieg" ustawia się w odległości drogi hamowania przed początkiem odcinka, po którym należy jechać ze zmniejszoną prędkością. Ponadto miejsce to oraz w miarę potrzeby miejsce, od którego wolno powrócić do normalnej prędkości, oznacza się wskaźnikami W 14.
6. Tarczę z sygnałem D 6 "Zwolnić bieg" ustawia się według tych samych zasad, co semafony.

7. Jeżeli na szlaku wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż dwa, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych, szerokość międzytorza nie pozwala na umieszczenie normalnie typowej tarczy z sygnałem "Zwolnić bieg", umieszcza się ją nisko na wysokości główki szyny, podstawą trójkąta do dołu, a w razie potrzeby stosuje się tarczę o zmniejszonych wymiarach.
8. W razie konieczności zmniejszenia prędkości w obrębie stacji, na całej jej długości, tarczę z sygnałem "Zwolnić bieg" ustawia się przed stacją, przy tarczy ostrzegawczej odnoszącej się do semafora wjazdowego. W tym przypadku zmniejszenie prędkości obowiązuje do czasu minięcia przez pociąg całej stacji. Jeżeli potrzeba zmniejszenia prędkości zajdzie tylko na części toru głównego zasadniczego w obrębie stacji, to miejsce takie należy osłonić z obu stron w taki sam sposób, jak na szlaku.
9. W przypadku gdy konieczność zmniejszenia prędkości dotyczy torów głównych dodatkowych lub rozjazdów nieleżących w torach głównych zasadniczych:
 - 1) nie wymaga się ustawienia tarcz z sygnałem "Zwolnić bieg";
 - 2) na początku i na końcu odcinka toru, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości, ustawia się wskaźniki W 14;
 - 3) w razie potrzeby ograniczenia prędkości poniżej prędkości dozwolonej zgodnie z sygnałem na semaforze osłaniającym tory główne dodatkowe lub rozjazdy nieleżące w torach głównych zasadniczych należy spowodować zatrzymywanie przy tym semaforze właściwych pociągów, celem powiadomienia drużyny pociągowej za pomocą rozkazu pisemnego, doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności o potrzebie ograniczenia prędkości jazdy na określonym odcinku toru, jeżeli nie została ona o tym wcześniej powiadomiona.
10. W przypadku gdy konieczność zmniejszenia prędkości dotyczy jednocześnie toru głównego zasadniczego i torów głównych dodatkowych lub rozjazdów nieleżących w torach głównych zasadniczych, to niezależnie od tego, czy ograniczenia prędkości są jednakowe, czy też różne, należy:
 - 1) w celu osygnalizowania ograniczenia prędkości w torze głównym zasadniczym ustawić tarczę z sygnałem "Zwolnić bieg", zgodnie z zasadami określonymi w ust. 8;
 - 2) przy pozostałych ograniczeniach postępować zgodnie z zasadami określonymi w ust. 9.
11. Na posterunkach odgałęźnych, jeżeli odcinki torów z ograniczoną prędkością występują w granicach posterunku, należy stosować zasady określone w ust. 8-10 dla osygnalizowania ograniczeń prędkości na stacji. Jeżeli natomiast ograniczenia prędkości jazdy występują w granicach posterunków odgałęźnych na odcinkach szlaków odgałęzionych i zachowanie powyższych zasad spowodowałoby potrzebę ustawienia tarczy z sygnałem "Zwolnić bieg" przy szlaku wspólnym, to należy stosować zasady określone w ust. 9.
12. Tarcza "Zwolnić bieg" w porze nocnej, a także w dzień, gdy to jest wymagane, ma latarnię ze światłem pomarańczowym (sygnał nocny) i jest oświetlona. Wskaźniki ustawione na początku i końcu odcinka, przez który przejeżdża się ze zmniejszoną prędkością, są również oświetlane. Jeżeli powierzchnia tarczy "Zwolnić bieg" jest odbłaskowa, to można nie stosować na niej, ani sygnału nocnego, ani miejscowego oświetlenia.

ROZDZIAŁ VIII
SYGNAŁY OGÓLNEGO STOSOWANIA DAWANE PRZEZ UPRAWNIONE OSOBY

§35

1. Stosuje się następujące sygnały zatrzymania dawane przez uprawnione osoby:

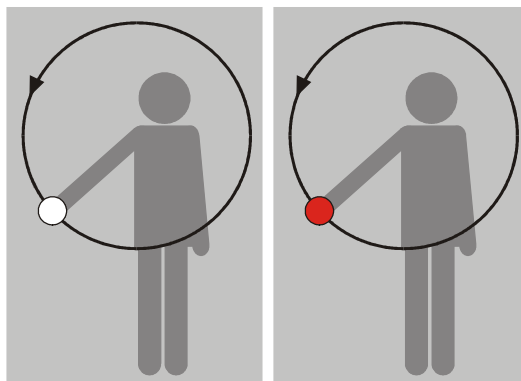
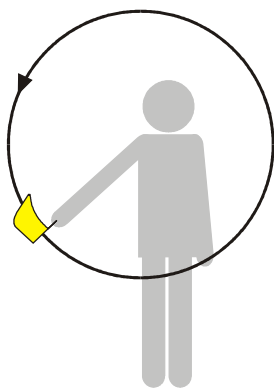
- 1) sygnał D 2 "Stój" dawany ręcznie:
 - a) dzienny
 - b) nocny
- 2) sygnał D 3 "Stój"

„Sygnały D 2 i D 3 należy dawać jednocześnie ze stosowaniem tarczy zatrzymania lub danego ręcznie sygnału „Stój”. Jeżeli powstaje wątpliwość, czy drużyna pociągowa spostrzeże tarczę przenośną sygnału D 1 „Stój” lub sygnału D 2 „Stój” danego ręcznie, należy dawać jednocześnie dźwiękowy sygnał D 3 „Stój” przy zbliżaniu się pociągu i podczas jego przejazdu.”

Sygnał D 2
"STÓJ" DAWANY RĘCZNIE

Dzienny:

Nocny



zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką lub jakimkolwiek innym przedmiotem lub ręką

zataczanie okręgu ręczną latarką ze światłem białym lub czerwonym albo jakimkolwiek innym świecącym się przedmiotem

Sygnał należy dawać, w miarę możliwości, po stronie maszynisty.

Sygnal D 3
"STÓJ"



Sygnal dźwiękowy: trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtórzone

2. W trakcie manewrów sygnał "Stój" powinien być dawany jednocześnie ręcznie, za pomocą żółtej chorągiewki, oraz dźwiękowo (sygnał Rm 4).
3. Sygnał D 2 "Stój" dawany ręcznie i w razie potrzeby także dźwiękowo (sygnał D 3) stosuje się w przypadku, gdy zachodzi konieczność zatrzymania pociągu, a nie ma możliwości lub potrzeby stosowania innych sygnałów zatrzymania, a w szczególności gdy:
 - 1) potrzeba zmniejszenia prędkości wskutek stanu toru zajdzie nagle i danie sygnału "Zwolnić bieg" jest niemożliwe;
 - 2) drużyna konduktorska nadjeżdżającego lub przejeżdżającego pociągu daje ręczne lub dźwiękowe sygnały "Stój";
 - 3) przy nadjeżdżającym lub przejeżdżającym pociągu, pojeździe pomocniczym lub manewrującym taborze kolejowym zostanie zauważona nieprawidłowość, która przy dalszej jeździe mogłaby zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub spowodować straty materialne;
 - 4) pociąg jedzie po zamkniętym torze bez uprzedniego zawiadomienia posterunków;
 - 5) na linii dwutorowej pociąg jedzie po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego bez uprzedniego zawiadomienia posterunków;
 - 6) w porze ograniczonej widoczności na czole pociągu lub pojazdu pomocniczego zgasną wszystkie wymagane światła;
 - 7) na torze znajdują się ludzie lub większe zwierzęta, którym grozi niebezpieczeństwo przejechania.
4. Sygnały "Stój" dawane przez jednego z konduktorów powinni powtarzać pozostali konduktorzy ku przodowi, a w pociągach z lokomotywą popychającą - także ku tyłowi pociągu.
5. W pociągach z hamulcem zespolonym drużyna konduktorska, w razie zauważenia przeszkód, o których mowa w ust. 3 pkt 7, powinna zamiast dawania sygnałów "Stój", zatrzymać pociąg hamulcem zespolonym.
6. Sygnały dawane ręcznie i sygnały dźwiękowe należy powtarzać tak długo, aż drużyna trakcyjna zastosuje się do nich.

§36

Oprócz sygnałów, o których mowa w §35, stosuje się następujące sygnały sposobu jazdy, dawane przez uprawnione osoby:

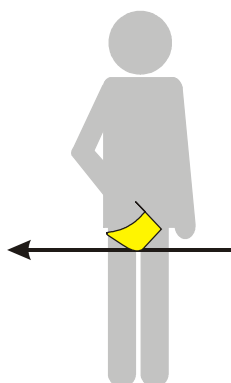
- 1) sygnał Rm 1 "Do mnie": dzienny i nocny
 - a) dzienny
 - b) nocny
- 2) sygnał Rm 2 "Ode mnie":
 - a) dzienny
 - b) nocny
- 3) sygnał Rm 3 "Zwolnić"
 - a) dzienny
 - b) nocny
- 4) sygnał Rm 4 "Stój"
 - a) dzienny
 - b) nocny
- 5) sygnał Rm 5 "Odrzucić"
 - a) dzienny
 - b) nocny
- 6) sygnał Rm 6 "Docisnąć"
 - a) dzienny
 - b) nocny

Sygnał Rm 1 „DO MNIE”

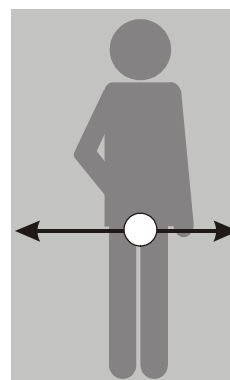


Dwa długie tony gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie

Dzienny



Nocny



chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręczna latarka z białym światłem poruszana
ręka poruszana poziomo poziomo

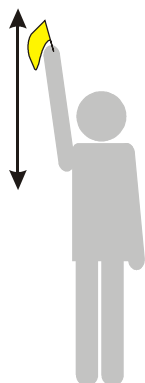
Sygnał "Do mnie" oznacza, że należy jechać w kierunku do dającego sygnał.

Sygnal Rm 2
„ODE MNIE”

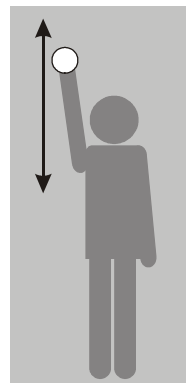


Jeden długi ton gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie

Dzienny



Nocny



chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub
ręka poruszana pionowo

ręczna latarka z białym światłem poruszana
pionowo

Sygnal "Ode mnie" oznacza, że należy jechać w kierunku od podającego sygnał.

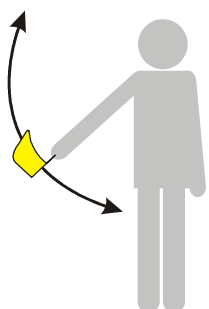
W przypadku gdy odebranie sygnału "Do mnie" lub "Ode mnie" jest niemożliwe lub utrudnione, to sygnał ten można zastąpić słowami "Jechać w kierunku...", przekazanymi za pomocą urządzeń łączności.

Sygnal Rm 3 "ZWOLNIĆ"



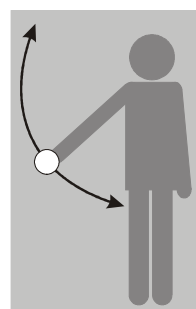
kilka przeciągłych tonów gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie:

Dzienny



chorągiewka sygnałowa koloru
żółtego lub ręka poruszana
powolnym ruchem po łuku do góry
i na dół

Nocny



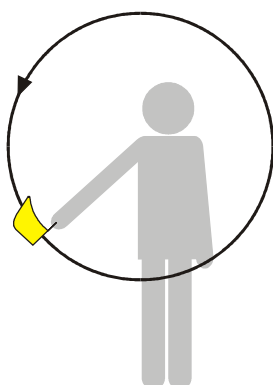
latarka sygnałowa z białym
światłem poruszana powolnym
ruchem po łuku do góry i na dół

Sygnal Rm 4 "STÓJ"



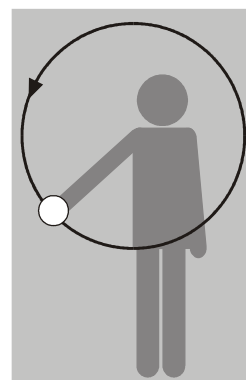
trzy krótkie szybko po sobie następujące tony gwizdkiem lub trąbką kilkakrotnie
powtórzone

Dzienny



zataczanie okręgu rozwiniętą zataczanie okręgu ręczną latarką ze
chorągiewką, innym przedmiotem lub światłem białym
ręką

Nocny

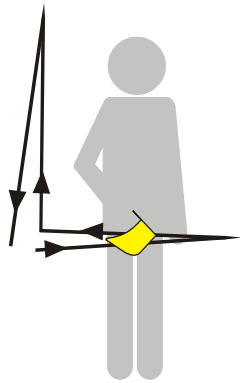


Sygnal Rm 5
"ODRZUCIĆ"

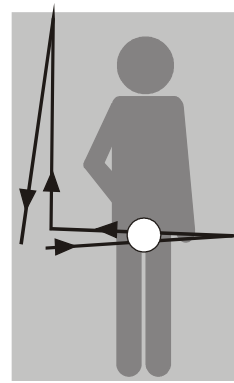


dwa długie i jeden krótki ton gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie

Dzienny



Nocny



chorągiewka sygnałowa koloru żółtego
lub ręka poruszana dwukrotnie
poziomo, a następnie pionowo do góry i
szybko na dół

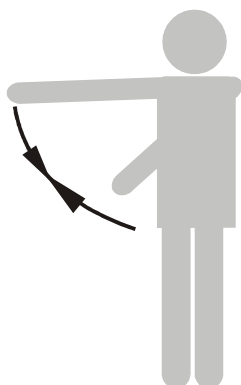
latarka sygnałowa z białym światłem
poruszana dwukrotnie poziomo, a
następnie pionowo do góry i szybko na
dół

Sygnal Rm 6
"DOCISNAĆ"

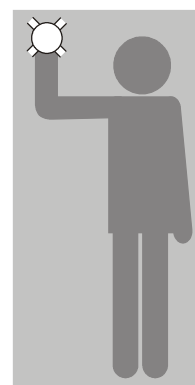


dwa krótkie tony gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie

Dzienny



Nocny



kilkakrotne zbliżenie do siebie
wyciągniętych poziomo przed siebie rąk

białe światło latarki przerywane
w krótkich odstępach czasu skierowane
w stronę maszynisty

Sygnal Rm 6 oznacza, że należy nacisnąć na tabor kolejowy w celu sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia.

ROZDZIAŁ IX
SYGNAŁY DAWANE URZĄDZENIAMI OSTRZEGAJĄCYMI LOKOMOTYWY

§37

1. Jeżeli na przodzie pociągu są dwie lokomotywy, wówczas sygnały dźwiękowe urządzeń ostrzegających lokomotywy daje maszynista pierwszej lokomotywy.
2. Sygnały na zatrzymanie pociągu daje maszynista dowolnej lokomotywy.
3. W przypadku gdy przestały działać dźwiękowe urządzeń ostrzegające lokomotywy, dalsza jazda pociągu powinna odbywać się z zachowaniem największej ostrożności.
4. Podczas mgły lub zamieci utrudniających widoczność należy w razie zepsucia się dźwiękowych urządzeń ostrzegających lokomotywy dojechać do najbliższej stacji ze zmniejszoną prędkością i zażądać lokomotywy pomocniczej.

§38

1. Stosuje się następujący sygnał ostrzeżenia: sygnał Rp 1 "Bacność"
2. Sygnał Rp 1 "Bacność" maszynista daje:
 - 1) w razie konieczności zwrócenia uwagi pracowników kolejowych, podróżnych lub innych osób znajdujących się na torze lub w jego pobliżu;
 - 2) po zatrzymaniu pociągu przed semaforem wjazdowym lub odstępowym nadającym sygnał "Stój", wątpliwy lub nieoświetlony albo białe światło przy zbitym szkle sygnałowym, z wyjątkiem semafora odstępowego blokady samoczynnej, jeżeli maszynista nie może porozumieć się z dyżurnym ruchu za pomocą środków łączności;
 - 3) na wezwanie kierownika pociągu, przed odjazdem pociągu pasażerskiego zatrzymanego na szlaku;
 - 4) przed każdym ruszeniem podczas pracy pociągu technologicznego zarządcy infrastruktury, maszyny torowej i pojazdu pomocniczego, w celu ostrzeżenia robotników pracujących na torze lub obok niego;
 - 5) przed wskaźnikami W 6, W 6a, W6b i W 7 oraz kilkakrotnie na odcinku od wskaźnika W6b do przejazdu, a ponadto podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych - po minięciu wskaźnika W 6a przy zbliżaniu się do przejazdu; na odcinku od miejsca ustawienia wskaźnika do momentu minięcia przejazdu przez czoło pojazdu kolejowego maszynista pojazdu kolejowego podaje sygnał Rp 1 „Bacność”
 - 6) przed każdym ruszeniem z miejsca pociągu towarowego z ludźmi;
 - 7) przed każdym ruszeniem z postoju niepilotowanego manewrującego pojazdu trakcyjnego, gdy jazda manewrowa odbywa się na polecenie dyżurnego ruchu, nastawniczego lub zwrotniczego.

Sygnał Rp 1
„BACZNOŚĆ”



jeden długi ton dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lokomotywy

§39

Jeżeli przy hamowaniu pociągu potrzebne jest współdziałanie drużyny konduktorskiej, stosuje się następujące sygnały:

- 1) sygnał Rp 4 "Hamować średnio"
- 2) sygnał Rp 5 "Hamować"
- 3) sygnał Rp 6 "Odhamować średnio"
- 4) sygnał Rp 7 "Odhamować"

Sygnał Rp 4
"HAMOWAĆ ŚREDNIO"



jeden krótki ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy

Sygnał Rp 5
"HAMOWAĆ"



trzy długie szybko po sobie następujące tony dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy

Sygnał Rp 6
"ODHAMOWAĆ ŚREDNIO"



jeden długi i jeden krótki ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy

Sygnał Rp 7
"ODHAMOWAĆ"



dwa długie tony dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy

§40

1. Przy stosowaniu lokomotywy popychającej stosuje się następujące sygnały:
 - 1) sygnał Rp 8 "Rozpocząć popychanie"
 - 2) sygnał Rp 9 "Przerwać popychanie, pozostać przy pociągu"
 - 3) sygnał Rp 10 "Dalsze popychanie nie jest potrzebne. Odjechać od pociągu"
2. Jeżeli wszystkie lokomotywy ciągnące i popychające wyposażone są w sprawne urządzenia radiołączności, maszyniści mogą porozumiewać się za pomocą tych urządzeń. W takim przypadku można nie stosować sygnałów Rp 8, Rp 9 i Rp 10 podawanych dźwiękowymi urządzeniami ostrzegającymi.

Sygnał Rp 8
"ROZPOCZĄĆ POPYCHANIE":



dwa krótkie tony dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy ciągnącej

Sygnał Rp 9
"PRZERWAĆ POPYCHANIE, POZOSTAĆ PRZY POCIĄGU"



jeden krótki i jeden długi ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy ciągnącej

Sygnał Rp 10
"DALSZY POPYCHANIE NIE JEST POTRZEBNE. ODJECHAĆ OD POCIĄGU"



cztery krótkie tony gwizdawką lub syreną lokomotywy ciągnącej

ROZDZIAŁ X
SYGNAŁY DAWANE PRZY WYPRAWIANIU I PRZEPUSZCZANIU POCIĄGÓW

§41

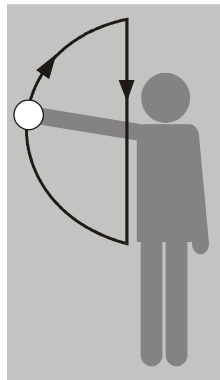
1. Przy próbie hamulców zespolonych stosuje się sygnały ręczne lub świetlne dawane za pomocą umieszczonego obok torów lub zawieszonego nad torami urządzenia z trzema latarniami w jednym pionie. Sygnały ręczne dawane są w stronę biorącego udział w próbie hamulców zespolonych maszynisty lokomotywy lub pracownika obsługującego urządzenia stałe.
2. Przy próbie hamulców zespolonych stosuje się następujące sygnały:
 - 1) sygnał Rh 1, Rhs 1 "Zahamować":
 - a) dzienny
 - b) nocny
 - c) dzienny i nocny (Rhs 1)
 - 2) sygnał Rh 2, Rhs 2 "Odhamować":
 - a) dzienny (Rh 2)
 - b) nocny (Rh 2)
 - c) dzienny i nocny (Rhs 2)
 - 3) sygnał Rh 3, Rhs 3 "Hamulce w porządku"
 - a) dzienny (Rh 3)
 - b) nocny (Rh 3)
 - c) dzienny i nocny (Rhs 3)

Sygnal Rh 1, Rhs 1
"ZAHAMOWAĆ"

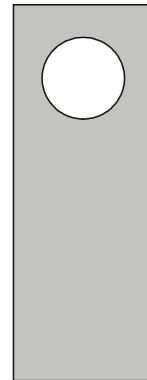
Dzienny



Nocny



Dzienny i nocny



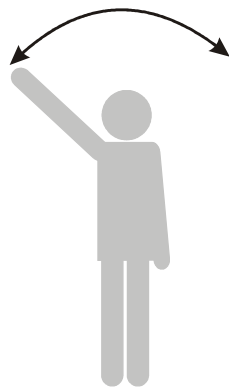
wyciągnięte ręce składane nad głową z zakreśleniem półkola

latarka ręczna z białym światłem poruszana od dołu łukiem do góry i następnie opuszczona pionowo w dół

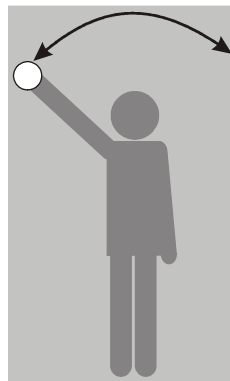
jedno światło matowo-białe

Sygnal Rh 2, Rhs 2
"ODHAMOWAĆ"

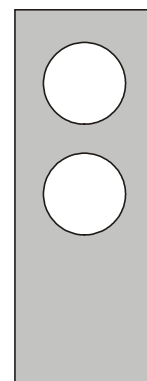
Dzienny



Nocny



Dzienny i nocny



wyciągnięta ręka, poruszana po łuku nad głową

latarka ręczna z białym światłem poruszana po łuku nad głową

dwa światła matowo-białe

Sygnał Rh 3, Rhs 3
"HAMULCE W PORZĄDKU"

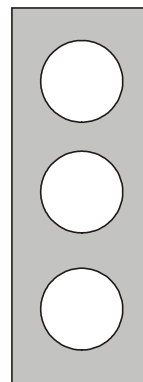
Dzienny



Nocny



Dzienny i nocny



ręka wyciągnięta nad
głową, trzymana
pionowo

latarka ręczna z białym
światłem, trzymana
pionowo nad głową

trzy światła
matowobiałe

§42

Stosuje się następujące sygnały podawane przez dróżnika przejazdowego:

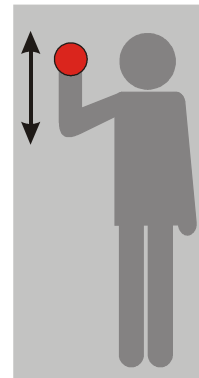
- 1) sygnał D 7 "Stój" dawany przez dróżnika przejazdowego w celu zatrzymania pojazdów drogowych zbliżających się do przejazdu:
 - a) dzienny
 - b) nocny
- 2) sygnał D 8 "Drożnik obecny na przejeździe":
 - a) dzienny
 - b) nocny

Sygnał D 7
"STÓJ"

Dzienny



Nocny



tarcza do zatrzymania pojazdów, która ma kształt czerwonego koła z białym obrzeżem, podniesiona do góry w kierunku nadjeżdżającego pojazdu

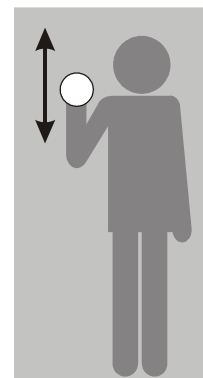
podniesienie i poruszanie powoli pionowo latarki ręcznej z czerwonym światłem, zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu

Sygnał D 8
"DRÓŻNIK OBECNY NA PRZEJEŹDZIE"

Dzienny



Nocny



dróżnik stoi na przejeździe w miejscu wyznaczonym regulaminem obsługi przejazdu, trzymając w ręce pionowo do góry chorągiewkę sygnałową koloru żółtego w ten sposób, aby być widocznym dla maszynisty zbliżającego się pociągu lub kierującego pojazdem kolejowym

dróżnik przejazdowy porusza powoli pionowo latarką ręczną z białym światłem, tak aby sygnał był widocznym dla maszynisty zbliżającego się pociągu lub kierującego pojazdem kolejowym

ROZDZIAŁ XI

SYGNAŁY NA POCIĄGACH I INNYCH POJAZDACH KOLEJOWYCH

§43

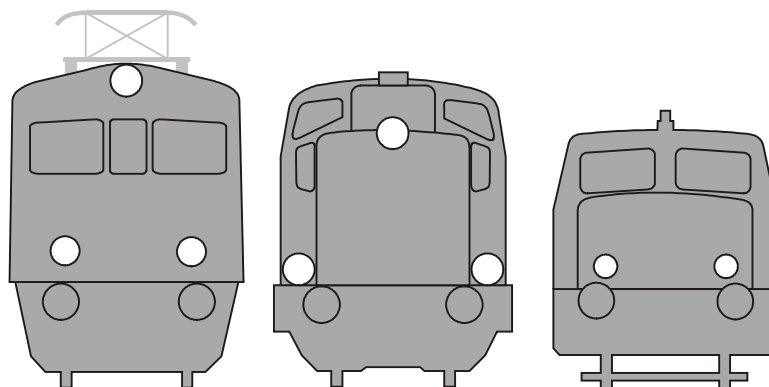
1. Na pociągach i innych pojazdach kolejowych stosuje się następujące sygnały:
 - 1) sygnał Pc 1 "Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego na szlaku jednotorowym, w kierunku zasadniczym po torze szlaku dwutorowego lub w dowolnym kierunku po torze szlaku dwu- i wielotorowego z dwukierunkową blokadą liniową":
 - a) dzienny i nocny
 - 2) sygnał Pc 2 "Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku przeciwnym do zasadniczego po torze szlaku dwutorowego bez dwukierunkowej blokady liniowej"
 - a) dzienny i nocny
 - 3) sygnał Pc 3 "Oznaczenia czoła pociągu z pługiem odśnieżnym"
 - a) dzienny i nocny
 - 4) sygnał Pc 4 "Oznaczenie czoła pociągu jadącego wagonami naprzód"
 - a) dzienny
 - b) dzienny i nocny
 - 5) sygnał Pc 5 "Oznaczenie końca pociągu lub innego pojazdu kolejowego":
 - a) dzienny
 - b) dzienny i nocny
 - 6) sygnał Pc 6 „Oznaczenie czoła pociągu z jednoosobową obsadą pojazdu trakcyjnego, zatrzymanego z niewiadomej przy- czyny na torze szlaku dwu- lub wielotorowego” —

Sygnał Pc 1

"OZNACZENIE CZOŁA POCIĄGU LUB INNEGO POJAZDU KOLEJOWEGO JADĄCEGO NA SZLAKU JEDNOTOROWYM, W KIERUNKU ZASADNICZYM PO TORZE SZLAKU DWUTOROWEGO LUB W DOWOLNYM KIERUNKU PO TORZE SZLAKU DWU- I WIELOTOROWEGO Z DWUKIERUNKOWĄ BLOKADĄ LINIOWĄ"

Dzienny i nocny:

Dwa lub trzy białe światła na przodzie pociągu, pojazdu trakcyjnego jadącego luzem, ciężkiego pojazdu pomocniczego, maszyny torowej

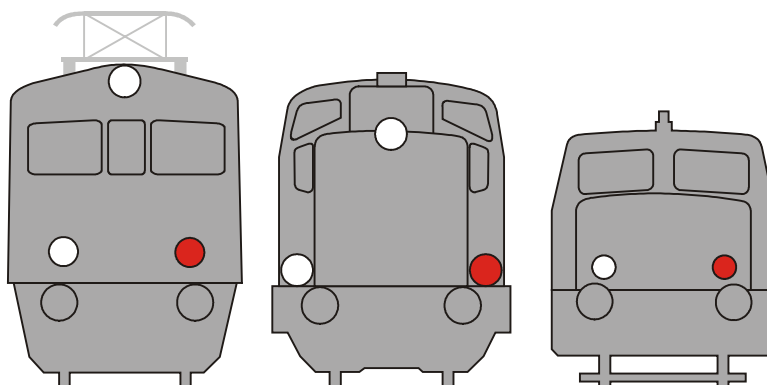


Sygnał Pc 2

"OZNACZENIE CZOŁA POCIĄGU LUB INNEGO POJAZDU KOLEJOWEGO JADĄCEGO W KIERUNKU PRZECIWNYM DO ZASADNICZEGO PO TORZE SZLAKU DWUTOROWEGO BEZ DWUKIERUNKOWEJ BLOKADY LINIOWEJ"

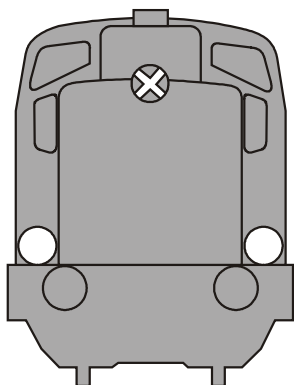
Dzienny i nocny:

Dwa lub trzy światła, z których górne i prawe w kierunku jazdy są białe, lewe zaś - czerwone, na przodzie pociągu



Sygnał Pc 3
"OZNACZENIA CZOŁA POCIĄGU Z PŁUGIEM ODŚNIEŻNYM"

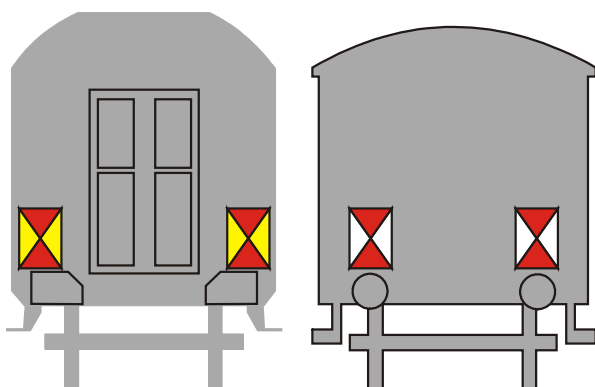
Dzienny i nocny:



dwa białe światła na przodzie pociągu oraz trzecia oświetlona latarnia z ukośnym białym krzyżem umieszczona w górnej części czoła lokomotywy lub na wierzchołku pługa, gdy pług znajduje się przed lokomotywą

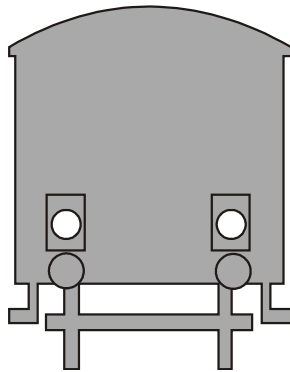
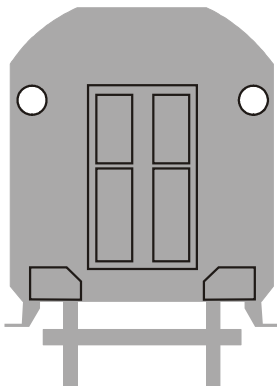
Sygnał Pc 4
"OZNACZENIE CZOŁA POCIĄGU JADĄCEGO WAGONAMI NAPRZÓD"

Dzienny



dwie tarcze lub dwie latarnie z obrazem tarczy na obudowie na czołowej ścianie pierwszego wagonu; tarcze są prostokątne i podzielone na cztery trójkąty, z których górny i dolny są czerwone, oba zaś boczne - żółte lub białe; powierzchnia tarczy może być odblaskowa

Dzienny i nocny

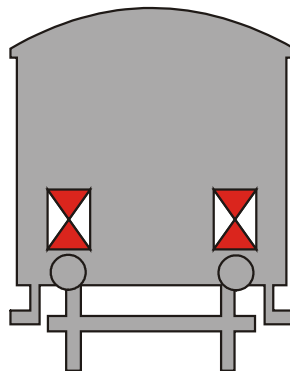
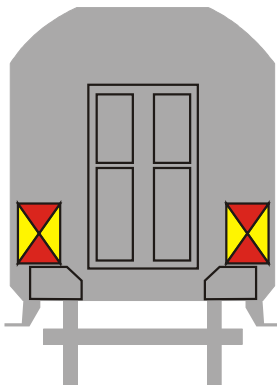


dwa białe światła na czołowej ścianie
pierwszego wagonu

Sygnał Pc 5

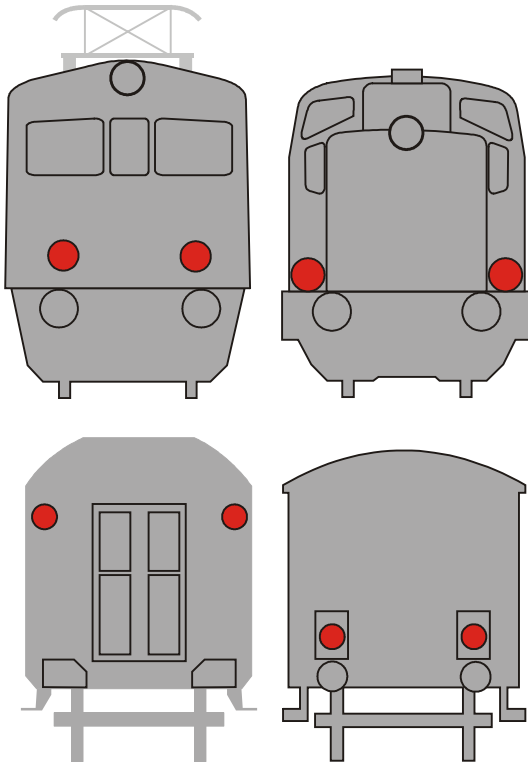
"OZNACZENIE KOŃCA POCIĄGU LUB INNEGO POJAZDU KOLEJOWEGO"

Dzienny



dwie tarcze lub dwie latarnie z obrazem
tarczy na obudowie na ostatnim
pojeździe w składzie pociągu lub innym
pojeździe kolejowym; tarcze są
prostokątne i podzielone na cztery
trójkąty, z których górny i dolny są
czerwone, oba zaś boczne - żółte lub
białe; powierzchnia tarczy powinna być
odblaskowa,

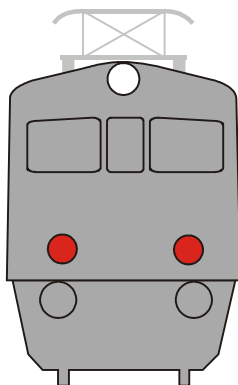
Dzienny i nocny



dwa światła czerwone ciągłe lub dwa światła czerwone migające na tylnej ścianie ostatniego pojazdu kolejowego w składzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego

Sygnał Pc 6

„OZNACZENIE CZOŁA POCIĄGU Z JEDNOOSOBOWĄ OBSADĄ POJAZDU TRAKCYJNEGO, ZATRZYMANEGO Z NIEWIADOMEJ PRZY- CZYNY NA TORZE SZŁAKU DWU- LUB WIELOTOROWEGO”



jedno górne światło białe i dwa dolne światła czerwone na czole pociągu.

Sygnał Pc 6 podaje maszynista pociągu bez drużyny konduktorskiej z jednoosobową obsadą pojazdu trakcyjnego w przypadku zatrzymania się pociągu z niewiadomej przyczyny na torze szlaku dwu- lub wielotorowego przed udaniem się wzdłuż pociągu, w celu ustalenia przyczyny jego zatrzymania.

Maszynista pociągu, w którego kierunku podano sygnał Pc 6, powinien zatrzymać pociąg, uzyskać informację o przyczynie zatrzymania pociągu i czy o zatrzymaniu został powiadomiony dyżurny ruchu.”,

2. Sygnały Pc 1, Pc 2, Pc 3, Pc 4 i Pc 5, podawane światłami i tarczami, stosuje się do oznaczania czoła i końca składu pociągu i innych pojazdów kolejowych kursujących na zasadach ustalonych dla pociągów. Dla pociągów towarowych dopuszcza się stosowanie w ciągu całej doby dziennego sygnału Pc 5 podawanego za pomocą tarcz odblaskowych.
3. Osygnalizowania czoła pociągu prowadzonego pojazdem kolejowym wyposażonym w górne światło należy dokonywać trzema światłami przy sygnałach Pc 1 i Pc 2.
4. Sygnał Pc 4 stosuje się przy pociągach pchanych, niemających na czole czynnej kabiny sterowniczej. Na pchanych pociągach bocznikowych może być stosowane w nocy jedno światło białe na czołowym wagonie, a w dzień można nie stosować żadnego znaku. Do osygnalizowania czoła pociągów, w których pierwszy wagon ma czynną kabinę sterowniczą, w szczególności zespołów trakcyjnych, wagonów doczepnych z kabiną maszynisty, należy stosować odpowiednio sygnały Pc 1 i Pc 2.
5. Na pociągu popychanym, w którym popychacz jest sprzęgnięty lub nie jest sprzęgnięty ze składem, na tylnej ścianie ostatniego wagonu umieszcza się sygnał oznaczenia końca pociągu Pc 5. Na czole pierwszej lokomotywy popychającej stosuje się sygnał Pc 1, przy czym w dzień można nie stosować żadnego sygnału, a na tylnej ścianie ostatniej lokomotywy popychającej - sygnał Pc 5. Przy jeździe powrotnej lokomotywy popychającej zamienia się sygnały na czole i tylnej ścianie lokomotywy, przy czym na czole powracającej lokomotywy na szlaku jednotorowym stosuje się sygnał Pc 1, natomiast na torze szlaku dwu- lub wielotorowego:
 - 1) jeżeli tor jest wyposażony w dwukierunkową blokadę liniową — stosuje się sygnał Pc 1;”,
 - 2) jeżeli na torze nie ma dwukierunkowej blokady liniowej, przy jeździe w kierunku zasadniczym stosuje się sygnał Pc 1, natomiast przy jeździe w kierunku przeciwnym do zasadniczego - stosuje się sygnał Pc 2.
6. Na pociągach jadących po torze zamkniętym linii kolejowej dwutorowej w porze nocnej należy stosować sygnały Pc 1, zarówno dla oznaczenia czoła, jak i końca pociągu.
7. Jeżeli pociąg cofa się ze szlaku do stacji, to nie należy zmieniać sygnałów oznaczenia czoła i końca pociągu.

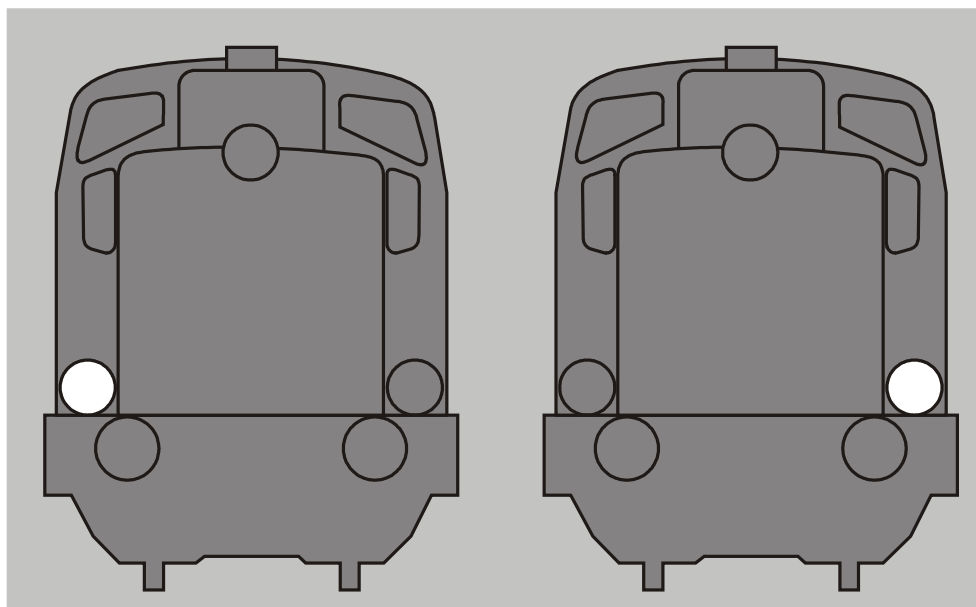
§44

Na taborze kolejowym stosuje się następujące sygnały:

- 1) sygnał Tb 1 „Oznaczenie przodu i tyłu pojazdu trakcyjnego wykonującego manewry”:
 - a) dzienny i nocny
- 2) sygnał Tb 4 "Oznaczenie pojazdu pomocniczego"
 - a) dzienny i nocny

Sygnał Tb 1
"OZNACZENIE PRZODU I TYŁU LOKOMOTYWY MANEWROWEJ"

Dzienny i nocny:



Z przodu i z tyłu po jednym białym świetle od strony czynnego stanowiska maszynisty

Sygnał Tb 4
"OZNACZENIE POJAZDU POMOCNICZEGO"

Dzienny i nocny:

od przodu dwa (nad każdą szyną) lub jedno (nad osią toru) światła białe, a od tyłu - czerwone.

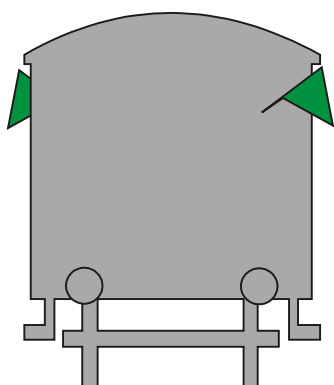
Sygnał Tb 4 stosuje się do oznaczania tych pojazdów pomocniczych, które nie kursują na zasadach ustalonych dla pociągów.

§45

Do oznaczenia pociągów i wagonów skażonych środkami promieniotwórczymi, chemicznymi i biologicznymi stosuje się następujące sygnały:

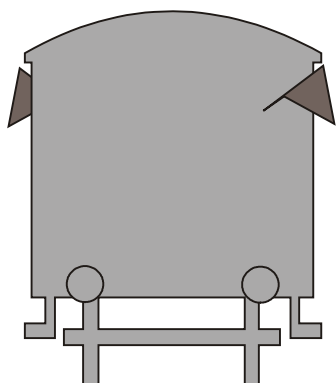
- 1) sygnał PcSp "Skażenie promieniotwórcze pociągu"
- 2) sygnał PcSb "Skażenie biologiczne pociągu"
- 3) sygnał PcSch "Skażenie chemiczne pociągu"

Sygnał PcSp "SKAŻENIE PROMIENIOTWÓRCZE POCIĄGU"



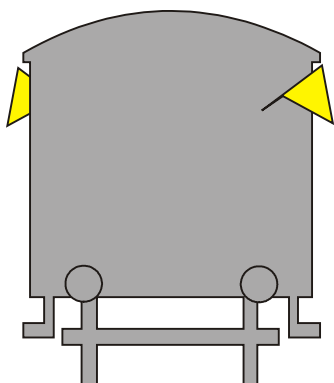
trójkątne chorągiewki koloru zielonego zawieszone z obu stron ściany szczytowej wagonu, na czole i na końcu pociągu

Sygnał PcSb "SKAŻENIE BIOLOGICZNE POCIĄGU"



trójkątne chorągiewki koloru brązowego zawieszone z obu stron ściany szczytowej wagonu, na czole i na końcu pociąg

Sygnal PcSch
"SKAŻENIE CHEMICZNE POCIĄGU"



Trójkątne chorągiewki koloru żółtego, zawieszone z obu stron ściany szczytowej wagonu, na czole i na końcu pociągu

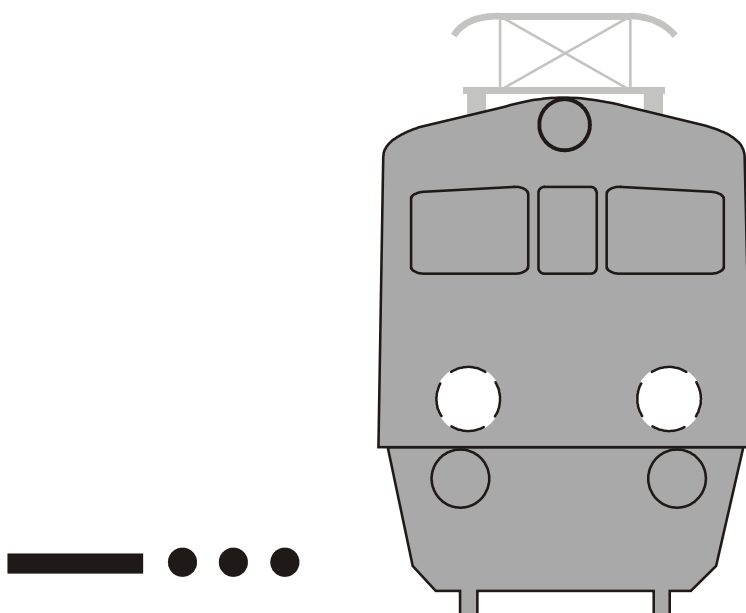
ROZDZIAŁ XII SYGNAŁY ALARMOWE

§46

Stosuje się następujące sygnały alarmowe ogólne i pożarowe:

- 1) sygnał A 1 „Alarm”
- 2) sygnał A 1r „Alarm”
- 3) sygnał A 2 „Pożar”

Sygnał A 1
"ALARM"



Sygnał A 1 "Alarm": dwa białe światła migające na czole lokomotywy i jednocześnie jeden długi i trzy krótkie dźwięki dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lokomotywy, powtarzane kilkakrotnie, jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny warsztatowej, dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lokomotywy, trąbki, gwizdka lub dzwonka aparatu telefonicznego, powtarzane kilkakrotnie, przy czym przez pojęcie "dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lokomotywy" należy rozumieć również sygnały dawane przez inne pojazdy wyposażone w urządzenia do dawania sygnałów dźwiękowych:

- a) sygnał alarmowy A 1 podawany jest w celu powiadomienia pracowników kolejowych o istniejącym lub możliwym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu, bezpieczeństwa osobistego pracowników, osób trzecich lub całości mienia kolejowego,

- b) sygnał alarmowy A 1 podaje drużyna pojazdu trakcyjnego w przypadku zatrzymania się pociągu z niewiadomej przyczyny na torze szlaku dwu- lub wielotorowego bądź w razie stwierdzenia nieosygnalizowanej przeszkody do jazdy pociągu na torze szlakowym,
- c) sygnał alarmowy A 1 należy podawać do czasu ustalenia, że nie ma przeszkody do jazdy po sąsiednich torach, bądź do czasu przepisowego osłonięcia przeszkody,
- d) po odebraniu sygnału alarmowego A 1 drużyna pojazdu trakcyjnego innego pociągu jadącego na szlaku powinna tak regulować prędkość jazdy, aby pociąg mógł być zatrzymany przed napotkaną przeszkodą do jazdy,
- e) pracownicy mający przybory przeznaczone do dawania sygnałów dźwiękowych powinni powtarzać usłyszane sygnały alarmowe dźwiękowe do czasu rozpoczęcia akcji ratunkowej.

Sygnał A 1r „ALARM”

Sygnał A 1r kombinacja złożona z kolejno po sobie następujących trzech krótkich tonów, zróżnicowanych pod względem częstotliwości i powtarzanych cyklicznie:

- a) sygnał alarmowy A 1r podawany jest w przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii kolejowej wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej. Pracownik, który dowiedział się o wystąpieniu tego zagrożenia lub posiada o nim uzasadnione przypuszczenie i ma dostęp do radiotelefonu w sieci radiołączności pociągowej, powinien natychmiast nadać sygnał "Alarm" za pomocą radiotelefonu; nadanie sygnału "Alarm" nie zwalnia z obowiązku podjęcia działań zapobiegających wypadkowi lub zmniejszających jego skutki,
- b) sygnał A 1r nadawany jest:
 - automatycznie,
 - słownie, gdy radiotelefon nie jest przystosowany do nadawania sygnału "Alarm" automatycznie,
- c) automatyczne nadanie sygnału A 1r następuje po wykonaniu przez obsługującego czynności ustalonych w instrukcji obsługi danego typu radiotelefonu; powoduje to samoczynne zahamowanie wszystkich pojazdów kolejowych z napędem, wyposażonych w urządzenia systemu "Radio-stop", których radiotelefony odebrały sygnał "Alarm",
- d) słowne nadanie sygnału A 1r następuje po wypowiedzeniu do mikrofonu, co najmniej pięć razy słowa "Alarm",
- e) prowadzący pojazdy kolejowe z napędem i pracownicy wyposażeni w radiotelefony przenośne po usłyszeniu sygnału A 1r powinni natychmiast zatrzymać pojazd kolejowy, o ile nie nastąpiło to już samoczynnie,
- f) odebranie sygnału A 1r nadanego automatycznie zobowiązuje wszystkich użytkowników, którzy go odebrali, do przełączenia radiotelefonów na kanał ratunkowy, w celu wyjaśnienia przyczyn nadania tego sygnału;

Sygnał A 2 "POŻAR"



jeden długi i dwa krótkie dźwięki syreny warsztatowej, dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lokomotywy, gwizdawki kotła parowego, syreny alarmowej, trąbki sygnałowej lub gwizdka, powtarzane kilkakrotnie:

- a) sygnał "Pożar" daje się w celu powiadomienia straży pożarnej i pracowników kolejowych o powstaniu pożaru na terenie kolejowym,
- b) pracownik kolejowy, który dostrzegł pożar, powinien rozpocząć podawanie sygnału "Pożar" i powiadomić straż pożarną; jeżeli pracownik ten nie ma przyrządu do dawania sygnałów dźwiękowych, powinien niezwłocznie zawiadomić o pożarze pracownika mającego odpowiedni przyrząd sygnałowy,
- c) maszyniści czynnych pojazdów trakcyjnych znajdujących się na terenie stacji oraz inni pracownicy powinni powtarzać sygnał pożarowy, a niezależnie od tego, pracownicy kolei powinni natychmiast powiadomić straż pożarną, zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego.

§47

1. Stosuje się następujące sygnały o zagrożeniach:
 - 1) sygnał A 3 „Ogłoszenie alarmu powietrznego dla stacji”
 - 2) sygnał A 4 "Odwołanie alarmu powietrznego dla stacji"
 - 3) sygnał A 5 "Podawanie sygnałów alarmu powietrznego pociągom na szlaku":
 - a) dzienny
 - b) nocny
 - 4) sygnał A 6 „Potwierdzenie otrzymania sygnału alarmu powietrznego przez pociąg na szlaku”
 - 5) sygnał A 7 "Ogłoszenie alarmu o skażeniach dla stacji"
 - 6) sygnał A 8 "Odwołanie alarmu o skażeniach dla stacji"
2. Odwołanie alarmu o skażeniach dla stacji ma na celu powiadomienie pracowników o ustąpieniu niebezpieczeństwa skażeń.
3. Odwołanie alarmu powietrznego, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, oraz alarmu o skażeniach, o którym mowa w ust. 1 pkt 5, jest jedno dla obydwu uprzednio ogłoszonych alarmów.

Sygnal A 3
„OGŁOSZENIE ALARMU POWIETRZNE- GO DLA STACJI”



modulowany ton dźwiękowych urządzeń ostrzegających lokomotywy (10 sekund dźwięku, 1 sekunda przerwy) trwający 3 minuty oraz nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej komunikatu „Uwaga! Uwaga! Ogłaszam alarm powietrzny dla stacji [wymienić nazwę stacji]”, powtórzone trzykrotnie; alarm powietrzny zarządza się w celu uprzedzenia pracowników o grożącym niebezpieczeństwie uderzeń z powietrza,

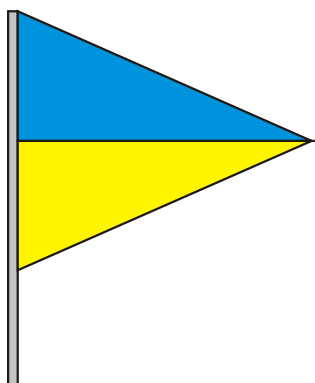
Sygnal A 4
„ODWOŁANIE ALARMU POWIETRZNEGO DLA STACJI”



ciągły ton dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lokomotywy, trwający nieprzerwanie 3 minuty oraz nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej komunikatu "Uwaga! Uwaga! Odwołuję alarm powietrzny dla stacji [wymienić nazwę stacji]", powtórzone trzykrotnie; odwołanie alarmu ogłasza się po ustąpieniu niebezpieczeństwa powodującego ogłoszenie alarmu

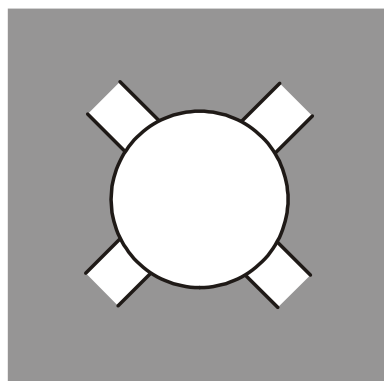
Sygnal A 5
"PODAWANIE SYGNAŁÓW ALARMU POWIETRZNEGO POCIĄGOM NA SZLAKU"

Dzienny



chorągiewka koloru niebiesko-żółtego

Nocny



białe światło migające latarki ręcznej

Sygnal A 6
„POTWIERDZENIE OTRZYMANIA SYGNAŁU ALARMU POWIETRZNEGO PRZEZ POCIĄG NA
SZLAKU”



modulowany ton dźwiękowych urządzeń ostrzegających lokomotywy (10 sekund dźwięku, 1 sekunda przerwy)

Sygnal A6 trwa 3 minuty

Sygnalem tym maszynista pociągu potwierdza zrozumienie otrzymanego sygnału alarmu powietrznego oraz powiadamia drużynę pociągową o odebraniu sygnału,

Sygnal A 7
„OGŁOSZENIE ALARMU O SKAŻENIACH DLA STACJI”



przerywany ton dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lokomotywy - trwający 3 minuty, przy czym każdy ton trwa 10 sek., a każda przerwa - 15 sek. oraz nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej komunikatu "Uwaga! Uwaga! Ogłaszam alarm o skażeniach [wymienić rodzaj skażenia] dla stacji [wymienić nazwę stacji]", powtórzone trzykrotnie; alarm o skażeniach zarządza się dla pracowników stacji kolejowych w celu ostrzeżenia o grożącym niebezpieczeństwie skażeń

Sygnal A 8
"ODWOŁANIE ALARMU O SKAŻENIACH DLA STACJI



ciągły ton dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lokomotywy trwający nieprzerwanie 3 minuty oraz nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej komunikatu "Uwaga! Uwaga! Odwołuję alarm o skażeniach [wymienić rodzaj skażenia] dla stacji [wymienić nazwę stacji]", powtórzone trzykrotnie.

ROZDZIAŁ XIII WSKAŹNIKI

§48

1. Wskaźniki przekazują polecenia, nakazy i informacje związane z ruchem kolejowym za pomocą napisów i symboli umieszczonych na tablicach, wyświetlanych przez latarnie lub inne układy świetlne, a także poprzez ustalony kształt i formę wskaźnika.
2. Zaleca się, aby wskaźniki stosowane w postaci tablic wykonywane były z materiałów odblaskowych.
3. Wskaźników stosowanych jako tablice nie oświetla się, chyba że przepisy niniejszej instrukcji stanowią inaczej.

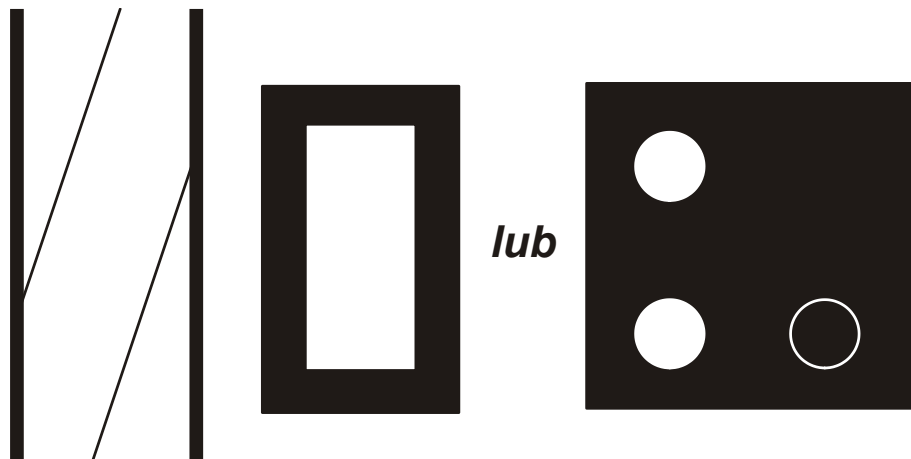
§49

1. Wskaźniki zwrotnicowe służą do sygnalizowania aktualnego położenia zwrotnic rozjazdów zwyczajnych, łukowych jedno- i dwustronnych oraz rozjazdów krzyżowych.
2. Wskaźniki zwrotnicowe mogą być wykonane w postaci latarni mechanicznych z podświetlanym szkłem koloru mlecznego, latarni elektrycznych z białymi światłami lub tarcz nieoświetlonych. W przypadku stosowania tarcz nieoświetlonych zaleca się, aby były one odblaskowe.
3. Wskaźniki zwrotnicowe wskazują położenie zwrotnicy jednakowo w dzień jak i w nocy.
4. Zasady stosowania wskaźników zwrotnicowych:
 - 1) można nie stosować wskaźników zwrotnicowych do zwrotnic scentralizowanych, po których jazdy odbywają się tylko z wykorzystaniem przebiegów utwierdzanych lub zamykanych,
 - 2) na rozjazdach ,na których w porze ciemnej nie wykonuje się manewrów lub wykonuje się sporadycznie lub oświetlanie zewnętrzne zapewnia dobra widoczność, można nie stosować wskaźników zwrotnicowych lub zamiast latarni zwrotnicowych stosować tarcze nieoświetlane, dające takie same wskazania jak latarnie zwrotnicowe,
 - 3) czas (porę doby) oraz przypadki, w których podświetla się latarnie zwrotnicowe należy określić w regulaminie posterunku ruchu.
5. Wskaźniki dotyczące rozjazdów zwyczajnych, krzyżowych pojedynczych, łukowych i skupionych ustawia się obok rozjazdu, na początku każdej zwrotnicy.
6. Wskaźniki dotyczące rozjazdów krzyżowych podwójnych ustawia się z boku, w środkowej części rozjazdu.
7. W szczególnych przypadkach stosuje się wskaźniki zwrotnicowe zlokalizowane w dalszej odległości przed zwrotnicami. W takim przypadku latarnia ze wskaźnikami może być umieszczona na osobnym maszcie lub wspólnie z latarniami podającymi inne sygnały.
8. Pojawienie się częściowe trzeciej strzały w latarni mechanicznej rozjazdu krzyżowego podwójnego, a w latarni elektrycznej miganie środkowego punktu świetlnego wskazuje, że iglica nie przylega do opornicy i oznacza, że wjazd na zwrotnicę jest zabroniony.
9. Na zwrotnicach rozjazdów zwyczajnych, łukowych jednostronnych i dwustronnych oraz

krzyżowych pojedynczych stosuje się następujące wskaźniki:

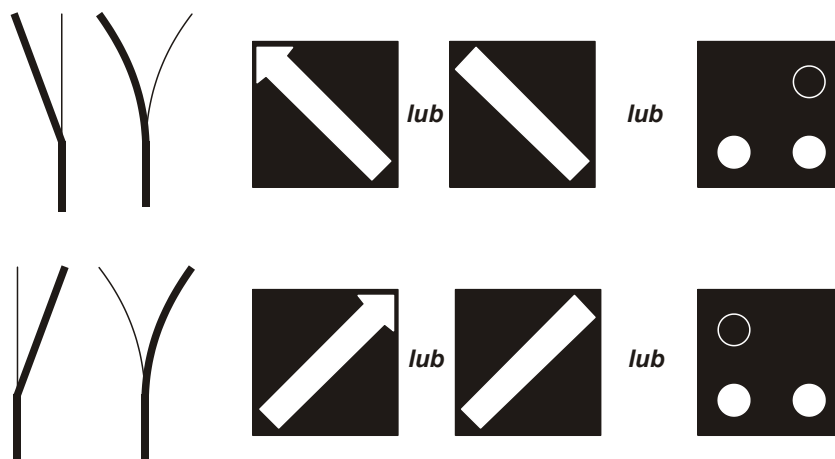
- 1) wskaźnik Wz 1 "Jazda na wprost"
- 2) wskaźnik Wz 2 "Jazda na ostrze"
- 3) wskaźnik Wz 3 "Jazda z ostrza"
- 4) wskaźnik Wz 4 "Jazda z ostrza"

Wskaźnik Wz 1
"JAZDA NA WPROST"



zwrotnica nastawiona w kierunku prostym lub przy rozjazdach łukowych jednostronnych w kierunku łuku o większym promieniu dla jazdy na ostrze lub z ostrza; biały prostokąt na czarnym tle lub dwa białe światła w pionie, widoczne zarówno od strony ostrza iglic, jak i od strony krzyżownicy

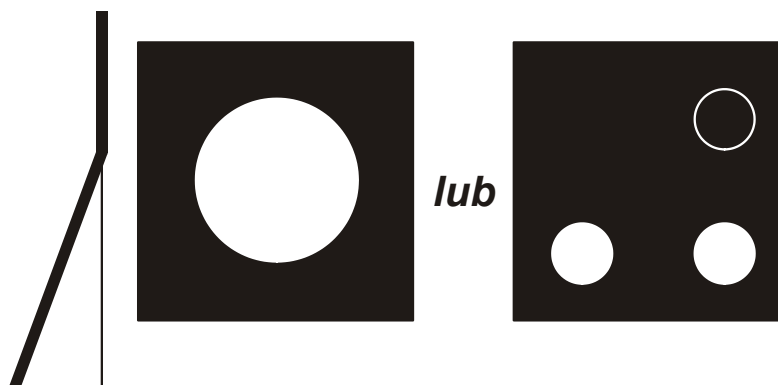
Wskaźnik Wz 2
"JAZDA NA OSTRZE"



zwrotnica nastawiona w kierunku zwrotnym, przy rozjazdach łukowych jednostronnych – w kierunku łuku o mniejszym promieniu, przy rozjazdach dwustronnych łukowych - po

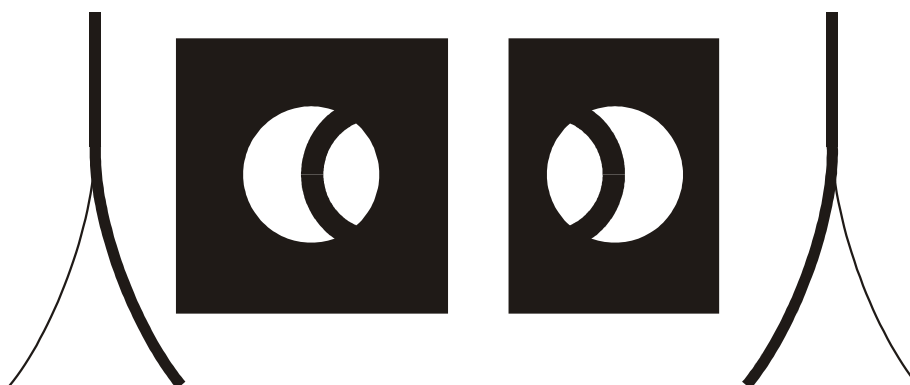
jednym z łuków; biała strzała lub biała kresa na czarnym tle, zwrócona skośnie ku górze w prawo lub w lewo, wskazująca kierunek jazdy na ostrze, widoczna od strony ostrza iglic, a na latarni elektrycznej dwa białe światła w poziomie widoczne zarówno od strony iglic jak i od strony krzyżownicy, w rozjazdach łukowych dwustronnych wskaźnik ten, o odpowiednim zwrocie strzał, stosuje się dla obu położów zwrotnicy

Wskaźnik Wz 3
"JAZDA Z OSTRZA"



zwrotnica nastawiona w kierunku zwrotnym, przy rozjazdach łukowych jednostronnych – w kierunku łuku o mniejszym promieniu; biała tarcza okrągła na czarnym tle, widoczna od strony krzyżownicy, a na latarni elektrycznej dwa białe światła w poziomie

Wskaźnik Wz 4
"JAZDA Z OSTRZA"



zwrotnica rozjazdu dwustronnego łukowego nastawiona do jazdy z lewego albo z prawego toru; biała tarcza okrągła na czarnym tle, a na niej czarny łuk zwrócony wklęsłą stroną w kierunku łuku, na który zwrotnica jest nastawiona, widoczna od strony krzyżownicy

10. Na zwrotnicach rozjazdów krzyżowych podwójnych stosuje się następujące wskaźniki:

- 1) wskaźnik Wz 5 "Jazda po prostej w prawo"
- 2) wskaźnik Wz 6 "Jazda po prostej w lewo"
- 3) wskaźnik Wz 7 "Jazda po łuku w lewo"
- 4) wskaźnik Wz 8 "Jazda po łuku w prawo"

Wskaźnik Wz 5

"JAZDA PO PROSTEJ W PRAWO"



lub



lub



jazda w kierunku prostym z lewego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem; na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem ku sobie lub dwie białe kresy albo trzy białe światła w jednej linii wznoszącej się ukośnie na prawo

Wskaźnik Wz 6

"JAZDA PO PROSTEJ W LEWO"



lub

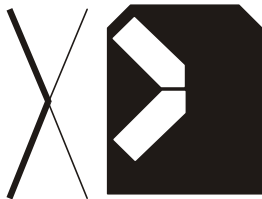


lub



jazda w kierunku prostym z prawego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem; na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem ku sobie lub dwie białe kresy albo trzy białe światła w jednej linii wznoszącej się ukośnie na lewo

Wskaźnik Wz 7
"JAZDA PO ŁUKU W LEWO"



lub



lub



Jazda w kierunku zwrotnym z lewego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem; na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem do środka latarni lub dwie białe kresy albo trzy białe światła, tworzące kąt prosty otwarty w lewo.

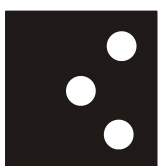
Wskaźnik Wz 8
"JAZDA PO ŁUKU W PRAWO"



lub



lub



Jazda w kierunku zwrotnym z prawego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem; na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem do środka latarni lub dwie białe kresy albo trzy białe światła, tworzące kąt prosty otwarty w prawo

1. Wskaźniki ogólnoeksploatacyjne ustawia się bezpośrednio obok toru, do którego się odnoszą, według następujących zasad:
 - 1) na stacji wskaźnik ustawia się z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy,
 - 2) na szlaku jednotorowym wskaźnik ustawia się po prawej stronie toru dla każdego kierunku jazdy,
 - 3) na szlaku dwutorowym, jak również przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii kolejowych jednotorowych wskaźnik ustawia się po zewnętrznej stronie torów, dla toru prawego - po prawej, a dla toru lewego - po lewej stronie, patrząc w kierunku jazdy,
 - 4) na szlaku wielotorowym przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych wskaźnik ustawia się: przy torach skrajnych - po zewnętrznej stronie torów, przy torach nieskrajnych - z prawej strony toru dla każdego kierunku jazdy po danym torze.

2. Stosuje się następujące wskaźniki ogólnoeksploatacyjne:
 - 1) wskaźnik W 1 "Wskaźnik usytuowania"
 - 2) wskaźniki W 2 "Wskaźnik kierunku jazdy"
 - 3) wskaźnik W 3 "Wskaźnik unieważnienia"
 - 4) wskaźnik W 4 "Wskaźnik zatrzymania"
 - 5) wskaźnik W 5 "Wskaźnik przetaczania"
 - 6) wskaźniki W 6, W 6a, W 6b, W 7 "Wskaźniki ostrzegania"
 - 7) wskaźnik W 8 "Wskaźnik ograniczenia prędkości"
 - 8) wskaźniki W 9, W 14 "Wskaźniki odcinka ograniczonej prędkości"
 - 9) wskaźniki W 10a, W 10b "Wskaźniki odcinka z popychaniem"
 - 10) wskaźniki W 11a i W 11b "Wskaźniki uprzedzające"
 - 11) wskaźniki W 13 "Wskaźnik torowy"
 - 12) wskaźnik W 15 "Wskaźnik zmiany lokalizacji"
 - 13) wskaźnik W 17 "Wskaźnik ukresu"
 - 14) wskaźnik W 19 "Wskaźnik uprzedzający o braku drogi hamowania"
 - 15) wskaźnik W 20 "Wskaźnik braku drogi hamowania"
 - 16) wskaźnik W 21 „Wskaźnik podwyższenia prędkości”;
 - 17) wskaźnik W 22 "Wskaźnik jazdy pociągu towarowego"
 - 18) wskaźnik W 23 "Wskaźnik odcinka izolowanego"
 - 19) wskaźnik W 24 "Wskaźnik kierunku przeciwnego"
 - 20) wskaźnik W 27a "Wskaźnik zmiany prędkości"
 - 21) wskaźnik W 28 "Wskaźnik kanału radiowego"
 - 22) wskaźnik W 29 "Wskaźnik nawiązania łączności"
 - 23) wskaźnik W 30 "Wskaźnik ważenia składu"
 - 24) wskaźnik W 31 "Wskaźnik kasowania"

Wskaźnik W 1
"WSKAŹNIK USYTUOWANIA"

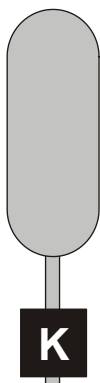


Wskaźnik W 1 "Wskaźnik usytuowania" oznacza miejsce ustawienia tarczy ostrzegawczej semaforowej lub przejazdowej, a na szlakach z samoczynną blokadą liniową czterostawną - przedostatniego semafora odstępowego blokady samoczynnej na szlaku przed semaforem wjazdowym; prostokątna biała tablica z czarnym obramowaniem, a na niej dwa czarne kąty, oparte na krótszych bokach prostokąta, jeden nad drugim, stykające się wierzchołkami w środku tablicy.

Wskaźnik W 1 ustawia się bezpośrednio przed tarczą ostrzegawczą lub semaforem lub mocuje go nisko do masztu tarczy lub semafora - dla zwrócenia uwagi na tarczę lub semafor.

Wskaźniki W 2
"WSKAŹNIKI KIERUNKU JAZDY"

Oznaczają: kierunek wyjazdu pociągu (wskaźnik W 2),



Wskaźnik W 2 umieszcza się na maszcie semafora albo na osobnym maszcie

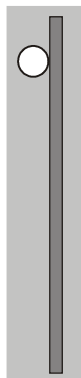
Wskaźnik W 3 "WSKAŹNIK UNIEWAŻNIENIA"

Dzienny



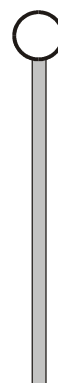
maszt semafora bez ramion

Nocny



białe światło u wierzchołka
masztu

Dzienny i nocny

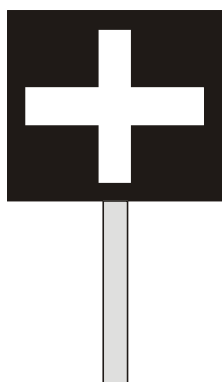


białe światło wskaźnika
światelnego

Wskaźnik W 3 "Wskaźnik unieważnienia" oznacza, że znajdujący się z prawej strony toru przy tym wskaźniku semafor lub tarcza zatrzymania nie odnoszą się do toru, przy którym stoi wskaźnik

Wskaźnik W 3 ustawia się z prawej strony toru przy znajdującym się tam semaforze lub tarczy zaporowej dla oznaczenia, że semafor ten lub tarcza zaporowa nie odnoszą się do toru, przy którym stoi wskaźnik;

Wskaźnik W 4 "WSKAŹNIK ZATRZYMANIA"



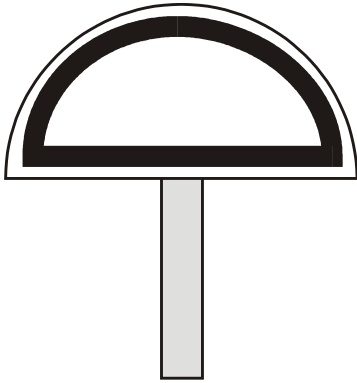
prosty biały krzyż na czarnym prostokątnym tle

Wskaźnik W 4:

- a) oznacza miejsce zatrzymania się czoła pociągu:
- b) wskaźnik służy do oznaczenia miejsca na stacji, przystanku, posterunku osłonnym, do którego może dojechać czoło zatrzymującego się tam pociągu; pociąg mający postój należy zatrzymać w takiej odległości przed wskaźnikiem, aby ruch podróży był najdogodniejszy,
- c) wskaźnik ustawia się przy końcu peronu lub przed ukresem z prawej strony toru, do którego się odnosi; wskaźnik ustawiony przy końcu peronu, niebędący jednocześnie końcem przebiegu pociągowego, odnosi się tylko do pociągów mających postój przy tym peronie,

- d) wskaźnik może być wykonany w postaci świetlnej latarni ze szkłem mlecznobiałym lub tarczy nieoświetlonej, w zależności od warunków miejscowych.

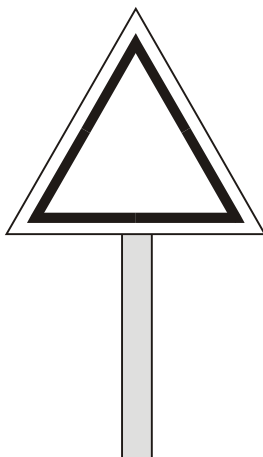
Wskaźnik W 5
"WSKAŹNIK PRZETACZANIA"



Wskaźnik W 5 oznacza granicę przetaczania: biała tablica u góry zaokrąglona, z czarnym obramowaniem

- a) wskaźnik stosuje się niezależnie od tarcz manewrowych na tych stacjach i przy tych torach, na których zachodzi potrzeba stałego oznaczenia granicy, do której przetaczanie jest dozwolone; przetaczanie poza wskaźnik dopuszczalne jest tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu,
- b) wskaźnik należy ustawiać przed semaforem wjazdowym w odległości co najmniej 100m, patrząc w kierunku szlaku,
- c) na stacjach linii kolejowych dwutorowych wskaźnik ustawia się przy torach wjazdowych, po stronie semafora wjazdowego, a na stacjach linii kolejowych jednotorowych wskaźnik ustawia się po prawej stronie toru głównego zasadniczego, patrząc w kierunku szlaku.

Wskaźnik W 6
"WSKAŹNIK OSTRZEGANIA"

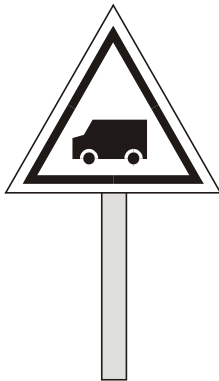


trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem ku górze (wskaźnik W 6)

Wskaźniki W 6 oznacza, że należy dać sygnał Rp 1 "Baczność"

Wskaźnik W 6 ustawia się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał "Baczność",

Wskaźniki W 6a
"WSKAŹNIK OSTRZEGANIA"



trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem i sylwetką pojazdu drogowego, zwrócona wierzchołkiem ku górze (wskaźnik W 6a)

Wskaźniki W 6a oznacza, że należy dać sygnał Rp 1 "Baczność"

Wskaźnik W 6a ustawia się przed przejazdami i przejściami kolejowymi w sposób określony w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie.

Wskaźniki W 6b
"WSKAŹNIK OSTRZEGANIA"

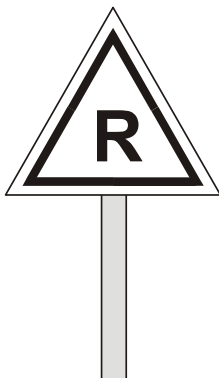


dwie trójkątne białe tablice (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem i wyobrażeniem pojazdu drogowego, zwrócone wierzchołkami ku górze, umieszczone bezpośrednio jeden pod drugim

Wskaźniki W 6b oznacza, że należy dać sygnał Rp 1 "Baczność"

Wskaźnik W 6b można ustawiać zamiast wskaźnika W 6a przed przejazdami i przejściami kolejowymi, według zasad określonych dla wskaźnika W 6a przed przejazdami i przejściami kolejowymi, według zasad określonych dla wskaźnika W 6a

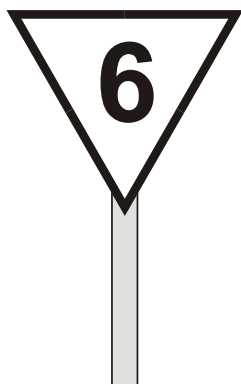
Wskaźniki W 7
"WSKAŹNIK OSTRZEGANIA"



przenośna trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem i czarną literą "R", zwrócona wierzchołkiem ku górze

Wskaźnik W 7 stosuje się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał "Baczność" ze względu na bezpieczeństwo ludzi pracujących na torze i ustawia się z obu stron przed miejscem prowadzenia robót na torze, w odległości od 300 do 500m od miejsca prowadzenia robót, w zależności od warunków miejscowych

Wskaźnik W 8
"WSKAŹNIK OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI"



trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem ku dołowi, a na niej czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość (w dziesiątkach km/h)

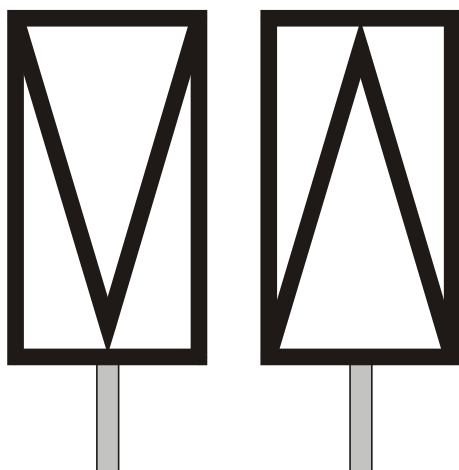
Wskaźnik W 8 oznacza, że należy zmniejszyć prędkość jazdy

gdy nie można ustawić tej tablicy z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę zwróconą wierzchołkiem ku górze i umieszcza ją nisko na wysokości główki szyny:

- a) wskaźnik bez liczby oznacza prędkość 20km/h,
- b) wskaźnik należy stosować wówczas, gdy ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych,
- c) wskaźnik ustawia się w odległości drogi hamowania obowiązującej na danej linii kolejowej przed początkiem odcinka, po którym należy jechać ze zmniejszoną prędkością; ponadto miejsce to, a w miarę potrzeby także miejsce, od którego wolno powrócić do normalnej prędkości, oznacza się wskaźnikami W 9,
- d) w obrębie stacji wskaźnik ustawia się na zasadach obowiązujących dla szlaku jednotorowego,
- e) w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości w torach głównych dodatkowych lub na rozjazdach nieleżących w torach głównych zasadniczych nie wymaga się ustawienia wskaźników W 8, lecz na początku, a w razie potrzeby i na końcu odcinka, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości, ustawia się tylko właściwy wskaźnik W 9, o którym mowa w pkt 8,
- f) w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości pociągów w obrębie stacji na całej jej długości należy ustawić wskaźnik przed stacją, przy tarczy ostrzegawczej odnoszącej się do semafora wjazdowego; w tym przypadku zmniejszenie prędkości obowiązuje do czasu minięcia przez pociąg całej stacji,
- g) jeżeli zajdzie potrzeba zmniejszenia prędkości tylko na części toru głównego zasadniczego w obrębie stacji, to należy takie miejsce osłonić z obu stron w taki sam sposób, jak na szlaku,
- h) wskaźnik W 8 należy również stosować do oznaczenia miejsca zmniejszenia obowiązującej prędkości drogowej, jako wskaźnik uprzedzający przed wskaźnikami W 27 i W 27a; w tym przypadku wskaźnik W 8 ustawia się w odległości drogi hamowania przed wskaźnikami W 27 i W 27a.

„WSKAŹNIKI ODCINKA OGRANICZONEJ PRĘDKOŚCI W9 i W 14”

WSKAŹNIK W 9 "WSKAŹNIK ODCINKA OGRANICZONEJ PRĘDKOŚCI"



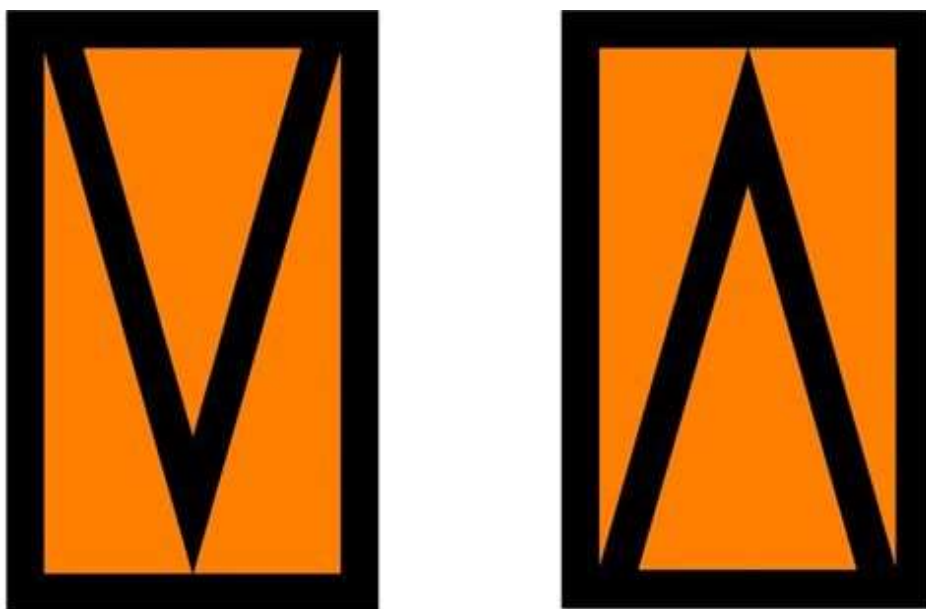
prostokątna biała tablica z czarnym obramowaniem, a na niej z jednej strony czarny kąt, zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, z drugiej zaś - zwrócony wierzchołkiem ku górze (kąt oparty jest na krótszym boku prostokąta, a wierzchołek dotyka przeciwległego boku

Wskaźniki W 9 oznacza początek lub koniec odcinka, przez który należy przejeżdżać z ograniczoną prędkością:

- a) wskaźnik W 9 należy stosować łącznie ze wskaźnikiem W 8, jeżeli ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych,
- b) wskaźnik W 9 ustawia się za wskaźnikiem W 8, patrząc w kierunku jazdy, na początku, a w miarę potrzeby także i na końcu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością,
- c) w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości pociągów w obrębie stacji na całej jej długości wskaźnik W 9 należy umieścić przy semaforze wjazdowym,
- d) na początku odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością, wskaźnik ustawia się po tej stronie toru, po której ustawiono wskaźnik W 8 lub tarczę D 6 "Zwolnić bieg",
- e) na końcu odcinka:
 - na szlaku jednotorowym i wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych - dla jazdy po torze nieskrajnym - obowiązuje maszynistę obraz na odwrotnej stronie wskaźnika, ustawionego na początku odcinka dla przeciwnego kierunku, pomimo tego że wskaźnik ten jest ustawiony z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy; zasada ta obowiązuje także dla wskaźników ustawionych w obrębie stacji,
 - na szlaku dwutorowym, przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii kolejowych jednotorowych i na szlaku wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych, różnych linii kolejowych, dla jazdy po torze skrajnym, obowiązuje maszynistę obraz na odwrotnej stronie wskaźnika, ustawionego na początku odcinka dla przeciwnego kierunku, z prawej albo z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy,
- f) wskaźnik ustawiony na początku odcinka jest zwrócony w kierunku nadjeżdżającego pojazdu szynowego tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt

- zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, a ustawiony na końcu odcinka - tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt zwrócony wierzchołkiem ku górze,
- g) jeżeli na szlaku wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych, szerokość międzytorza nie pozwala na ustawienie wskaźnika typowego, stosuje się wskaźnik o zmniejszonych wymiarach i umieszcza się go nisko, z zachowaniem skrajni, dolną krawędzią tablicy na wysokości główki szyny,

WSKAŹNIK W 14
"WSKAŹNIK ODCINKA OGRANICZONEJ PRĘDKOŚCI"

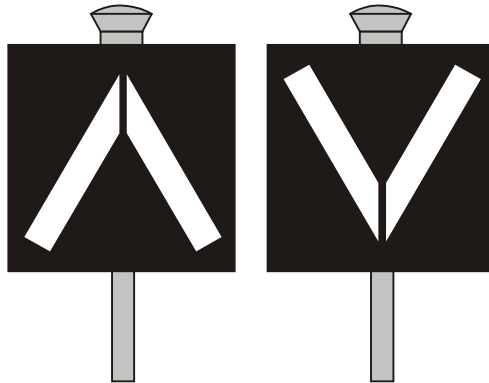


Wskaźniki W 14 oznaczają początek lub koniec odcinka, przez który należy przejeżdżać z ograniczoną prędkością: prostokątna pomarańczowa tablica z czarnym obramowaniem, a na niej z jednej strony czarny kąt, zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, z drugiej zaś - zwrócony wierzchołkiem ku górze (kąt oparty jest na krótszym boku prostokąta, a wierzchołek dotyka przeciwległego boku).

- a) wskaźnik W 14 należy stosować łącznie z sygnałem D 6 - tarcza "Zwolnić bieg",
- b) wskaźnik W 14 ustawia się za tarczą D 6 "Zwolnić bieg", patrząc w kierunku jazdy, na początku, a w razie potrzeby i na końcu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością,
- c) w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości pociągów w obrębie stacji na całej jej długości wskaźnik W 14 należy umieścić przy semaforze wjazdowym,

- d) na początku odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością, wskaźnik ustawia się po tej stronie toru, po której ustawiono tarczę D 6 "Zwolnić bieg",
- e) na końcu odcinka:
 - na szlaku jednotorowym i wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych - dla jazdy po torze nieskrajnym - obowiązuje maszynistę obraz na odwrotnej stronie wskaźnika, ustawionego na początku odcinka dla przeciwnego kierunku, pomimo tego że wskaźnik ten jest ustawiony z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy; zasada ta obowiązuje także dla wskaźników ustawionych w obrębie stacji,
 - na szlaku dwutorowym, przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii kolejowych jednotorowych i na szlaku wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych, różnych linii kolejowych, dla jazdy po torze skrajnym, obowiązuje maszynistę obraz na odwrotnej stronie wskaźnika, ustawionego na początku odcinka dla przeciwnego kierunku, z prawej albo z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy,
- f) wskaźnik ustawiony na początku odcinka jest zwrócony w kierunku nadjeżdżającego pojazdu szynowego tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, a ustawiony na końcu odcinka - tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt zwrócony wierzchołkiem ku górze,
- g) jeżeli na szlaku wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych, szerokość międzytorza nie pozwala na ustawienie wskaźnika typowego, stosuje się wskaźnik o zmniejszonych wymiarach i umieszcza się go nisko, z zachowaniem skrajni, dolną krawędzią tablicy na wysokości główki szyny,
- h) wskaźnik W 14 należy oświetlać w porze nocnej; jeżeli powierzchnia wskaźnika jest wykonana z materiałów odbłaskowych, to w przypadku ustawienia go na szlaku można nie stosować na nim miejscowego oświetlenia.

Wskaźniki W 10a, W 10b
"WSKAŹNIKI ODCINKA Z POPYCHANIEM"



wskaźnik świetlny (latarnia) - mlecznobiały kąt na czarnym tle zwrócony wierzchołkiem ku górze (wskaźnik W 10a - oznaczający początek odcinka z popychaniem) albo ku dołowi (wskaźnik W 10b oznaczający koniec odcinka z popychaniem)

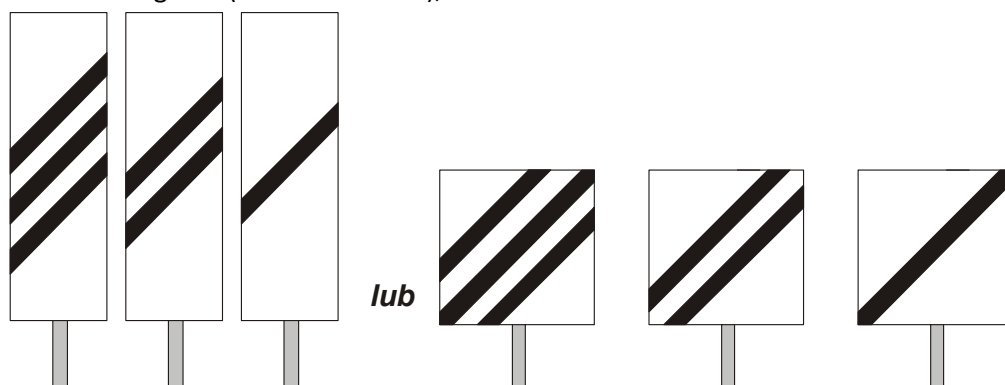
Wskaźniki W 10a, W 10b "Wskaźniki odcinka z popychaniem" oznaczają, że należy rozpocząć (wskaźnik W 10a) albo zaprzestać (wskaźnik W 10b) popychania.

- a) wskaźniki W 10a i W 10b służą do oznaczania w razie potrzeby tych punktów na szlaku, przy których lokomotywa popychająca ma rozpocząć popychanie pociągu albo zaprzestać popychania,
- b) wskaźnik W 10a oznaczający początek odcinka z popychaniem ustawia się w odległości 100m przed miejscem, od którego należy rozpocząć popychanie, natomiast wskaźnik W 10b oznaczający koniec odcinka z popychaniem – w miejscu, od którego należy zaprzestać popychania pociągów; wskaźniki te umieszcza się po prawej stronie toru, do którego się odnoszą;

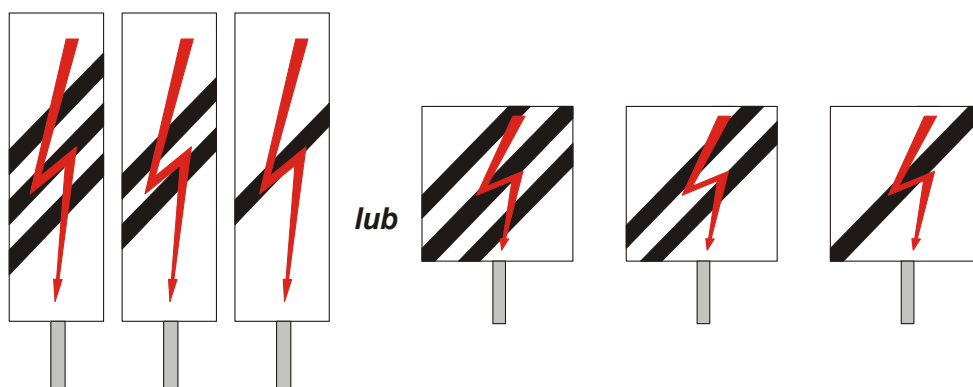
Wskaźniki W 11a i W 11b "WSKAŹNIKI UPRZEDZAJĄCE"

Wskaźniki W 11a i W 11b "Wskaźniki uprzedzające" w zależności od miejsca usytuowania wskaźnika oznaczają, że za wskaźnikiem znajduje się:

- a) tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego lub odstępowego albo semafor, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości (wskaźnik W 11a),



- b) tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany (wskaźnik W 11b)



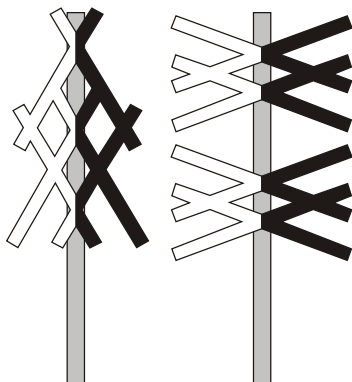
Przed tarczą ostrzegawczą zawsze trzy, a przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości, zawsze cztery kolejno po sobie następujące prostokątne lub kwadratowe białe tablice odpowiednio: z trzema, dwoma i jednym albo z czterema, trzema, dwoma i jednym czarnymi pasami, wznoszącymi się ukośnie z lewa na prawo; pasy czarne na tablicach prostokątnych maluje się pod kątem 30°, a na tablicach kwadratowych - pod kątem 45° do poziomu:

na wskaźniku W 11b na czarnych pasach tablic umieszcza się czerwoną strzałę w kształcie błyskawicy, zwróconą ostrzem ku dołowi i malowaną na całej długości tablicy wskaźnika,

- wskaźnik W 11a służy do zwrócenia uwagi maszynisty pojazdu trakcyjnego na zbliżanie się do tarczy ostrzegawczej semafora wjazdowego lub odstępowego albo do semafora, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości,

- wskaźnik W 11b, umieszczany wyłącznie przed tarczą ostrzegawczą semafora wjazdowego, służy dodatkowo do uprzedzenia maszynisty o zbliżaniu się do posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany z siecią górną pod wysokim napięciem, której dotknięcie lub skierowanie na nią strumienia wody grozi śmiercią,
- wskaźnik W 11a ustawia się przed tarczą ostrzegawczą semafora wjazdowego lub odstępowego albo przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości; na stacjach pośrednich, niewęzłowych, leżących na liniach kolejowych drugorzędnych i znaczenia miejscowego można nie stosować wskaźnika przed tarczą ostrzegawczą; wskaźnika W 11a można także nie stosować przed tarczami ostrzegawczymi na szlakach, na których największa dopuszczalna prędkość nie przekracza 40km/h, niezależnie od kategorii linii kolejowej i rodzaju posterunku (stacja pośrednia, węzłowa, posterunek odgałęźny, odstępowy),
- wskaźnik W 11b stosuje się na szlakach niezelektryfikowanych niezależnie od kategorii linii kolejowej i warunków widoczności tarczy ostrzegawczej i ustawia go przed tarczami ostrzegawczymi semaforów wjazdowych posterunków ruchu, na których rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany,
- wskaźniki W 11a i W 11b ustawia się po tej samej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy, po której umieszczona jest tarcza ostrzegawcza lub semafor, wymagające zastosowania tych wskaźników,
- tablice wskaźników przed tarczą ostrzegawczą ustawia się w odległościach co 100m w takiej kolejności, aby maszynista pojazdu trakcyjnego, zbliżającego się do tarczy ostrzegawczej, widział pierwszą napotkaną tablicę z trzema, drugą - z dwoma i ostatnią - z jednym pasem czarnym; w przypadkach wyjątkowych, uzasadnionych miejscowymi warunkami, podane odległości mogą być zmniejszone najwyżej do 60m między sąsiednimi tablicami, przy czym należy zachować jednakowe odległości między wszystkimi tablicami,
- tablice wskaźnika przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości, ustawia się w ten sposób, że pierwszą tablicę z czterema pasami czarnymi umieszcza się w miejscu, z którego powinien być widoczny semafor, a następne - kolejno z trzema, dwoma i jednym pasem - pomiędzy pierwszą tablicą a semaforem tak, żeby były zachowane jednakowe odległości między wszystkimi tablicami,
- jeżeli wskaźniki ustawia się na zewnątrz torów, to stosuje się tablice prostokątne wysokie, jeśli zaś na międzytorzu, to można ustawić, w zależności od szerokości międzytorza, tablice prostokątne o mniejszych wymiarach albo tablice kwadratowe.

Wskaźniki W 13 "WSKAŹNIK TOROWY"

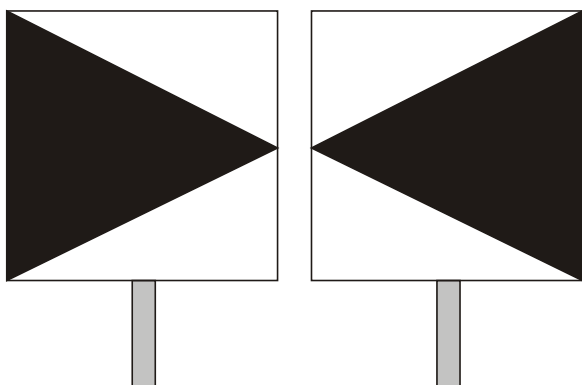


czarno-biała krata lub dwie kraty, każda składająca się z dwóch par czarno-białych ukośników, umieszczone jedna nad drugą

Wskaźnik W 13 "Wskaźnik torowy" oznacza, że należy podnieść noże i zamknąć skrzydła pługa odśnieżnego oraz zachować szczególną ostrożność przy pracy podbijarek, oczyszczarek tłuczni i innych maszyn torowych:

- a) wskaźnik W 13 stosuje się do oznaczania miejsc, w szczególności przejazdu, mostu, rozjazdu, urządzeń oddziaływania tor-pojazd, czujnika szynowego, urządzeń do wykrywania zagrzanych osi i płaskich miejsc lub innych urządzeń w torze, przed którymi powinny być podnoszone noże i zamykane skrzydła pługa odśnieżnego podczas oczyszczania toru ze śniegu oraz w których należy zachować szczególną ostrożność przy pracy podbijarek, oczyszczarek tłuczni i innych maszyn torowych,
- b) wskaźnik W 13 ustawia się w odległości 50m od osłanianego miejsca, z obu stron tego miejsca, przy każdym torze,
- c) przeszkody znajdujące się w odległości mniejszej od 150m jedna od drugiej powinny być oznaczone jako jedna przeszkoda wskaźnikami W 13 w postaci dwóch krat

Wskaźnik W 15 "WSKAŹNIK ZMIANY LOKALIZACJI"



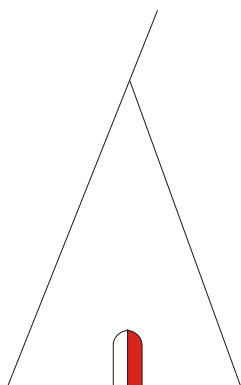
kwadratowa biała tablica z czarnym trójkątem zwróconym ostrzem w kierunku semafora, sygnalizatora powtarzającego lub tarczy ostrzegawczej (trójkąt równoramienny, którego podstawą jest bok kwadratu, a wierzchołek skierowany do sygnalizatora leży na środku przeciwległego boku)

Wskaźnik W 15 "Wskaźnik zmiany lokalizacji" oznacza, że semafor, sygnalizator powtarzający lub tarcza ostrzegawcza nie są umieszczone w miejscu, w którym powinny się znajdować, pomimo to odnoszą

się do toru, przy którym stoi wskaźnik

Wskaźnik W 15 ustawia się w tym miejscu, w którym powinny być ustawione: semafor, sygnalizator powtarzający lub tarcza ostrzegawcza

Wskaźnik W 17 "WSKAŹNIK UKRESU"

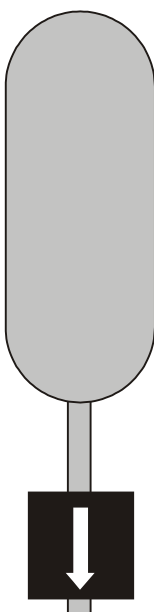


wskaźnik w postaci biało-czerwonego słupka (słupek ukresowy)

Wskaźnik W 17 "Wskaźnik ukresu" oznacza miejsce przy zbiegających się torach, do którego wolno tor zająć taborem kolejowym

Wskaźnik W 17 (słupek ukresowy) ustawia się między wewnętrznymi szynami odgałęzienia torów, w miejscu, do którego wolno zająć tor taborem kolejowym; miejsce wskaźnika wyznacza się z uwzględnieniem obowiązującej skrajni i warunków lokalnych, w szczególności przechyłka lub poszerzenie na łuku.

Wskaźnik W 19 "WSKAŹNIK UPREDZAJĄCY O BRAKU DROGI HAMOWANIA"

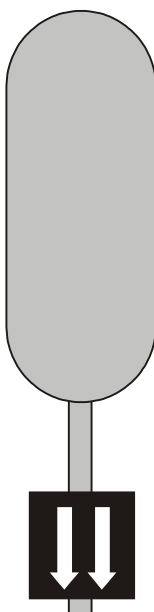


biała strzała, zwrócona ostrzem ku dołowi, na czarnym tle

Wskaźnik W 19 "Wskaźnik uprzedzający o braku drogi hamowania" oznacza, że odległość między dwoma następnymi semaforami lub między następną tarczą ostrzegawczą semaforową a semaforem jest mniejsza od obowiązującej na danej linii kolejowej długości drogi hamowania:

- a) wskaźnik W 19 informuje drużynę pociągową o tym, że za następnym semaforem lub tarczą ostrzegawczą semaforową pociąg wjedzie na odstęp o długości mniejszej od obowiązującej na danej linii kolejowej drogi hamowania i wymaga od maszynisty zachowania szczególnej ostrożności w regulowaniu prędkości jazdy pociągu,
- b) wskaźnik W 19 umieszcza się na maszcie semafora lub tarczy ostrzegawczej semaforowej bezpośrednio poprzedzających ten semafor lub tarczę ostrzegawczą semaforową, za którymi występuje skrócony odstęp,
- c) wskaźnik W 19 może być wykonany jako świetlny, w postaci latarni z matowobiałą strzałą, ukazujący się razem z sygnałem zezwalającym na semaforze dla przebiegu ustawionego na odstęp o skróconej drodze hamowania, lub w postaci tablicy, stale wskazującej obraz tego wskaźnika; tablica wskaźnika niewyświetlanego powinna być wykonana z materiałów odbłaskowych;

Wskaźnik W 20
"WSKAŹNIK BRAKU DROGI HAMOWANIA"

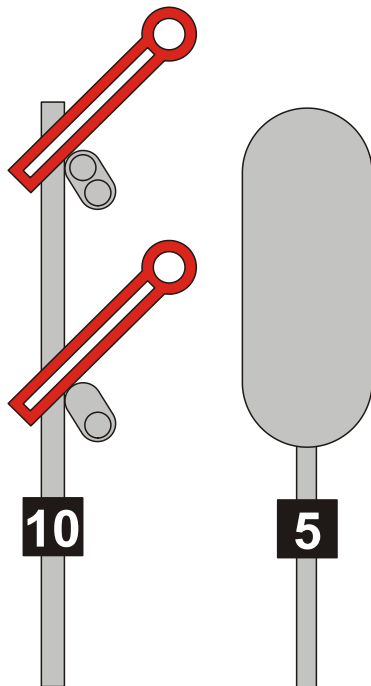


dwie równoległe, białe strzały, zwrócone ostrzem ku dołowi, na czarnym tle

Wskaźnik W 20 "Wskaźnik braku drogi hamowania" oznacza, że odległość między tarczą ostrzegawczą semaforową lub semaforem, na których jest umieszczony wskaźnik, a następnym semaforem jest mniejsza od obowiązującej na danej linii kolejowej długości drogi hamowania:

- a) wskaźnik W 20 informuje drużynę pociągową o tym, że pociąg wjeżdża na odstęp o długości mniejszej od obowiązującej na danej linii kolejowej drogi hamowania i wymaga od maszynisty zachowania szczególnej ostrożności w regulowaniu prędkości jazdy pociągu,
- b) wskaźnik W 20 umieszcza się na maszcie tarczy ostrzegawczej semaforowej lub semafora na początku skróconego odstępu, patrząc w kierunku jazdy pociągu,
- c) wskaźnik W 20 powinien być poprzedzony wskaźnikiem W 19,
- d) wskaźnik W 20 może być wykonany jako świetlny, w postaci latarni z matowobiałymi strzałami, ukazujący się razem z sygnałem zezwalającym na semaforze, lub w postaci tablicy, stale wskazującej obraz tego wskaźnika; tablica wskaźnika niewyświetlanego powinna być wykonana z materiałów odblaskowych.

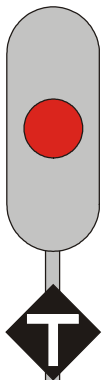
Wskaźnik W 21
"WSKAŹNIK PODWYŻSZENIA PRĘDKOŚCI"



kwadratowa czarna tablica, a na niej biała liczba wskazująca największą dozwoloną prędkość za semaforem określoną w dziesiątkach kilometrów na godzinę

- a) wskaźnik W 21 umieszczony na maszcie semafora oznacza, że jazda za tym semaforem, nadającym sygnał zezwalający na jazdę z prędkością 40, 60 lub 100 km/h, może odbywać się z prędkością wyższą, nieprzekraczającą wartości określonej przez ten wskaźnik,
- b) wskaźnik W 21 wykonuje się jako świetlny i umieszcza na maszcie semafora tylko wówczas, gdy zachodzi potrzeba podwyższenia dozwolonej prędkości do wartości wyższej niż dopuszczona przez sygnał zezwalający na jazdę nadawany przez ten semafor,
- c) na wskaźniku W 21 matowobiała lub złożona z punktów świetlnych liczba na czarnym tle wyświetla się jednocześnie z ukazaniem się na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę,
- d) w przypadku semaforów nadających sygnały wyłącznie dla jazd po rozjazdach w kierunku zwrotnym, a typ rozjazdów zezwala na jazdę z prędkością większą niż wskazuje na to sygnał zezwalający nadawany przez ten semafor, można zastosować wskaźnik W 21 w postaci tablicy oraz białej cyfry wykonanej z materiałów odblaskowych

Wskaźnik W 22
"WSKAŹNIK JAZDY POCIĄGU TOWAROWEGO"



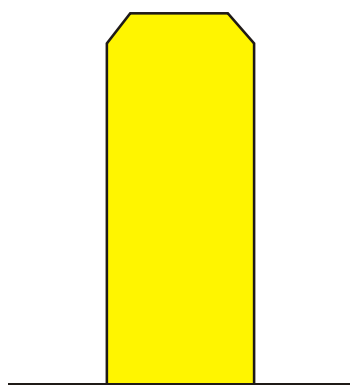
kwadratowa czarna tablica ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej umieszczona centralnie biała litera "T" wykonana z materiałów odblaskowych

Wskaźnik W 22 oznacza, że pociąg towarowy może przejechać bez zatrzymania ze zmniejszoną prędkością obok semafora odstępowego blokady samoczynnej, wskazującego sygnał "Stój":

- a) wskaźnik W 22 jest stosowany na semaforach odstępowych samoczynnej blokady liniowej, ustawionych na wzniesieniu miarodajnym ponad 6% na długości drogi hamowania,

- b) wskaźnik W 22 odnosi się wyłącznie do ciężkich pociągów towarowych i zezwala na przejechanie bez zatrzymania obok semafora odstępowego samoczynnej blokady liniowej, wskazującego sygnał "Stój", z prędkością nie większą od 20km/h, przy czym maszynista powinien tak regulować prędkość, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie zauważenia przeszkody do dalszej jazdy,

Wskaźnik W 23 "WSKAŹNIK ODCINKA IZOLOWANEGO"

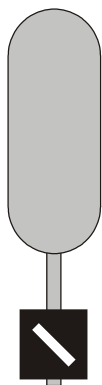


żółty słupek ustawiony przy torze

W 23 oznacza początek odcinka torowego lub zwrotnicowego wyposażonego w urządzenie kontroli niezajętości torów i rozjazdów

- a) wskaźnik W 23 oznacza miejsce, przed którym przetaczany tabor kolejowy powinien się zatrzymać, aby umożliwić przestawienie zwrotnicy,
- b) wskaźnika W 23 nie oświetla się

Wskaźnik W 24 "WSKAŹNIK KIERUNKU PRZECIWNEGO"

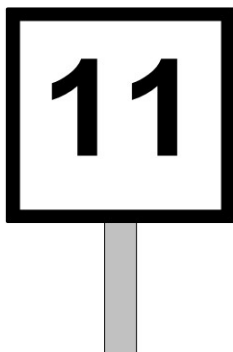


wskaźnik świetlny, matowobiała kresa na kwadratowej czarnej tablicy wznosząca się do góry z prawa na lewo

Wskaźnik W 24 "Wskaźnik kierunku przeciwnego" oznacza wyjazd na tor szlaku dwutorowego w kierunku przeciwnym do zasadniczego

- a) wskaźnik W 24 umieszcza się na maszcie semafora albo na osobnym maszcie,
- b) obraz na wskaźniku W 24 pokazuje się jednocześnie z wyświetleniem na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę,
- c) w przypadku wyprawienia pociągu na sygnał zastępczy "Sz" obraz na wskaźniku W 24 pokazuje się jednocześnie z obrazem sygnału zastępczego,
- d) w szczególnych przypadkach określonych przez zarządcę infrastruktury w instrukcji szczegółowej, dopuszcza się stosowanie w porze dziennej wskaźnika W 24 w postaci przenośnej tablicy nieoświetlonej.

Wskaźnik W 27a
"WSKAŹNIK ZMIANY PRĘDKOŚCI"



kwadratowa biała tablica z czarną obwódką, a na niej czarna liczba wskazująca największą dozwoloną prędkość drogową określoną w dziesiątkach kilometrów na godzinę

Wskaźnik W 27 oznacza miejsce zmiany i obowiązującą od tego miejsca największą prędkość drogową na danej linii kolejowej:

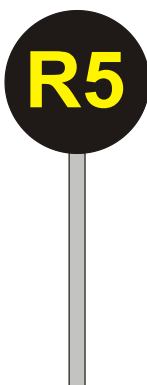
Wskaźnik W 27a (wskaźnik dwustronny, stosownie do prędkości dozwolonej za tym wskaźnikiem, patrząc w kierunku jazdy pociągu)

ustawia się:

- a) przy torach szlakowych i głównych zasadniczych danej linii kolejowej poza drogami rozjazdowymi,
- b) na szlaku jednotorowym po prawej stronie toru, patrząc w kierunku wzrostu kilometrażu linii kolejowej, a w pozostałych przypadkach według zasad opisanych w niniejszej instrukcji,

jeżeli nie można ustawić wskaźnika W 27a z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza się ją nisko, białe tło wskaźnika W 27a powinno być wykonane z materiałów odblaskowych;”;

Wskaźnik W 28
"WSKAŹNIK KANAŁU RADIOWEGO"



okrągła czarna tablica, a na niej żółte oznaczenie literowo-cyfrowe; litera stanowi uzgodniony z Prezesem UTK wyróżnik zarządcy infrastruktury, którego wskaźnik dotyczy; liczba wskazuje numer kanału radiołączności pociągowej, przydzielonego danemu zarządcy infrastruktury

Wskaźnik W 28 "Wskaźnik kanału radiowego" oznacza miejsce zmiany i obowiązujący od tego miejsca numer kanału radiołączności pociągowej:

- a) wskaźnik W 28 informuje maszynistę o miejscu zmiany obowiązującego kanału radiołączności pociągowej i o obowiązującym od tego miejsca numerze kanału radiowego; po minięciu wskaźnika maszynista powinien przełączyć radiotelefon na wskazany kanał radiołączności pociągowej i jak najszybciej nawiązać łączność z najbliższym posterunkiem ruchu pracującym na tym kanale,
- b) numer kanału określony wskaźnikiem W 28 obowiązuje do miejsca ustawienia następnego wskaźnika z innym numerem,

c) wskaźnik W 28 ustawia się w następujący sposób:

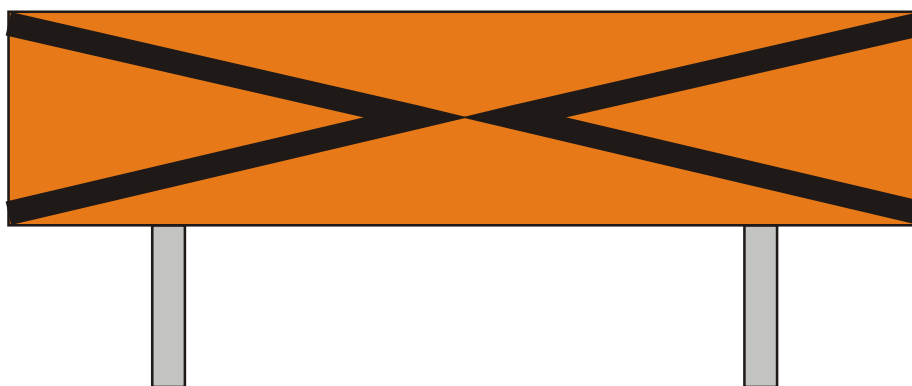
–na stacji lub posterunku odgałęźnym, będącym początkiem linii kolejowej z radiołącznością pociągową - na stacji w odległości 30-70m, a na posterunku odgałęźnym - 100-150m za ostatnią zwrotnicą, patrząc w kierunku szlaku z radiołącznością pociągową,

–na stacji węzłowej lub posterunku odgałęźnym, jeżeli na przyległych szlakach jest radiołączność pociągowa o różnych numerach kanałów - na stacji w odległości 30-70m, a na posterunku odgałęźnym - 100-150m za ostatnią zwrotnicą wyjazdową, patrząc w kierunku szlaku z innym kanałem radiołączności pociągowej,

–przy dojeździe do posterunku leżącego na linii kolejowej z radiołącznością pociągową, na szlaku niewyposażonym w radiołączność pociągową - 300m przed semaforem wjazdowym posterunku ruchu z radiołącznością pociągową,

d) jeżeli nie można ustawić wskaźnika W 28 z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko; litera i cyfra na wskaźniku powinny być wykonane z materiałów odbłaskowych;

Wskaźnik W 29
"WSKAŹNIK NAWIĄZANIA ŁĄCZNOŚCI"



Wskaźnik W 29 "Wskaźnik nawiązania łączności" oznacza, że należy nawiązać łączność radiową z dyżurnym ruchu odcinkowym: pomarańczowa tablica pozioma, a na niej dwa czarne kąty, oparte na krótszych bokach prostokąta, jeden obok drugiego, stykające się wierzchołkami w środku tablicy:

a) wskaźnik W 29 stosuje się na odcinkach linii kolejowej, na których ruch prowadzony jest na podstawie radiotelefonicznego porozumiewania się dyżurnego ruchu odcinkowego z maszynistą pojazdu trakcyjnego lub kierującym pojazdem pomocniczym, dla wskazania miejsca, w którym maszynista lub kierujący pojazdem pomocniczym ma obowiązek nawiązania łączności radiowej z dyżurnym ruchu odcinkowym,

- b) wskaźnik W 29 ustawia się skośnie do toru, po prawej stronie toru przed mijanką bezobsługową w odległości nie mniejszej niż 1.600m przed samoczynnie działającym semaforem wjazdowym;

Wskaźnik W 30
"WSKAŹNIK WAŻENIA SKŁADU"

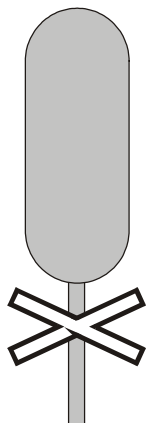


wskaźnik świetlny - matowobiałe koło na jasnoniebieskim tle, a w kole napis "Waga x km/h", gdzie "x" oznacza prędkość przejazdu wkm/h

Wskaźnik W 30 "Wskaźnik ważenia składu" oznacza prędkość, z jaką należy przejeżdżać przez automatyczną wagę podczas ważenia składu:

- a) wskaźnik W 30 umieszcza się we właściwej odległości, zgodnie z dokumentacją techniczną wagi, przed wagą z obu jej stron,
- b) wyświetlony wskaźnik W 30 oznacza, że skład będzie ważony i należy przejeżdżać przez wagę z prędkością określoną na wskaźniku.

Wskaźnik W 31
"WSKAŹNIK KASOWANIA"



biały ukośny krzyż z czarną obwódką

Wskaźnik W 31 "Wskaźnik kasowania" oznacza, że sygnalizator, na którym został umieszczony wskaźnik, jest nieczynny, nie został oddany do użytku lub jest unieważniony, a sygnały wyświetlane na nim są nieobowiązujące

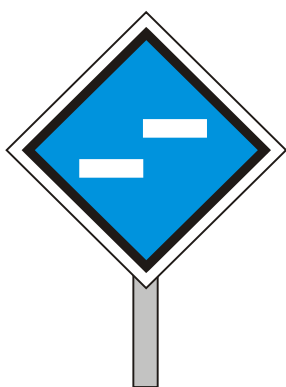
Wskaźnik W 31 umieszcza się na nieczynnych sygnalizatorach.

§51

1. Wskaźniki We stosowane na liniach kolejowych zelektryfikowanych określają obowiązujący maszynistę sposób prowadzenia elektrycznego pojazdu trakcyjnego wynikający z układu zasilania i układu sieci trakcyjnej.
2. Wskaźniki We ustawia się obok toru albo zawiesza nad torem, do którego się odnoszą, patrząc w kierunku jazdy, według następujących zasad:
 - 1) na stacji wskaźnik We umieszcza się z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy,

- 2) na szlaku jednotorowym wskaźnik We umieszcza się po prawej stronie toru, dla każdego kierunku jazdy,
- 3) na szlaku dwutorowym, jak również przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii kolejowych jednotorowych wskaźnik We umieszcza się po zewnętrznej stronie torów, dla toru prawego - po prawej, a dla toru lewego - po lewej stronie, patrząc w kierunku jazdy,
- 4) na szlaku wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych wskaźnik We umieszcza się przy torach skrajnych - po zewnętrznej stronie torów, przy torach nieskrajnych - z prawej strony toru dla każdego kierunku jazdy po danym torze.
3. Wskaźniki We mogą być stałe albo przenośne.
4. Wskaźniki We 1 - We 9 mają postać kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i białą obwódką, ustawionej przekątną pionowo, z odpowiednim białym symbolem na niebieskim polu.
5. Stosuje się następujące wskaźniki dotyczące zelektryfikowanych linii kolejowych:
 - 1) wskaźnik We 1 "Wskaźnik uprzedzający o opuszczeniu pantografu"
 - 2) wskaźniki We 2a, We 2b, We 2c "Wskaźniki opuszczenia pantografu"
 - 3) wskaźniki We 3a, We 3b
 - 4) wskaźniki We 4a, We 4b, We 4c "Wskaźniki zakazu wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych"
 - 5) wskaźniki We 8a, We 8b, We 8c "Wskaźniki jazdy bezprądowej"
 - 6) wskaźniki We 9a, We 9b "wskaźniki jazdy pod prądem"

Wskaźnik We 1
"WSKAŹNIK UPRZEDZAJĄCY O OPUSZCZENIU PANTOGRAFU"

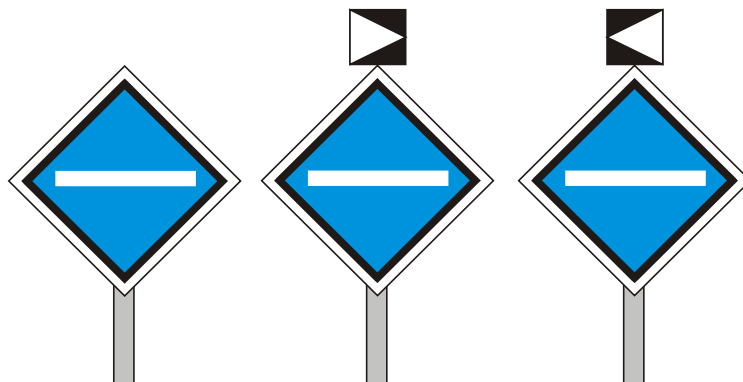


pantografu

Wskaźnik We 1 oznacza, że należy przygotować się do opuszczenia pantografów przed następnym wskaźnikiem i nakazuje zmniejszyć prędkość do 60 km/h: dwa poziome białe paski jednakowej wielkości, przesunięte w pionie i w poziomie względem siebie tak, że początek górnego paska jest na wysokości końca paska dolnego

Wskaźnik We 1 ustawia się na szlaku i na stacji przy torach głównych zasadniczych, w odległości 500m przed wskaźnikiem opuszczenia

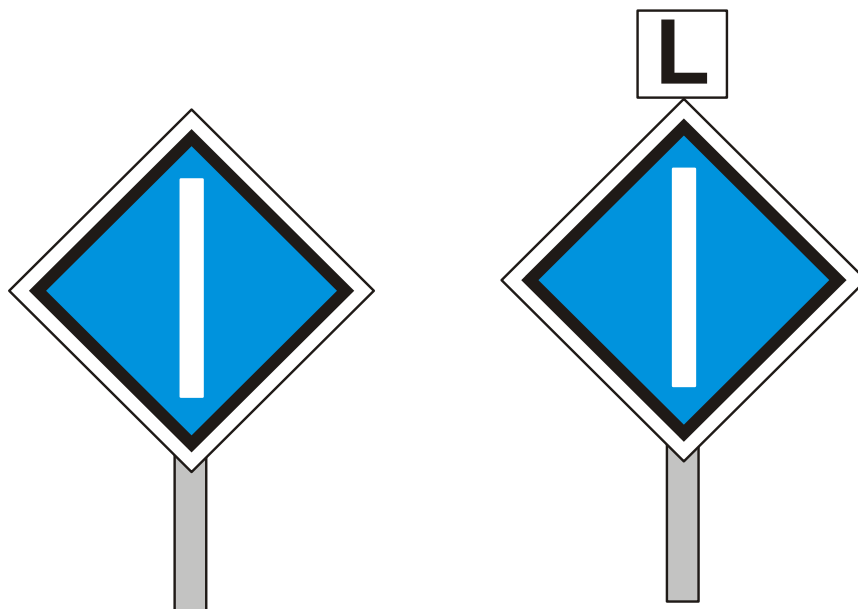
Wskaźniki We 2a, We 2b, We 2c
„WSKAŹNIKI OPUSZCZENIA PANTOGRAFU”



Wskaźniki We 2a, We 2b, We 2c oznaczają, że należy opuścić pantografy: niezależnie od kierunku jazdy (wskaźnik We 2a), przy jeździe na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 2b) lub przy jeździe na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 2c): jeden biały poziomy pasek; wskaźnik We 2b i We 2c obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy wskaźnik:

- a) wskaźnik We 2a, We 2b, We 2c ustawia się na szlaku i na stacjach w odległości 100m przed początkiem odcinka toru, który należy przejeżdżać z opuszczonym pantografem,
- b) wskaźnik We 2a, We 2b, We 2c stosuje się:
 - w razie wyłączania sieci lub odcinka sieci spod napięcia, aby uniknąć przeniesienia napięcia przez pantograf,
 - w razie konieczności jazdy z rozpędu na odcinkach toru niezelektryfikowanego,
 - w razie konieczności jazdy z rozpędu na odcinkach toru zelektryfikowanego w przypadku, gdy stan sieci lub inne względy nie pozwalają na współpracę z pantografami;

Wskaźniki We 3a, We 3b
"WSKAŹNIKI PODNIESIENIA PANTOGRAFU"



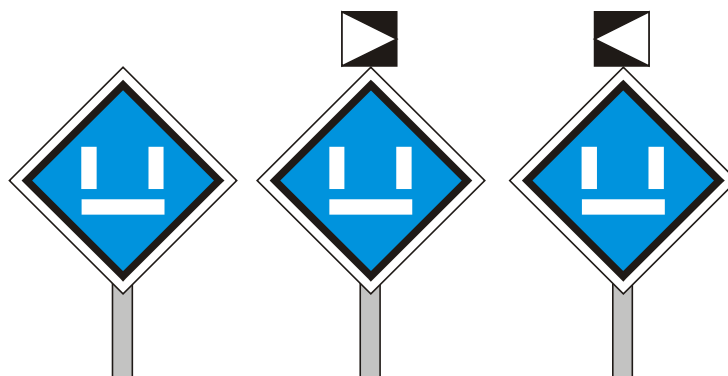
jeden biały pionowy pasek; wskaźnik obowiązujący lokomotywy elektryczne uzupełniony jest małą kwadratową, białą tablicą z czarną obwódką oraz czarną literą "L"

Wskaźniki We 3a, We 3b "Wskaźniki podniesienia pantografu" oznaczają, że należy podnieść pantografy elektrycznego zespołu trakcyjnego (wskaźnik We 3a) lub lokomotywy elektrycznej (wskaźnik We 3b)

Wskaźnik We 3a dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych ustawia się w odległości 200m,

Wskaźnik We 3b dotyczący lokomotyw w odległości 30m za miejscem, w którym można podnieść pantografy.

Wskaźniki We 4a, We 4b, We 4c
"WSKAŹNIKI ZAKAZU WJAZDU ELEKTRYCZNYCH POJAZDÓW TRAKCYJNYCH"

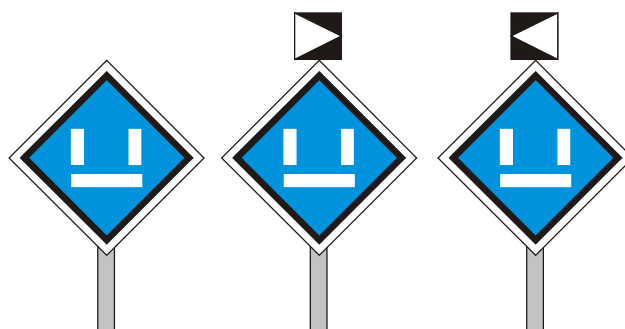


dwa białe kwadraty jeden w drugim; wskaźnik obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy

Wskaźniki We 4a, We 4b, We 4c "Wskaźniki zakazu wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych" oznaczają, że wjazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony: na tor, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 4a), na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 4b), lub na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym ustawiony jest wskaźnik (wskaźnik We 4c)

- a) wskaźnik We 4a, We 4b, We 4c służy do oznaczania miejsc, poza które przejazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony, w szczególności takich jak uszkodzenie sieci, praca przy sieci, koniec sieci,
- b) wskaźnik We 4a, We 4b, We 4c ustawia się w odległości 15m przed miejscem, poza które przejazd jest zabroniony.

Wskaźniki We 8a, We 8b, We 8c
"WSKAŹNIKI JAZDY BEZPRĄDOWEJ"

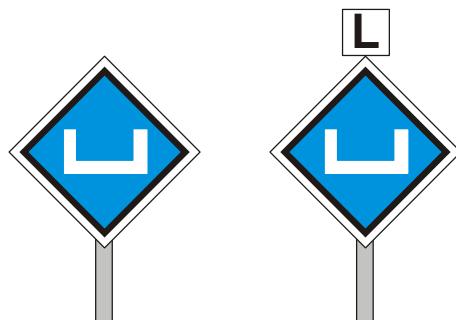


dwa równoległe białe paski pionowe i pod nimi jeden biały pasek poziomy, niestykający się z paskami pionowymi; wskaźnik obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy

Wskaźniki We 8a, We 8b, We 8c "Wskaźniki jazdy bezprądowej" oznaczają miejsce, przez które elektryczny pojazd trakcyjny powinien przejeżdżać bez pobierania prądu z sieci trakcyjnej: przy przejeździe po torze, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 8a), przy jeździe na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 8b), lub przy jeździe na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym stoi wskaźnik (wskaźnik We 8c).

Wskaźniki We 8a, We 8b i We 8c ustawia się w odległości 30m przed elementem podłużnego sekcjonowania sieci jezdnej, takim jak izolowane przęsło naprężenia, przerwa powietrzna, izolator sekcyjny, który oddziela elektrycznie dwa odcinki sieci i przez który należy przejeżdżać bez pobierania prądu z sieci.

Wskaźniki We 9a, We 9b
"WSKAŹNIKI JAZDY POD PRĄDEM"



białe paski w kształcie korytka; wskaźnik obowiązujący lokomotywy elektryczne uzupełniony jest małą kwadratową białą tablicą z czarną obwódką oraz czarną literą "L"

Wskaźniki We 9a, We 9b "wskaźniki jazdy pod prądem" oznaczają miejsce, od którego elektryczny zespół trakcyjny (wskaźnik We 9a) lub lokomotywa elektryczna (wskaźnik We 9b) mogą jechać, pobierając prąd z sieci trakcyjnej

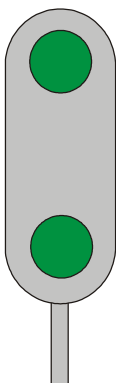
Wskaźnik We 9a dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych ustawia się w odległości 200m, a wskaźnik We 9b dotyczący lokomotyw - w odległości nie mniejszej niż 30m i nie większej niż 100m za miejscem, które należy przejeżdżać bez pobierania prądu z sieci.

ROZDZIAŁ XIV
SYGNAŁY NA SEMAFORACH ŚWIETLNYCH, TARCZACH OSTRZEGAWCZYCH I
SYGNALIZATORACH POWTARZAJĄCYCH, STOSOWANE DO ODWOŁANIA

1. Na semaforach świetlnych można do odwołania stosować następujące sygnały:
 - 1) sygnał "Wolna droga ze zmniejszoną prędkością" lub "Wolna droga ze zmniejszoną prędkością. Następny semafor nadaje sygnał zezwalający na jazdę":
 - a) dzienny i nocny
 - 2) sygnał "Wolna droga. Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną prędkością":
 - a) dzienny i nocny
2. Na tarczy ostrzegawczej można do odwołania stosować następujący sygnał: "Semafor wskazuje sygnał "Wjazd ze zmniejszoną prędkością. Następny semafor wskazuje Stój"" lub sygnał "Wolna droga ze zmniejszoną prędkością. Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę"; dzienny i nocny.
3. Na sygnalizatorze powtarzającym można do odwołania stosować następujący sygnał: "Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną prędkością"; dzienny i nocny.
4. Informacje dotyczące sygnałów, o których mowa w ust. 1-3, powinny być zawarte w dodatku do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.

SYGNAŁ "WOLNA DROGA ZE ZMNIEJSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ" LUB "WOLNA DROGA ZE ZMNIEJSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ. NASTĘPNY SEMAFOR NADAJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ"

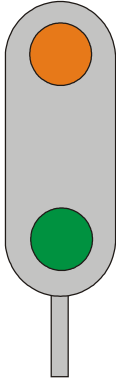
Dzienny i nocny



dwa zielone światła na semaforze w jednym pionie zwrócone do pociągu

SYGNAŁ "WOLNA DROGA. NASTĘPNY SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ ZE ZMNIĘSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ"

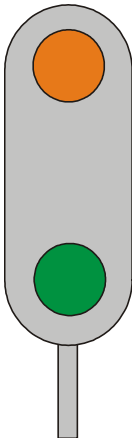
Dzienny i nocny



światło zielone, a nad nim światło pomarańczowe na semaforze w pionie, zwrócone do pociągu

"SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ "WJAZD ZE ZMNIĘSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ. NASTĘPNY SEMAFOR WSKAZUJE STÓJ"" LUB SYGNAŁ "WOLNA DROGA ZE ZMNIĘSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ. NASTĘPNY SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ"

Dzienny i nocny

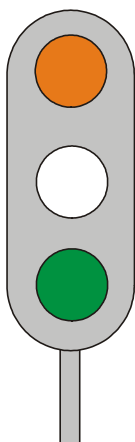


pomarańczowe i zielone światło w pionie zwrócone do pociągu

2. Na tarczy ostrzegawczej można do odwołania stosować następujący sygnał
3. Na sygnalizatorze powtarzającym można do odwołania stosować następujący sygnał
4. Informacje dotyczące sygnałów, o których mowa w ust. 1-3, powinny być zawarte w dodatku do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.

"SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ ZE ZMNIEJSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ"

Dzienny i nocny



jedno światło pomarańczowe, jedno białe i jedno zielone w pionie, zwrócone do pociągu

TABELA ZMIAN

Lp.	Zmiana wynika z wewnętrznego aktu normatywnego			Zmiana dotyczy §	Zmiana obowiązuje od dnia	Imię i nazwisko pracownika wprowadzającego zmianę
	Rodzaj aktu (uchwała, decyzja)	Nr	Data			