

Załącznik do Uchwały numer 54/2020

Zarządu CARGOTOR sp. z o.o.

z dnia 30 grudnia 2020 r.



Instrukcja

o sygnalizacji

TR-05

WYDANIE 3

Warszawa 2020

Instrukcję przyjęto do stosowania Uchwałą Zarządu CARGOTOR sp. z o.o. nr 54/2020 z dnia 30 grudnia 2020 r.

Prezes Zarządu

Prezes Zarządu

Andrzej Sokolewicz

Członek Zarządu
ds. Operacyjno -Inwestycyjnych

Członek Zarządu
ds. Operacyjno-Inwestycyjnych

Piotr Wojcieszek

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

Sygnal S 11 "JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 40 KM/H, A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 100 KM/H"	20
Sygnal S 11a "JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 60 KM/H, A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE Z PRĘDKOŚCIĄ NIE PRZEKRACZAJĄCĄ 100 KM/H".....	20
Sygnal S 12 "JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 40 KM/H, A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE - Z PRĘDKOŚCIĄ NIE PRZEKRACZAJĄCĄ 40 LUB 60 KM/H"	21
Sygnal S 12a "JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 60 KM/H, A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE - Z PRĘDKOŚCIĄ ZMNIEJSZONĄ DO 40 LUB 60 KM/H"	21
Sygnal S 13 "JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 40KM/H, A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE - STÓJ".....	21
Sygnal S 13a "JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 60KM/H, A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE - STÓJ".....	22
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 WYŁĄCZNIK LATARNIĘ ZE ŚWIATŁEM BIAŁYM - BEZ ROZKAZU PISEMNEGO"	22
ROZDZIAŁ III SYGNAŁY NADAWANE PRZEZ SYGNALIZATORY POWTARZAJĄCE.....	23
§ 14.....	23
§ 15.....	24
Sygnal Sp 1 "SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ SR 1 LUB S 1 STÓJ"	24
Sygnal Sp 2 "SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ Z NAJWIĘKSZĄ DOZWOLONĄ PRĘDKOŚCIĄ".....	24
Sygnal Sp 4 "SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ Z PRĘDKOŚCIĄ ZMNIEJSZONĄ DO 40 LUB 60 KM/H"	25
ROZDZIAŁ IV SYGNAŁY NADAWANE PRZEZ TARCZE OSTRZGAWCZE SEMAFOROWE	25
§ 16.....	25
§ 17.....	26
Sygnal Od 1 "SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ SR 1 STÓJ":	26
Sygnal Od 2 "SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ SR 2 LUB SR 3 ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ"	26
§ 18.....	27
Sygnal Ot 1 "SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ SR 1 - STÓJ":.....	27
Sygnal Ot 2 "SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ SR 2 WOLNA DROGA"	28
Sygnal Ot 3 "SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ SR 3 WOLNA DROGA ZE ZMNIEJSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ"	28
§ 19.....	29
Sygnal On "W odległości drogi hamowania znajduje się semafor"	29
§ 20.....	29
§ 21.....	29
Sygnal Os 1 "SEMAFOR, DO KTÓREGO SIĘ TARCZA ODNOSI, WSKAZUJE SYGNAŁ STÓJ"	30

Sygnal Os 2 "SEMAFOR, DO KTÓREGO SIĘ TARCZA ODNOSI, WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ Z NAJWIĘKSZĄ DOZWOLONĄ PRĘDKOŚCIĄ"	30
Sygnal Os 3 "SEMAFOR, DO KTÓREGO SIĘ TARCZA ODNOSI, WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 100KM/H"	30
Sygnal Os 4 "SEMAFOR, DO KTÓREGO SIĘ TARCZA ODNOSI, WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ Z PRĘDKOŚCIĄ ZMNIEJSZONĄ DO 40 LUB 60KM/H"	31
ROZDZIAŁ IV TARCZE MANEWROWE	31
§ 22	31
§ 23	31
Sygnal M 1 "JAZDA MANEWROWA ZABRONIONA"	32
Sygnal M 2 "JAZDA MANEWROWA DOZWOLONA"	32
§ 24	32
Sygnal Ms 1 "JAZDA MANEWROWA ZABRONIONA"	33
Sygnal Ms 2 "JAZDA MANEWROWA DOZWOLONA"	33
§25.....	33
Sygnal S 1 "STÓJ"	34
Sygnal Ms 2 "JAZDA MANEWROWA DOZWOLONA"	34
§26.....	34
§27.....	35
Sygnal Rt 1 "PCHANIE ZABRONIONE"	36
Sygnal Rt 2 „PCHAĆ POWOLI”	36
Sygnal Rt 3 "PCHAĆ Z UMIARKOWANĄ PRĘDKOŚCIĄ"	37
Sygnal Rt 4 "COFNAĆ"	37
Sygnal Rt 5 "PODEPCHNĄĆ SKŁAD DO GÓRKI"	38
ROZDZIAŁ V ZASADY UMIESZCZANIA SYGNALIZATORÓW.....	38
§28.....	38
ROZDZIAŁ VI SYGNAŁY ZAMKNIĘCIA TORU	39
§29.....	39
Sygnal Z 1 "STÓJ"	39
Sygnal Z 2 "JAZDA DOZWOLONA"	39
§30.....	40
Sygnal Z 1wk "STÓJ, WYKOLEJNICA NA TORZE"	40
Sygnal Z 2wk "WYKOLEJNICA ZDJĘTA Z TORU"	41
§31.....	41
Sygnal Z 1o, Z 1wg "STÓJ, WJAZD ZABRONIONY"	41
Sygnal Z 2o, Z 2wg "WJAZD DOZWOLONY"	42
§32.....	42
Sygnal Z 1p „STÓJ, WJAZD POJAZDÓW Z NIEPRZESUWNymi KOŁAMI ZABRONIONY”	42

ROZDZIAŁ VII SYGNAŁY ZATRZYMANIA I ZMNIJSZENIA PRĘDKOŚCI PODAWANE PRZENOŚNYMI TARCZAMI	43
§33.....	43
Sygnał D0 "ZA TARCZĄ OSTRZEGAWCZĄ ZNAJDUJE SIĘ TARCZA ZATRZYMANIA"	43
Sygnał D 1 "STÓJ"	44
§34.....	47
Sygnał D6 „ZWOLNIĆ BIEG”	47
ROZDZIAŁ VIII SYGNAŁY OGÓLNEGO STOSOWANIA DAWANE PRZEZ UPRAWNIONE OSOBY	49
§35.....	49
Sygnał D2 "STÓJ" DAWANY RĘCZNIE.....	49
Sygnał D3 "STÓJ"	50
§36.....	51
Sygnał Rm1 „DO MNIE”	51
Sygnał Rm2 „ODE MNIE”	52
Sygnał Rm3 "ZWOLNIĆ"	53
Sygnał Rm4 "STÓJ"	53
Sygnał Rm5 "ODRZUCIĆ"	54
Sygnał Rm6 "DOCISNAĆ"	54
ROZDZIAŁ IX SYGNAŁY DAWANE URZĄDZENIAMI OSTRZEGAJĄCYMI LOKOMOTYWY	55
§37.....	55
§38.....	55
Sygnał Rp1 „BACZNOŚĆ”	56
§39.....	56
Sygnał Rp4 "HAMOWAĆ ŚREDNIO"	56
Sygnał Rp5 "HAMOWAĆ"	56
Sygnał Rp6 "ODHAMOWAĆ ŚREDNIO"	56
Sygnał Rp7 "ODHAMOWAĆ"	56
§40.....	57
Sygnał Rp8 "ROZPOCZĄĆ POPYCHANIE":	57
Sygnał Rp 9 "PRZERWAĆ POPYCHANIE, POZOSTAĆ PRZY POCIĄGU"	57
Sygnał Rp 10 "DALSZE POPYCHANIE NIE JEST POTRZEBNE. ODJECHAĆ OD POCIĄGU"	57
ROZDZIAŁ X SYGNAŁY DAWANE PRZY WYPRAWIANIU I PRZEPUSZCZANIU POCIĄGÓW	58
§41.....	58
Sygnał Rh1, Rhs1 "ZAHAMOWAĆ"	58
Sygnał Rh2, Rhs2 "ODHAMOWAĆ"	59
Sygnał Rh 3, Rhs 3 "HAMULCE W PORZĄDKU"	59
§42.....	60

Sygnal D 7 "STÓJ"	60
Sygnal D 8 "DRÓŻNIK OBECNY NA PRZEJEŹDZIE KOLEJOWO-DROGOWYM LUB PRZEJŚCIU"	61
ROZDZIAŁ XI	62
SYGNAŁY NA POCIĄGACH I INNYCH POJAZDACH KOLEJOWYCH.....	62
§43.....	62
Sygnal Pc1 "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"	62
Sygnal Pc2 "OZNACZENIE CZOŁA POCIĄGU LUB INNEGO POJAZDU KOLEJOWEGO JADĄCEGO W KIERUNKU PRZECIWNYM DO ZASADNICZEGO PO TORZE SZLAKU DWU- I WIELOTOROWEGO"	63
Sygnal Pc3 "OZNACZENIA CZOŁA POCIĄGU Z PŁUGIEM ODŚNIEŻNYM"	63
Sygnal Pc4 "OZNACZENIE CZOŁA POCIĄGU JADĄCEGO NAPRZÓD WAGONAMI NIEWYPOSAŻONYMI W KABINĘ MASZYNISTY"	64
Sygnal Pc5 "OZNACZENIE KOŃCA POCIĄGU LUB INNEGO POJAZDU KOLEJOWEGO"	65
Sygnal Pc6 „OZNACZENIE CZOŁA POCIĄGU Z JEDNOOSOBOWĄ OBSADĄ POJAZDU TRAKCYJNEGO, ZATRZYMANEGO Z NIEWIADOMEJ PRZYCZYNY NA TORZE SZLAKU DWU- LUB WIELOTOROWEGO”	66
§44.....	67
Sygnal Tb1	67
"OZNACZENIE PRZODU I TYŁU LOKOMOTYWY MANEWROWEJ"	67
Sygnal Tb4 "OZNACZENIE POJAZDU POMOCNICZEGO"	67
§45.....	67
Sygnal PcSp "SKAŻENIE PROMIENIOTWÓRCZE POCIĄGU"	68
Sygnal PcSb "SKAŻENIE BIOLOGICZNE POCIĄGU"	68
Sygnal PcSch "SKAŻENIE CHEMICZNE POCIĄGU"	68
ROZDZIAŁ XII SYGNAŁY ALARMOWE	69
§46.....	69
Sygnal A 1 "ALARM"	69
Sygnal A 1r „ALARM”	70
Sygnal A 2 "POŻAR.....	71
§47.....	71
Sygnal A 3 „OGŁOSZENIE ALARMU POWIETRZNEGO DLA STACJI”	72
Sygnal A 4 „ODWOŁANIE ALARMU POWIETRZNEGO DLA STACJI”	72
Sygnal A 5 "PODAWANIE SYGNAŁÓW ALARMU POWIETRZNEGO POCIĄGOM NA SZLAKU"	72
Sygnal A 6 „POTWIERDZENIE OTRZYMANIA SYGNAŁU ALARMU POWIETRZNEGO PRZEZ POCIĄG NA SZLAKU”	73
Sygnal A 7 „OGŁOSZENIE ALARMU O SKAŻENIACH DLA STACJI”	73
Sygnal A 8 "ODWOŁANIE ALARMU O SKAŻENIACH DLA STACJI	73

ROZDZIAŁ XIII WSKAŹNIKI.....	74
§48.....	74
§49.....	74
Wskaźnik Wz1 "JAZDA NA WPROST"	75
Wskaźnik Wz2 "JAZDA NA OSTRZE"	75
Wskaźnik Wz3 "JAZDA Z OSTRZA"	76
Wskaźnik Wz4 "JAZDA Z OSTRZA"	76
Wskaźnik Wz5 "JAZDA PO PROSTEJ W PRAWO"	77
Wskaźnik Wz6 "JAZDA PO PROSTEJ W LEWO"	77
Wskaźnik Wz7 "JAZDA PO ŁUKU W LEWO"	78
Wskaźnik Wz8 "JAZDA PO ŁUKU W PRAWO"	78
§50.....	79
Wskaźnik W1 "WSKAŹNIK USYTUOWANIA"	80
Wskaźnik W2 "WSKAŹNIKI KIERUNKU JAZDY"	80
Wskaźnik W3 "WSKAŹNIK UNIEWAŻNIENIA"	81
Wskaźnik W4 "WSKAŹNIK ZATRZYMANIA"	81
Wskaźnik W5 "WSKAŹNIK PRZETACZANIA"	82
Wskaźnik W6 "WSKAŹNIK OSTRZEGANIA"	82
Wskaźniki W6a "WSKAŹNIK PRZEJAZDOWY"	83
Wskaźniki W 6b "WSKAŹNIK OSTRZEGANIA PRZED PRZEJAZDEM KOLEJOWO-DROGOWYM LUB PRZEJŚCIEM"	83
Wskaźniki W7 "WSKAŹNIK ROBÓT TOROWYCH"	83
Wskaźnik W8 "WSKAŹNIK OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI"	84
WSKAŹNIKI W9 i W14 "WSKAŹNIKI ODCINKA OGRANICZONEJ PRĘDKOŚCI"	85
Wskaźniki W10a, W10b "WSKAŹNIKI ODCINKA Z POPYCHANIEM"	87
Wskaźniki W11a i W11b "WSKAŹNIKI UPRZEDZAJĄCE"	88
Wskaźniki W13 "WSKAŹNIK TOROWY"	90
Wskaźnik W15 "WSKAŹNIK ZMIANY LOKALIZACJI"	90
Wskaźnik W17 "WSKAŹNIK UKRESU"	91
Wskaźnik W19 "WSKAŹNIK UPRZEDZAJĄCY O BRAKU DROGI HAMOWANIA"	91
Wskaźnik W20 "WSKAŹNIK BRAKU DROGI HAMOWANIA"	92
Wskaźnik W21 "WSKAŹNIK PODWYŻSZENIA PRĘDKOŚCI"	92
Wskaźnik W22 "WSKAŹNIK JAZDY POCIĄGU TOWAROWEGO"	93
Wskaźnik W23 "WSKAŹNIK ODCINKA IZOLOWANEGO"	93
Wskaźnik W24 "WSKAŹNIK KIERUNKU PRZECIWNEGO"	94
Wskaźnik W27a "WSKAŹNIK ZMIANY PRĘDKOŚCI"	94
Wskaźnik W28 "WSKAŹNIK KANAŁU RADIOWEGO"	95

Wskaźnik W29 "WSKAŹNIK NAWIĄZANIA ŁĄCZNOŚCI"	96
Wskaźnik W30 "WSKAŹNIK WAŻENIA SKŁADU"	96
Wskaźnik W31 "WSKAŹNIK KASOWANIA"	97
Wskaźniki W35, W36.....	97
„WSKAŹNIKI OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI NA KIERUNKU ZWROTNYM”	97
§51.....	98
Wskaźnik We1 "WSKAŹNIK UPREDZAJĄCY O OPUSZCZENIU PANTOGRAFU"	98
Wskaźniki We2a, We2b, We2c „WSKAŹNIKI OPUSZCZENIA PANTOGRAFU"	99
Wskaźniki We3a, We3b "WSKAŹNIKI PODNIESIENIA PANTOGRAFU"	100
Wskaźniki We4a, We4b, We4c "WSKAŹNIKI ZAKAZU WJAZDU ELEKTRYCZNYCH POJAZDÓW TRAKCYJNYCH"	101
Wskaźniki We8a, We8b, We8c "WSKAŹNIKI JAZDY BEZPRĄDOWEJ	102
Wskaźniki We9a, We "WSKAŹNIKI JAZDY POD PRĄDEM"	103
ROZDZIAŁ XIV SYGNAŁY NA SEMAFORACH ŚWIETLNYCH, TARCZACH OSTRZEGAWCZYCH I SYGNALIZATORACH POWTARZAJĄCYCH, STOSOWANE DO ODWOŁANIA	104
SYGNAŁ "WOLNA DROGA ZE ZMNIEJSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ" LUB "WOLNA DROGA ZE ZMNIEJSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ. NASTĘPNY SEMAFOR NADAJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ"	104
SYGNAŁ "WOLNA DROGA. NASTĘPNY SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ ZE ZMNIEJSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ"	104
"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"	105
"SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ ZE ZMNIEJSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ"	105
TABELA ZMIAN	106

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, (w tym poruszających się na zasadach pociągu: taboru specjalnego, pojazdów pomocniczych oddziaływujących na urządzenia sterowania ruchem kolejowym) manewrami taboru kolejowego, bezpieczeństwem ruchu, mienia kolejowego i osób;
 - 2) manewrami taboru kolejowego, bezpieczeństwem ruchu, mienia kolejowego i osób;
 - 3) 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 sygnalizatory przytorowe:
 - a) semafony,
 - b) tarcze ostrzegawcze semaforowe,
 - c) tarcze manewrowe,
 - d) sygnalizatory powtarzające,
 - e) sygnalizatory sygnału zastępczego,
 - f) tarcze ostrzegawcze przejazdowe,
 - g) tarcze rozrządowe,
 - h) tarcze zaporowe;
 - 2) przekazywane przez stałe lub przenośne tarcze albo latarnie;
 - 3) dawane przez osoby do tego uprawnione;
 - 4) na taborze kolejowym;
 - 5) ostrzegawcze i alarmowe.

Stosuje się sygnały wzrokowe: kształtowe i świetlne, dzienne i nocne oraz sygnały dźwiękowe. Sygnały świetlne mają te same obrazy sygnałowe zarówno w dzień, jak i w nocy. Nocne sygnały wzrokowe należy stosować także w dzień, w warunkach ograniczonej widoczności (mgła, opady atmosferyczne itp.).

3. Wskaźniki, o których mowa w ust. 1 pkt 2, mogą być:
 - 1) zwrotnicowe;
 - 2) ogólnoeksploatacyjne;
 - 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 160 km/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 białoczerwone pasy. Część środkowa listwy ma kolor czerwony.
4. Na semaforach kształtowych stosowane są światła wsteczne sygnałów nocnych jeżeli zachodzi taka potrzeba.

§ 9

Semafony kształtowe

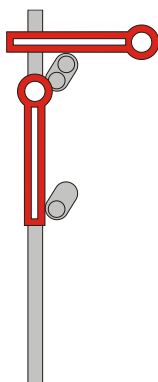
Semafony kształtowe nadają następujące sygnały:

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

Sygnał Sr 1 "STÓJ"

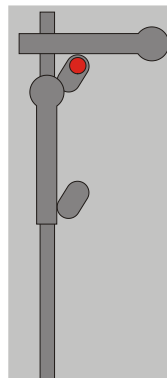
Dzienny:

Ramię semafora ustawione poziomo, na prawo od masztu semafora



Nocny:

Czerwone światło na semaforze



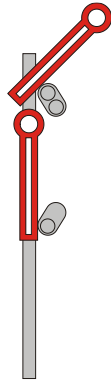
Sygnał Sr 1 nakazuje zatrzymanie pociągu przed semaforem.

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

Sygnal Sr 2
"WOLNA DROGA"

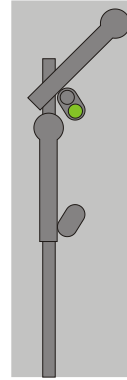
Dzienny:

Ramię semafora wzniesione pod kątem 45° do poziomu na prawo od masztu semafor;



Nocny:

Zielone światło na semaforze.



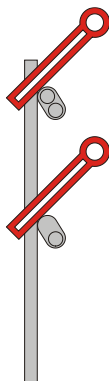
Sygnal Sr 2 zezwala na jazdę z największą dozwoloną prędkością dla danego pociągu na danym odcinku linii kolejowej.

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

Sygnal Sr 3
"WOLNA DROGA ZE ZMNIEMIONĄ PRĘDKOŚCIĄ"

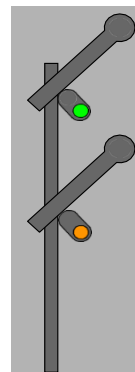
Dzienny:

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 zwrotniczowego 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

Semaforы świetlne

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

§ 11

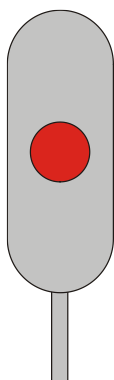
1. Latarnia sygnałowa semafora świetlnego może być zamontowana na maszcie lub bezpośrednio na podstawie (semafor karzełkowy) albo zawieszona obok toru lub nad torem.
2. Maszty semaforów odstępowych samoczynnych, na szlakach wyposażonych w blokadę samoczną, są koloru białego. Jeżeli latarnia sygnałowa 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 świetlnych karzełkowych, z przodu i z boków, pomalowane są w poziome pasy na przemian białe i czerwone *tak, że pas czerwony jest pomiędzy białymi*.

§ 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"

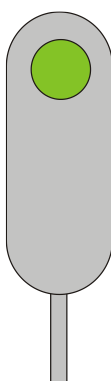
Sygnal S 1
"STÓJ"



Jedno czerwone światło ciągłe na semaforze

Sygnal S 1 nakazuje zatrzymanie pociągu oraz manewrów przed semaforem;

Sygnal S 2
"JAZDA Z NAJWIĘKSZĄ DOZWOLONĄ PRĘDKOŚCIĄ"

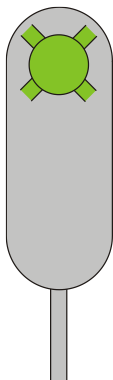


Jedno zielone światło ciągłe na semaforze

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 160 KM/H
- W PRZODZIE SĄ DWA ODSTĘPY BLOKOWE WOLNE
- ALBO PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE Z PRĘDKOŚCIĄ NIE WIĘKSZĄ NIŻ 100 KM/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 100 km/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 samoczną 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";

Sygnal S 4

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



Jedno pomarańczowe światło migające na semaforze.

Sygnal 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.

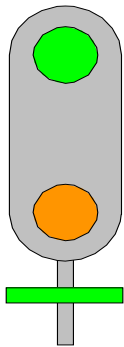
Sygnal S 5
"NASTĘPNY SEMAFOR NADAJE SYGNAŁ STÓJ"



Jedno światło pomarańczowe ciągłe na semaforze.

Sygnal 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".

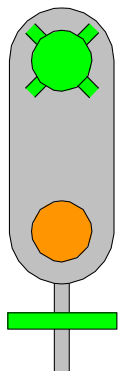
Sygnal S 6
"JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 100 KM/H,
A POTE M Z NAJWIĘKSZĄ DOZWOLONĄ PRĘDKOŚCIĄ"



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 100 km/h i informuje, że na następnym semaforze, jeżeli semafor nadający sygnał S6 jest z nim uzależniony, nadawany jest sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością.

Sygnal S 7
"JAZDA Z PRĘDKOŚCIĄ NIEPRZEKRACZAJĄCĄ 100 KM/H
PRZY TYM I NASTĘPNYM SEMAFORZE "

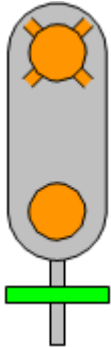


Dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas zielony poziomy, górne światło - zielone migające

Sygnal S 7 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 100 km/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 100 KM/H,
A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE Z PRĘDKOŚCIĄ ZMNIEJSZONĄ DO 40 LUB 60 KM/H"

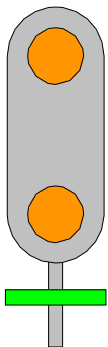


Dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas zielony poziomy, górne światło - pomarańczowe migające.

Sygnal S 8 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 100 km/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 100 KM/H,
A PRZY NASTĘPNYM SEMAFORZE - STÓJ"

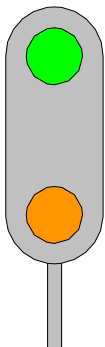


Dwa światła na semaforze w jednym pionie - dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas zielony poziomy, górne światło - pomarańczowe ciągłe.

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

Sygnal S 10

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

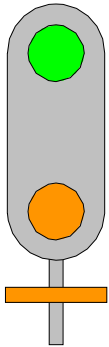


Dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a górne - zielone ciągłe

Sygnal S 10 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 40km/h i informuje, że na następnym semaforze, jeżeli semafor nadający sygnał S10 jest z nim uzależniony, nadawany jest sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością;

Sygnal S 10a

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

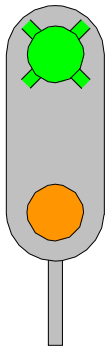


Dwa światła na semaforze w jednym pionie - dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas pomarańczowy poziomy, górne światło - zielone ciągłe

Sygnal S 10a zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 60km/h i informuje, że na następnym semaforze, jeżeli semafor nadający sygnał S10a jest z nim uzależniony, nadawany jest sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością;

Sygnal S 11

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

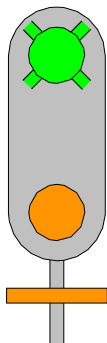


Dwa światła na semaforze w pionie - dolne światło pomarańczowe ciągłe, górne zielone migające

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

Sygnal S 11a

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

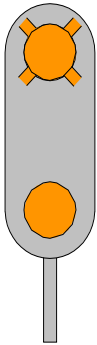


Dwa światła na semaforze w pionie - dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas pomarańczowy poziomy, górne światło - zielone migające

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

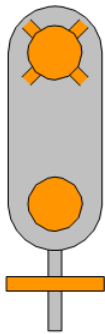


Dwa światła na semaforze w jednym pionie - dolne światło pomarańczowe ciągłe, górne światło pomarańczowe migające

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

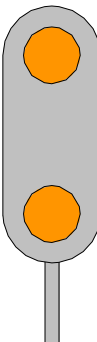


Dwa światła na semaforze w jednym pionie - dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas pomarańczowy poziomy, górne światło pomarańczowe migające

Sygnal S 12a zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 60 km/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"

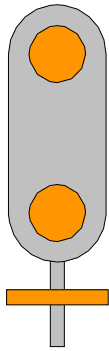


Dwa światła pomarańczowe ciągłe na semaforze w pionie

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"



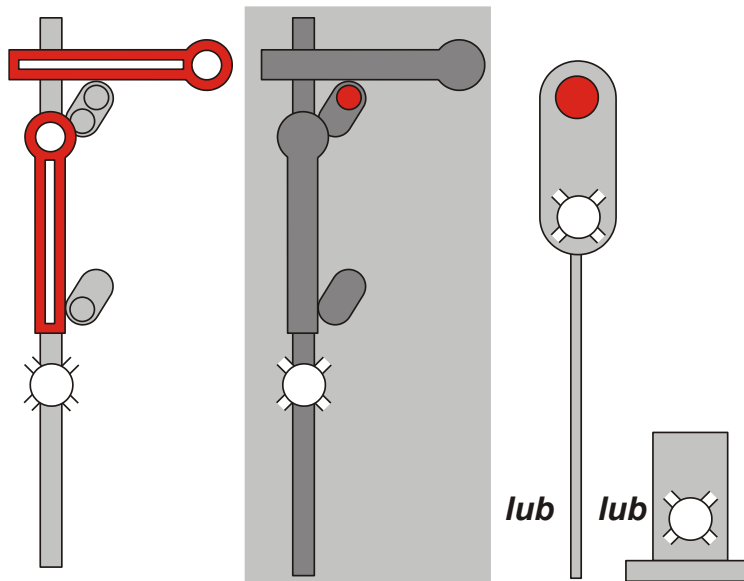
Dwa światła pomarańczowe ciągłe na semaforze w jednym pionie, a pod nimi świetlny pas pomarańczowy poziomy

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 WYŁĄCZNIK 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

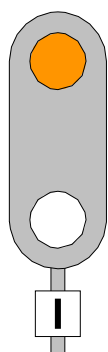
1. Sygnalizator powtarzający nadaje sygnały światłami latarni sygnałowej umieszczonej na maszcie koloru szarego lub zawieszonej obok toru.
2. Zabrania się stosowania sygnalizatorów powtarzających na szlakach z blokadą samoczynną.

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

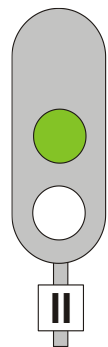
Na sygnalizatorach powtarzających stosuje się następujące sygnały:

- 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".



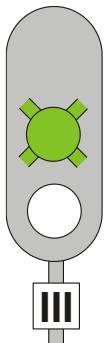
Sygnał Sp 1
"SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ SR 1 LUB S 1 STÓJ"

Dwa światła w pionie: dolne - białe, górne – pomarańczowe;



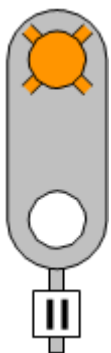
Sygnał Sp 2
"SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ Z NAJWIĘKSZĄ DOZWOLONĄ PRĘDKOŚCIĄ"

Dwa światła w pionie: dolne – białe, górne - zielone



Sygnał 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
ZMNIEJSZONĄ 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 przestłanianej 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 przestłanianej 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.

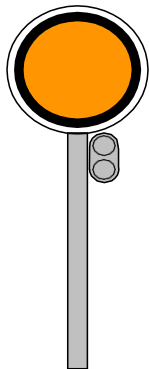
§ 17

Tarcza ostrzegawcza kształtowa dwustawna nadaje następujące sygnały:

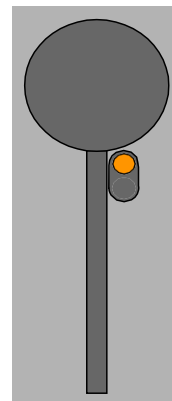
- 1) sygnał Od 1 "Semafor wskazuje sygnał Sr 1 Stój":
 - a) dzienny
 - b) nocny
- 2) sygnał Od 2 "Semafor wskazuje sygnał Sr 2 lub Sr 3 zezwalający na jazdę":
 - a) dzienny
 - b) nocny

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

Dzienny:



Nocny:

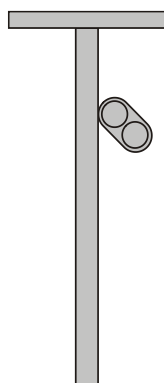


Dysk pomarańczowy z czarnym pierścieniem i białą obwódką ustawiony pionowo;

Pomarańczowe światło poniżej dysku.

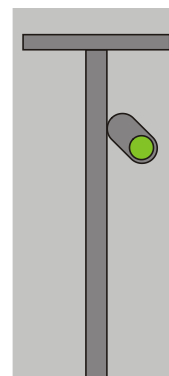
Sygnał Od 2 "SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ SR 2 LUB SR 3 ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ"

Dzienny:



Dysk w położeniu poziomym;

Nocny:



Zielone światło poniżej dysku.

§ 18

Tarcza ostrzegawcza kształtowa trójstawna 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

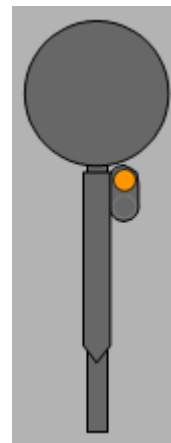
"SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ SR 1 - STÓJ":

Dzienny:



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

Nocny:

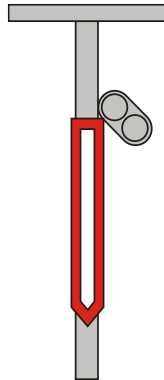


Pomarańczowe światło poniżej dysku

Sygnal Ot 2

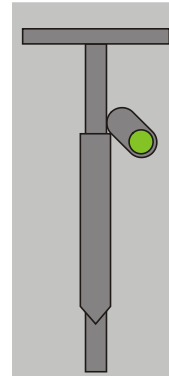
"SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ SR 2 WOLNA DROGA"

Dzienny:



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

Nocny:

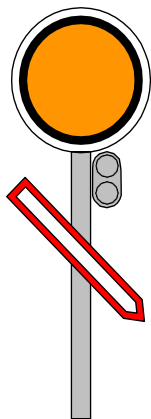


Zielone światło poniżej dysku.

Sygnal Ot 3

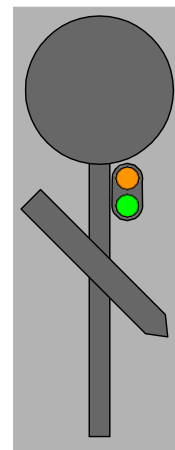
"SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ SR 3 WOLNA DROGA ZE ZMNIĘSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ"

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.

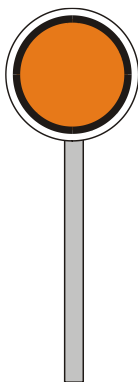
§ 19

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".

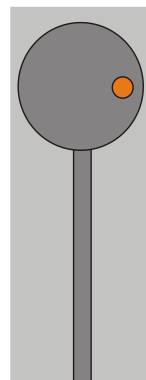
Sygnał On

"W odległości drogi hamowania znajduje się semafor"

Dzienny:



Nocny:



Nieruchomy pomarańczowy dysk z czarnym pierścieniem i białą obwódką;

Jedno pomarańczowe światło na dysku.

§ 20

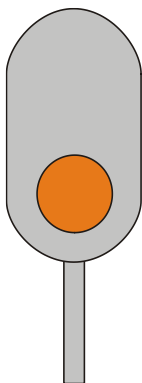
1. Tarcza ostrzegawcza semaforowa świetlna nadaje sygnały światłem latarni sygnałowej umieszczonej na maszcie koloru szarego lub zawieszanej obok toru.
2. Tarcze ostrzegawcze semaforowe świetlne ustawia się przed semaforami świetlnymi, jak również przed semaforami kształtowymi.

§ 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"

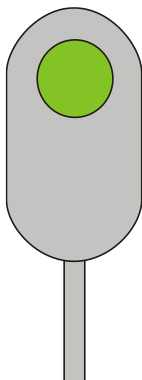
- 3) sygnał Os 3 "Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nieprzekraczającą 100km/h"
- 4) sygnał Os 4 "Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60km/h": jedno światło pomarańczowe migające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



Sygnał Os 1

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

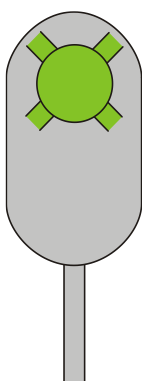
Jedno światło pomarańczowe ciągłe na tarczy.



Sygnał Os 2

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

Jedno światło zielone ciągłe na tarczy.



Sygnał Os 3

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

Jedno światło zielone migające na tarczy.

Sygnal 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.

ROZDZIAŁ IV TARCZE MANEWROWE

§ 22

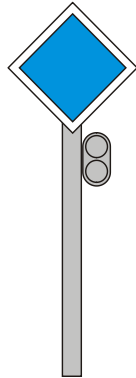
1. Stosuje się następujące tarcze manewrowe:
 - 1) tarcze manewrowe kształtowe, które nadają sygnały odpowiednim położeniem kwadratowej tarczy obracającej się wzdłuż przekątnej o kąt 90° wokół poziomej osi i w nocy dodatkowo światłami koloru:
 - a) niebieskiego - gdy manewr jest zabroniony,
 - b) mlecznobiałego - 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 do jazd 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.

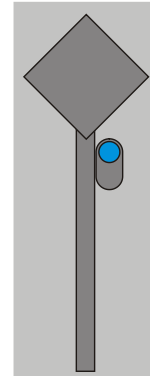
Sygnal M 1
"JAZDA MANEWROWA ZABRONIONA"

Dzienny:



Kwadratowa tarcza niebieska z białą obwódką, ustawiona przekątną pionowo;

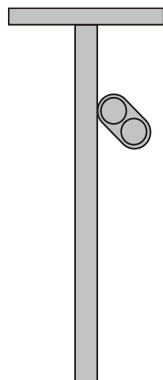
Nocny:



Niebieskie światło na maszcie pod tarczą.

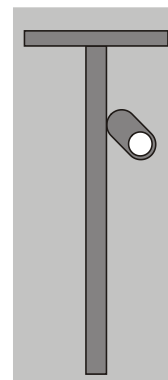
Sygnal M 2
"JAZDA MANEWROWA DOZWOLONA"

Dzienny:



Tarcza w położeniu poziomym;

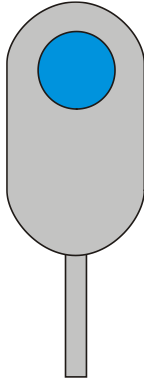
Nocny:



Matowobiałe światło na maszcie pod tarczą.

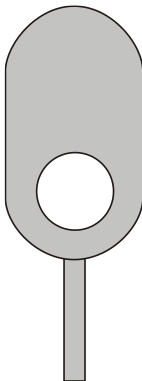
§ 24

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"**.



Sygnał Ms 1
"JAZDA MANEWROWA ZABRONIONA"

Jedno niebieskie światło na tarczy.



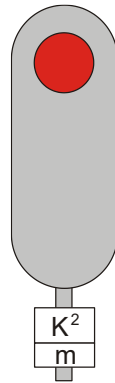
Sygnał Ms 2
"JAZDA MANEWROWA DOZWOLONA"

Jedno matowobiałe światło na tarczy.

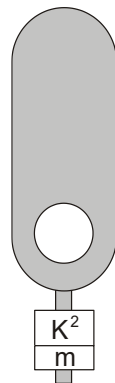
§25

1. Sygnały manewrowe mogą być również nadawane przez semaforów świetlny, 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"



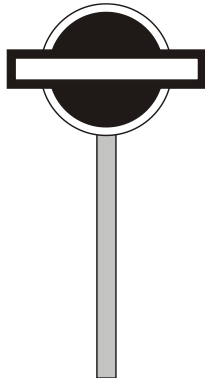
§26

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.

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:



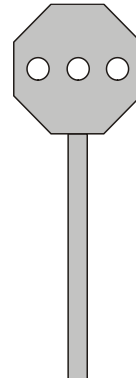
Podłużne białe ramię
ustawione poziomo;

Nocny:



Oświetlone podłużne białe
ramię ustawione poziomo;

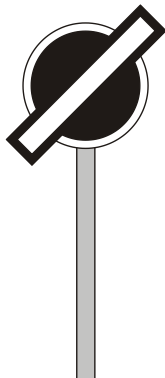
Dzienny i nocny:



Szereg białych świateł
tworzących linię poziomą.

Sygnal Rt 2
„PCHAĆ POWOLI”

Dzienny:



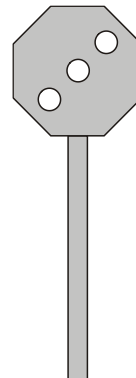
Podłużne białe ramię
ustawione ukośnie prawym
końcem do góry
pod kątem 45°;

Nocny:



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

Dzienny i nocny:

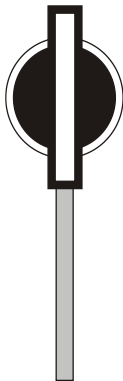


Szereg białych świateł
tworzących linię ukośną
wznoszącą się
pod kątem 45°.

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

Sygnal Rt 3
"PCHAĆ Z UMIARKOWANĄ PRĘDKOŚCIĄ"

Dzienny:



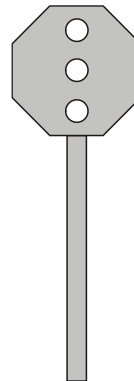
Podłużne białe ramię
ustawione pionowo;

Nocny:



Oświetlone podłużne białe
ramię ustawione pionowo;

Dzienny i nocny:

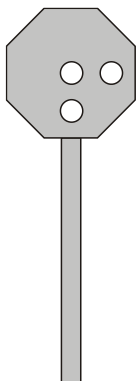


Szereg białych świateł
tworzących linię pionową.

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:

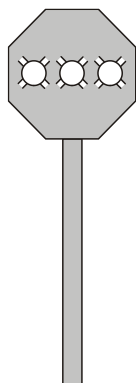


Szereg białych świateł tworzących kąt prosty, zwrócony ramionami w prawo i w dół.

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

Sygnał Rt 5
"PODEPCHNAĆ SKŁAD DO GÓRKI"

Dzienny i nocny:



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

Sygnał Rt 5 oznacza, że można podepchnąć skład do góry w czasie, gdy z sąsiedniego toru są spychane wagony przez górę; w razie potrzeby rozróżnienia, z którego spośród kilku torów ma nastąpić podpychanie, sygnał 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; sygnał Rt 5 stosuje się tylko na tarczach rozrządowych świetlnych.

ROZDZIAŁ V
ZASADY UMIESZCZANIA SYGNALIZATORÓW

§28

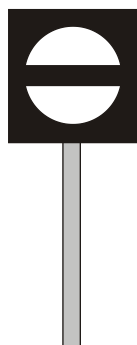
1. Na stacji oraz na szlaku jednotorowym sygnalizatory są umieszczane (ustawiane lub zawieszane) po prawej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. W uzasadnionych przypadkach przy torze głównym dodatkowym, semafor może być zawieszony nad torem, do którego się odnosi. Tarcze 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, wagach pomostowych oraz koźłach 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"



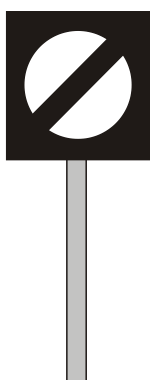
Dzienny i nocny:

Kresa 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 młecznobiałe światła w linii poziomej.

Sygnał Z 2 "JAZDA DOZWOLONA"



Dzienny i nocny:

Kresa 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 młecznobiałe 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"

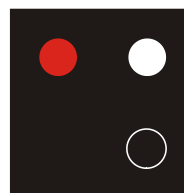
Dzienny i nocny:

Latarnia mechaniczna



Kresa pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy;

Latarnia elektryczna

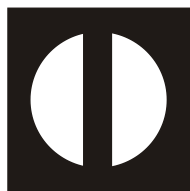


Punkty świetlne czerwony i biały w poziomie.

Sygnał Z 2wk
"WYKOLEJNICA ZDJĘTA Z TORU"

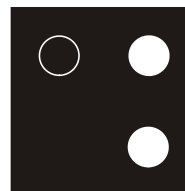
Dzienny i nocny:

Latarnia mechaniczna



Kreska 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 kreską.
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"

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

Dzienny i nocny:

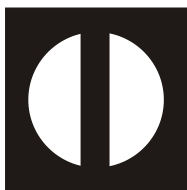


Kreska pozioma czarna na tle białej, okrągłej tarczy.

Sygnał 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:



Kreska 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 Z1p „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

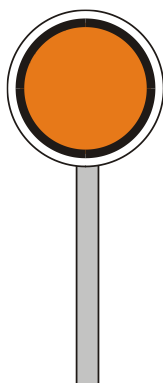
§33

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

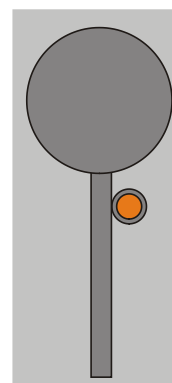
"ZA TARCZĄ OSTRZEGAWCZĄ ZNAJDUJE SIĘ TARCZA ZATRZYMANIA"

Dzienny



Nieruchoma okrągła tarcza
pomarańczowa z czarnym pierścieniem
i białą obwódką;

Nocny

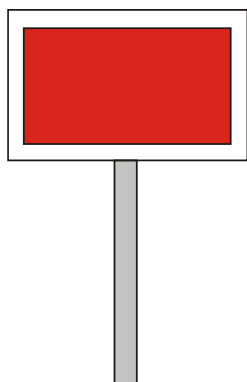


Pomarańczowe światło na maszcie
pod tarczą.

Nieruchoma przenośna tarcza ostrzegawcza informuje, że w odległości drogi hamowania zwiększonej o 200m znajduje się tarcza zatrzymania z sygnałem D1; przed przenośną tarczą ostrzegawczą nie ustawia się wskaźnika W 1.

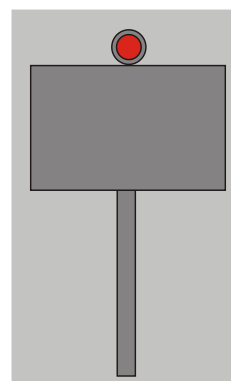
Sygnał D 1
"STÓJ"

Dzienny:



Prostokątna tarcza czerwona
z białą obwódką;

Nocny:



Czerwone światło pośrodku
nad tarczą.

2. Jeżeli powierzchnia przenośnej tarczy ostrzegawczej i przenośnej tarczy zatrzymania jest odbłaskowa, to można nie stosować na nich sygnału nocnego.
3. Przenośną tarczę ostrzegawczą D0 i przenośną tarczę zatrzymania D1 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. Sygnał 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”.

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

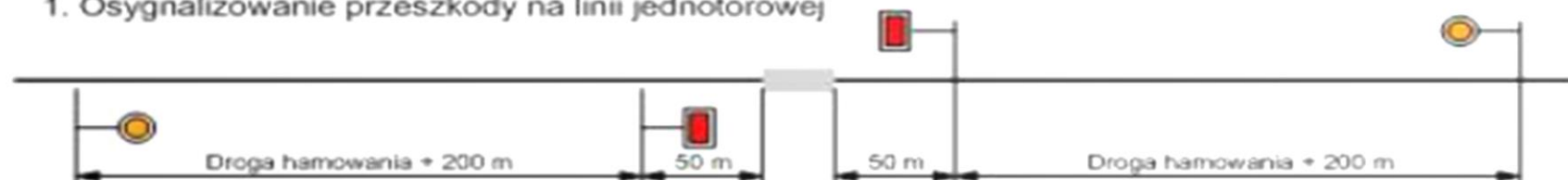
5. W przypadkach, o których mowa w ust. 4 pkt 3 i 4, tarczę D1 ustawia się przy semaforze lub w miejscu ustawienia semafora.

6. Tarczę zatrzymania na szlaku ustawia się w odległości co najmniej 50 m od miejsca, które ma być osłonięte, a oprócz tego przed tarczą zatrzymania ustawia się przenośną tarczę ostrzegawczą w odległości drogi hamowania zwiększonej o 200 m.
7. W obrębie stacji tarczę zatrzymania ustawia się w osi toru, w odległości 100 m 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 100 m. Przed tarczą zatrzymania ustawioną w obrębie stacji nie umieszcza się przenośnej 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 przenośną 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 (D2), 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 pociągowi dawać sygnały „Stój” (D 2 i jednocześnie D 3).

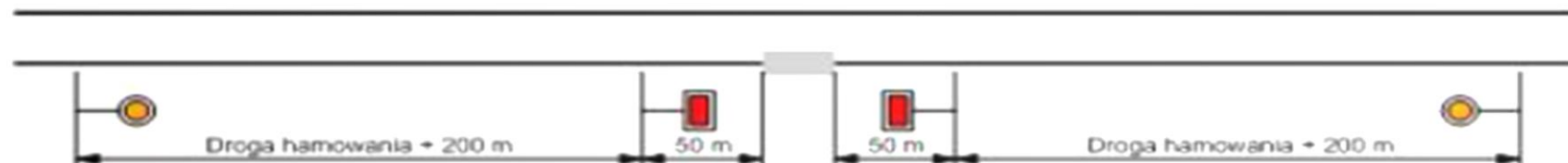
Po osłonięciu sygnałami uszkodzonego miejsca wymagającego ograniczenia szybkości, należy oczekiwać pociągu przy sygnale D 1 „Stój”, a po zatrzymaniu pociągu przy tym sygnale zawiadomić drużynę trakcyjną o przyczynie zatrzymania i prędkości z jaką można jechać przez miejsce uszkodzenia.

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 zatrzymanym 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 przenośną tarczę ostrzegawczą bezpośrednio przed tarczą ostrzegawczą semafora. W razie potrzeby, należy przygotować się do zatrzymania zbliżającego się pociągu sygnałami D2 i D3 „Stój”, dawanymi jednocześnie. Poniżej przedstawiono przykłady osygnalizowania przeszkód na torach linii jednotorowej i dwutorowej.

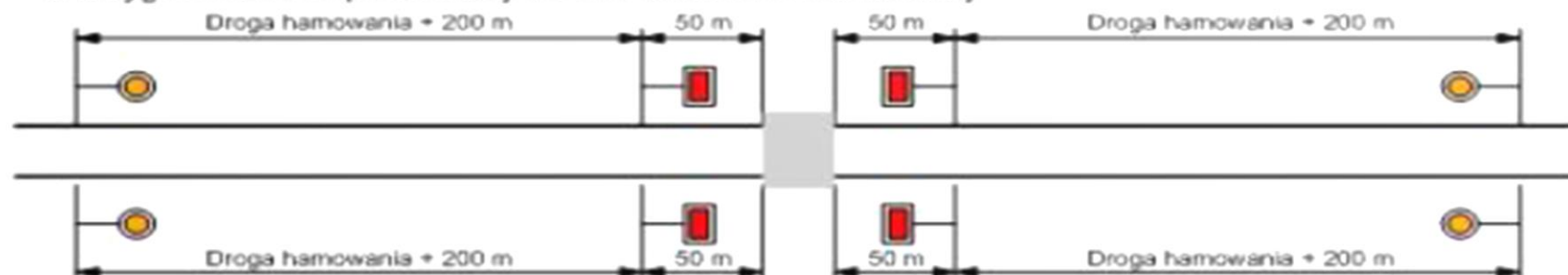
1. Osygnalizowanie przeszkody na linii jednotorowej



2. Osygnalizowanie przeszkody na jednym z torów linii dwutorowej



3. Osygnalizowanie przeszkody na obu torach linii dwutorowej

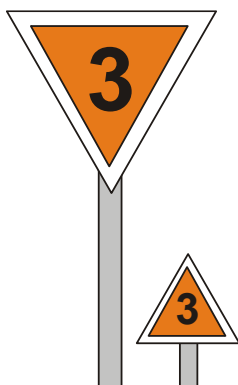


1. Stosuje się następujący sygnał zmniejszenia prędkości - sygnał D6 "Zwolnić bieg":

- 1) dzienny
- 2) nocny

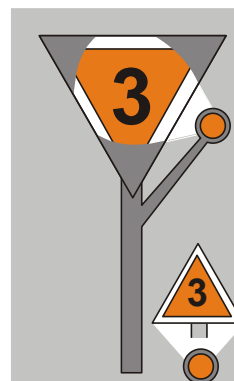
Sygnał D6
„ZWOLNIĆ BIEG”

Dzienny:



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 z obroconą podstawą ku dołowi i umieszcza ją nisko;

Nocny:



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

2. **Sygnał D6 "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.
3. Miejsce wymagające zmniejszenia prędkości należy osłonić z obu stron.
4. W razie potrzeby ograniczenia prędkości na szlaku poniżej 10 km/h należy miejsce takie osłonić przenośnymi tarczami zatrzymania D1 "Stój" i tarczami ostrzegawczymi D0 w przepisowej odległości, a drużynę trakcyjną każdego pociągu zatrzymanego przy tym sygnale zawiadomić, z jaką prędkością pociąg może przejechać przez osłonięte miejsce.
5. Tarczę z sygnałem D6 "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 W14.
6. Tarczę z sygnałem D6 "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 D6 "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 D6 "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 D6 "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 D6 "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 D6 "Zwolnić bieg" przy szlaku wspólnym, to należy stosować zasady określone w ust. 9.
 12. Tarcza z sygnałem D6 "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 z sygnałem D6 "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

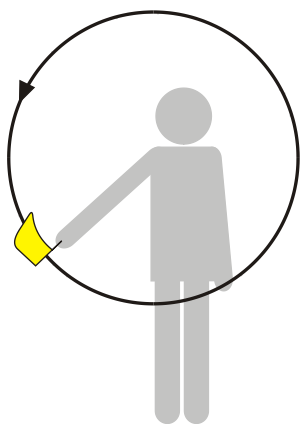
1. Stosuje się następujące sygnały zatrzymania dawane przez uprawnione osoby:

- 1) sygnał D2 "Stój" dawany ręcznie:
 - a) dzienny
 - b) nocny
- 2) sygnał D3 "Stój"

„Sygnały D2 i D3 należy dawać jednocześnie ze stosowaniem tarczy zatrzymania lub dawanego ręcznie sygnału „Stój”. Jeżeli powstaje wątpliwość, czy drużyna pociągowa spostrzeże tarczę przenośną sygnału D1 „Stój” lub sygnału D2 „Stój” dawanego ręcznie, należy dawać jednocześnie dźwiękowy sygnał D3 „Stój” przy zbliżaniu się pociągu i podczas jego przejazdu.”

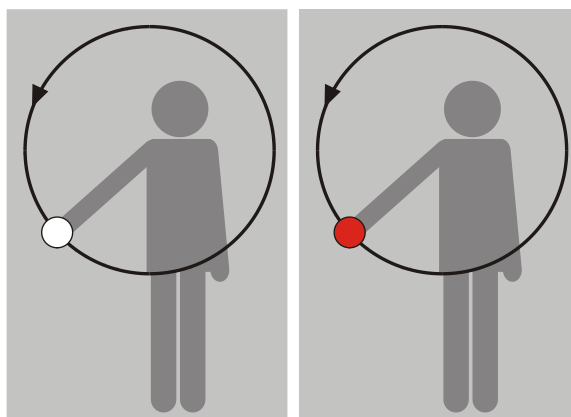
Sygnał D2
"STÓJ" DAWANY RĘCZNIE

Dzienny:



zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką lub jakimkolwiek innym przedmiotem lub ręką;

Nocny



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

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

Sygnał D3

"STÓJ"



Sygnał 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 D2 "Stój" dawany ręcznie i w razie potrzeby także dźwiękowo (sygnał D3) 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:

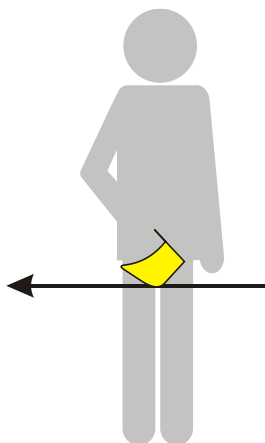
- 1) sygnał Rm 1 "Do mnie": dzienny i nocny
 - a) dzienny
 - b) nocny
- 2) sygnał Rm 2 "Ode mnie":
 - a) dzienny
 - b) nocny
- 3) sygnał Rm 3 "Zwolnić"
 - a) dzienny
 - b) nocny
- 4) sygnał Rm 4 "Stój"
 - a) dzienny
 - b) nocny
- 5) sygnał Rm 5 "Odrzucić"
 - a) dzienny
 - b) nocny
- 6) sygnał Rm 6 "Docisnąć"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

Sygnał Rm1 „DO MNIE”



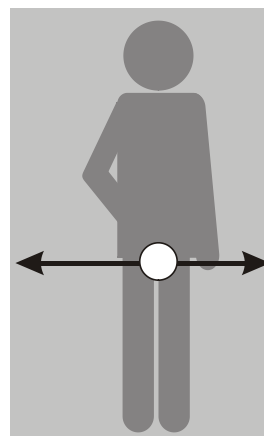
Dwa długie tony gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie

Dzienny



Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego
lub ręka poruszana poziomo;

Nocny



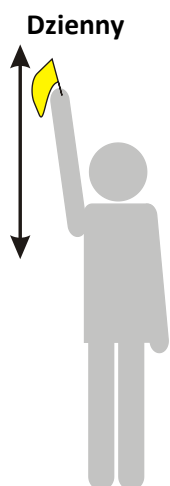
Ręczna latarka z białym światłem
poruszana poziomo.

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

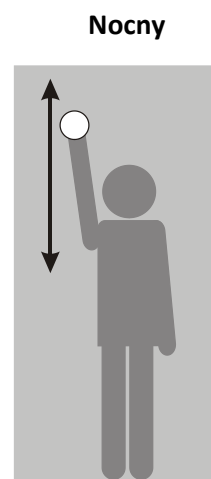
Sygnal Rm2
„ODE MNIE”



Jeden długi ton gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie



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.

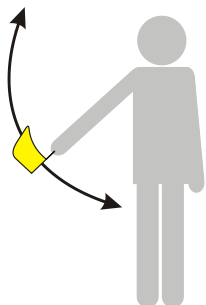
W przypadku gdy odebranie sygnału "Do mnie" lub "Ode mnie" jest niemożliwe lub utrudnione, to sygnał ten można zastąpić słowami "Jechać w kierunku...", przekazanymi za pomocą urządzeń łączności.

Sygnal Rm3
"ZWOLNIĆ"



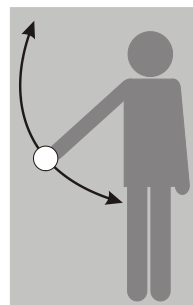
Kilka przeciągłych tonów gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie:

Dzienny



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

Nocny



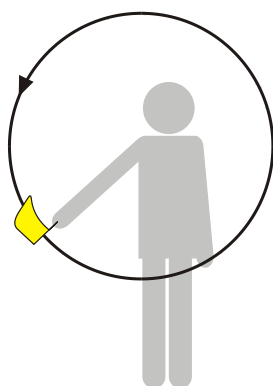
Latarka sygnałowa z białym
światłem poruszana powolnym
ruchem po łuku do góry i na dół.

Sygnal Rm4
"STÓJ"



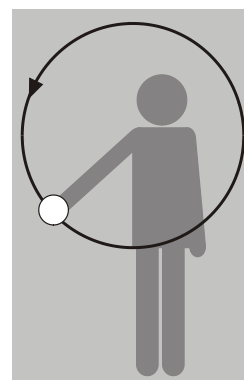
Trzy krótkie szybko po sobie następujące tony gwizdkiem lub trąbką kilkakrotnie
powtórzone

Dzienny



Zataczanie okręgu rozwiniętą
chorągiewką, innym przedmiotem
lub ręką;

Nocny



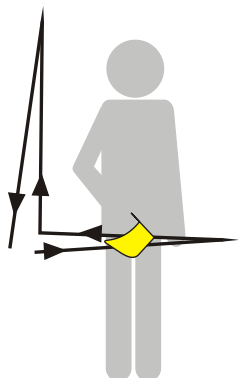
Zataczanie okręgu ręczną latarką
ze światłem białym.

Sygnal Rm5
"ODRZUCIĆ"

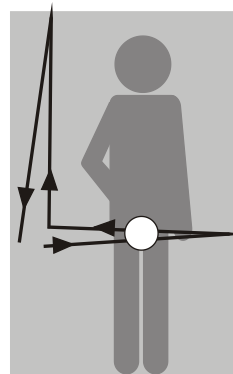


Dwa długie i jeden krótki ton gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie

Dzienny



Nocny



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

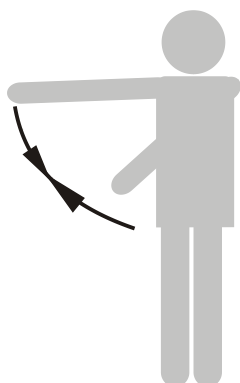
Latarka sygnałowa z białym światłem poruszana dwukrotnie poziomo, a następnie pionowo do góry i szybko na dół.

Sygnal Rm6
"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 Rm6 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 "Baczność"
2. Sygnał Rp 1 "Baczność" 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 szkłe 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 W6, W 6a, W6b i W7 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 Rp1 „Baczność”
 - 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.

Sygnal Rp1
„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"

Sygnal Rp4
"HAMOWAĆ ŚREDNIO"



Jeden krótki ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy

Sygnal Rp5
"HAMOWAĆ"



Trzy długie szybko po sobie następujące tony dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy

Sygnal Rp6
"ODHAMOWAĆ ŚREDNIO"



Jeden długi i jeden krótki ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy

Sygnal Rp7
"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 Rp8
"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"

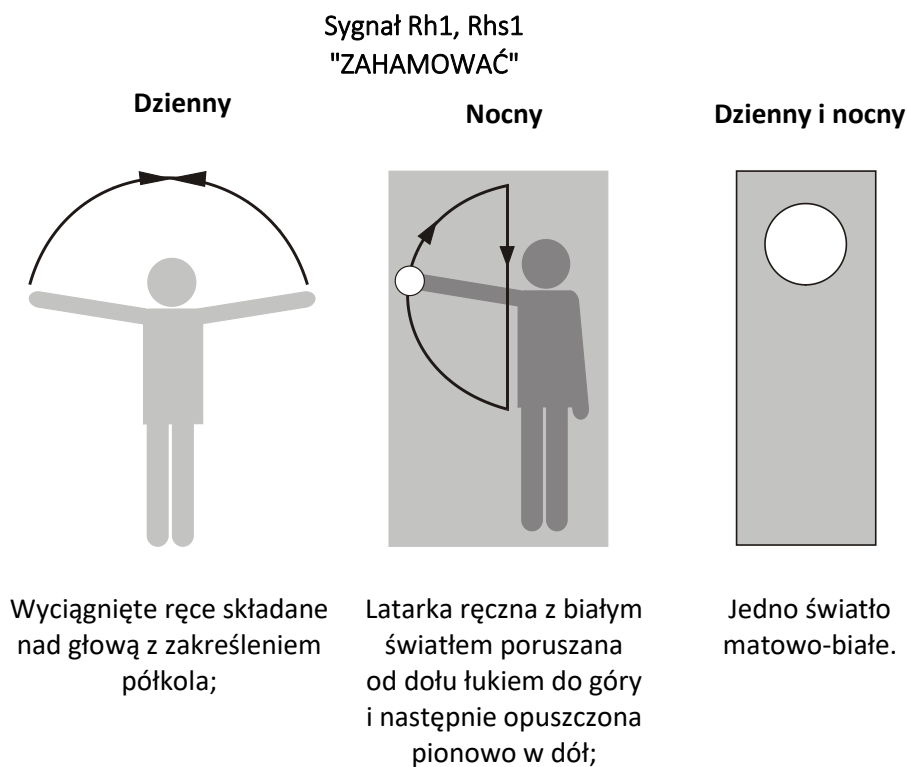


Cztery krótkie tony gwizdawką lub syreną lokomotywy ciągnącej

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 Rh1, Rhs1 "Zahamować":
 - a) dzienny
 - b) nocny
 - c) dzienny i nocny (Rhs1)
 - 2) sygnał Rh 2, Rhs2 "Odhamować":
 - a) dzienny (Rh2)
 - b) nocny (Rh2)
 - c) dzienny i nocny (Rhs2)
 - 3) sygnał Rh 3, Rhs3 "Hamulce w porządku"
 - a) dzienny (Rh3)
 - b) nocny (Rh3)
 - c) dzienny i nocny (Rhs3)



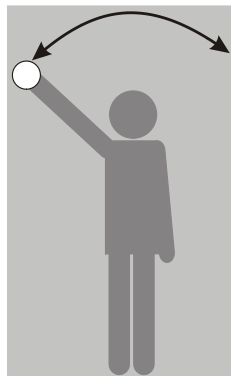
Sygnal Rh2, Rhs2
"ODHAMOWAĆ"

Dzienny



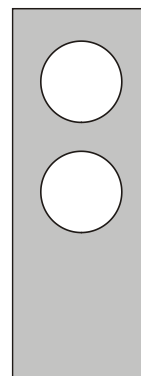
Wyciągnięta ręka,
poruszana po łuku
nad głową;

Nocny



Latarka ręczna z białym
światłem poruszana
po łuku nad głową;

Dzienny i nocny



Dwa światła
matowo-białe.

Sygnal Rh 3, Rhs 3
"HAMULCE W PORZĄDKU"

Dzienny



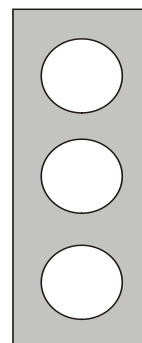
Ręka wyciągnięta nad
głową, trzymana
pionowo;

Nocny



Latarka ręczna z białym
światłem, trzymana
pionowo nad głową;

Dzienny i nocny



Trzy światła
matowobiałe.

Stosuje się następujące sygnały podawane przez dróżnika przejazdowego:

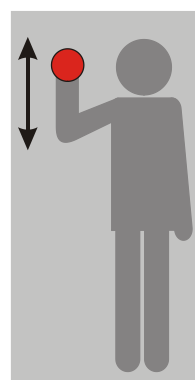
- 1) sygnał D 7 "Stój" dawany przez dróżnika przejazdowego w celu zatrzymania pojazdów drogowych zbliżających się do przejazdu:
 - a) dzienny
 - b) nocny
- 2) sygnał D 8 "Drożnik obecny na przejeździe":
 - a) dzienny
 - b) nocny

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;

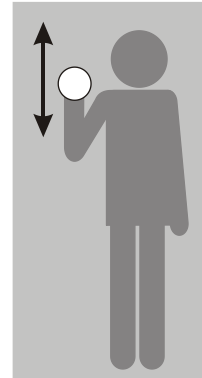
Podniesienie i poruszanie powoli pionowo latarki ręcznej z czerwonym światłem, zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu.

Sygnał D 8
"DRÓŻNIK OBECNY NA PRZEJEŹDZIE KOLEJOWO-DROGOWYM LUB PRZEJŚCIU"

Dzienny



Nocny



Dróżnik stoi na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu w miejscu wyznaczonym regulaminem obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, 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 widoczny dla maszynisty zbliżającego się pociągu lub kierującego pojazdem kolejowym.

ROZDZIAŁ XI

SYGNAŁY NA POCIĄGACH I INNYCH POJAZDACH KOLEJOWYCH

§43

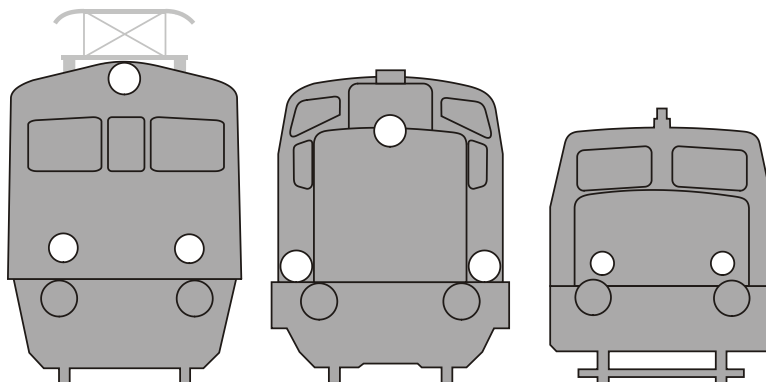
1. Na pociągach i innych pojazdach kolejowych stosuje się następujące sygnały:
 - 1) sygnał Pc1 "Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego na szlaku jednotorowym, w kierunku zasadniczym po torze szlaku dwutorowego lub w dowolnym kierunku po torze szlaku dwu- i wielotorowego"
 - a) dzienny i nocny
 - 2) sygnał Pc2 "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 Pc3 "Oznaczenia czoła pociągu z pługiem odśnieżnym"
 - a) dzienny i nocny
 - 4) sygnał Pc4 "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 Pc1

"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"

Dzienny i nocny:

Trzy białe światła na przodzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego z zastrzeżeniem ust 3;

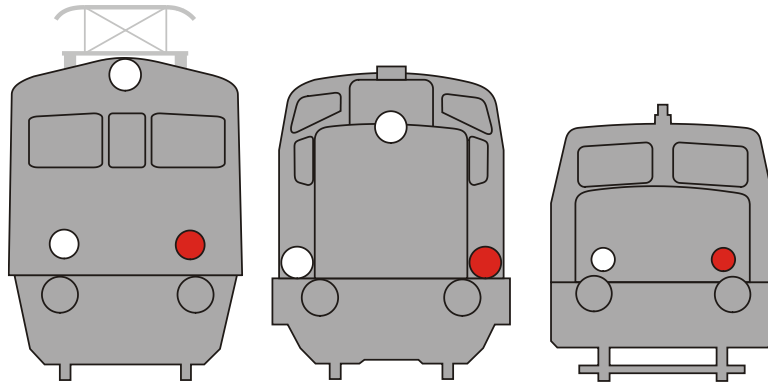


Sygnał Pc2

"OZNACZENIE CZOŁA POCIĄGU LUB INNEGO POJAZDU KOLEJOWEGO JADĄCEGO W KIERUNKU PRZECIWNYM DO ZASADNICZEGO PO TORZE SZLAKU DWU- I WIELOTOROWEGO"

Dzienny i nocny:

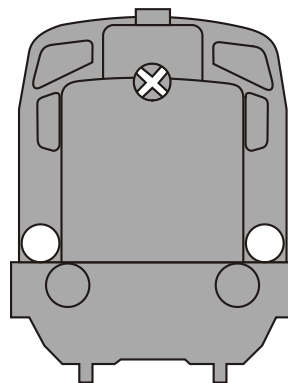
Trzy światła na przodzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego, z których górne i prawe w kierunku jazdy są białe, lewe zaś – czerwone, z zastrzeżeniem pkt 3;



Sygnał Pc3

"OZNACZENIA CZOŁA POCIĄGU Z PŁUGIEM ODSNIEŻNYM"

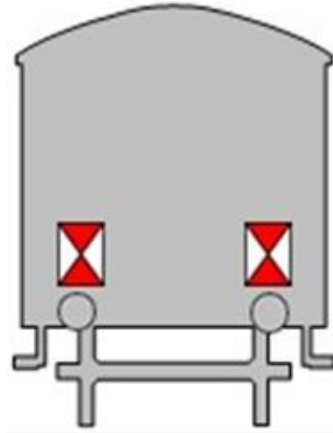
Dzienny i nocny:



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.

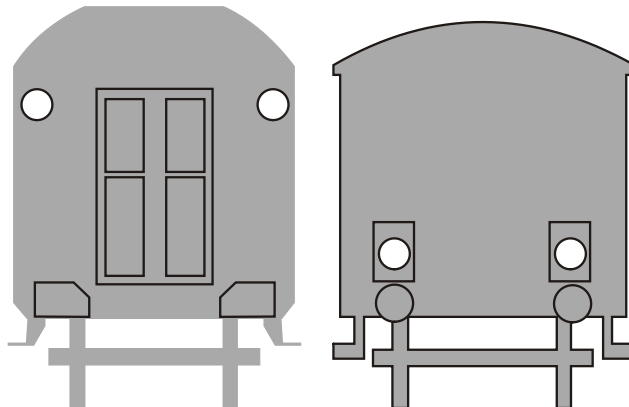
Sygnał Pc4
"OZNACZENIE CZOŁA POCIĄGU JADĄCEGO NAPRZÓD WAGONAMI NIEWYPOSAŻONYMI
W KABINĘ MASZYNISTY"

Dzienny



Dwie tarcze albo 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 - białe; powierzchnia tarczy powinna być odblaskowa.

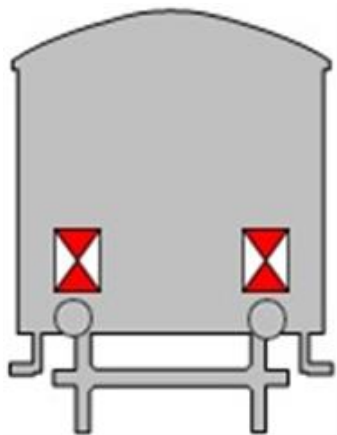
Dzienny i nocny



Dwa białe światła na czołowej ścianie pierwszego wagonu.

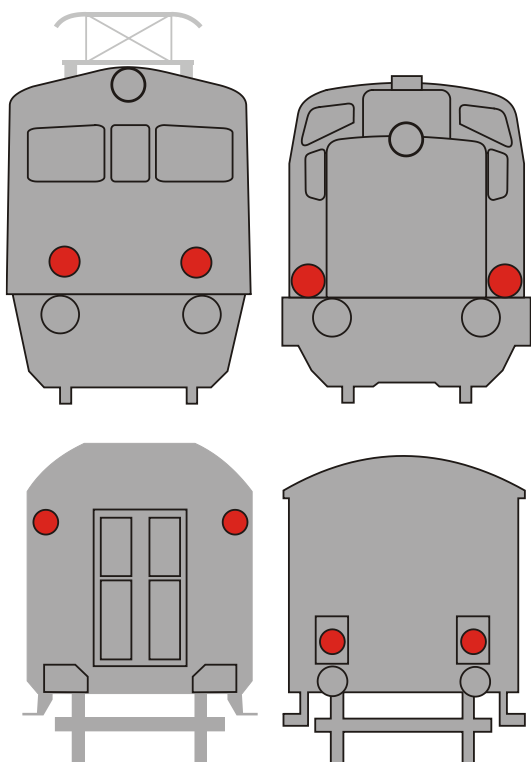
Sygnał Pc5
"OZNACZENIE KOŃCA POCIĄGU LUB INNEGO POJAZDU KOLEJOWEGO"

Dzienny



Dwie tarcze albo dwie latarnie z obrazem tarczy na obudowie na tylnej ścianie ostatniego pojazdu kolejowego w składzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego; tarcze są prostokątne i podzielone na cztery trójkąty, z których górny i dolny są czerwone, oba zaś boczne - białe; powierzchnia tarczy powinna być odbłaskowa;

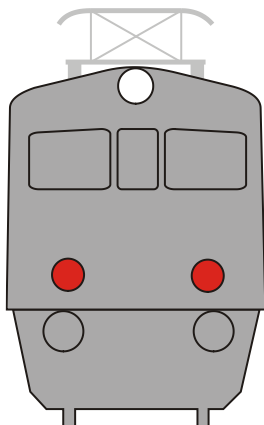
Dzienny i nocny



Dwa światła czerwone ciągłe na tylnej ścianie ostatniego pojazdu kolejowego w składzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego; Dla pociągów pasażerskich stosuje się wyłącznie sygnał Pc5 „dzienny i nocny”. Dla pociągów towarowych dopuszcza się stosowanie całodobowo sygnału Pc5 „dzienny”, jednak na szlakach z blokadą samoczynną zaleca się stosowanie sygnału Pc 5 „Dzienny i nocny”

Sygnał Pc6

„OZNACZENIE CZOŁA POCIĄGU Z JEDNOOSOBOWĄ OBSADĄ POJAZDU TRAKCYJNEGO, ZATRZYMANEGO Z NIEWIADOMEJ PRZYCZYNY NA TORZE SZLAKU DWU- LUB WIELOTOROWEGO”



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

Sygnał Pc6 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 Pc6, powinien zatrzymać pociąg, uzyskać informację o przyczynie zatrzymania pociągu i czy o zatrzymaniu został powiadomiony dyżurny ruchu.

2. Sygnały Pc1, Pc2, Pc3, Pc4 i Pc5, podawane światłami i tarczami, stosuje się do oznaczania czoła i końca składu pociągu i innych pojazdów kolejowych kursujących na zasadach ustalonych dla pociągów.
3. Na pojazdach kolejowych niepodlegających wpisowi do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) oraz na pojazdach kolejowych, o których mowa w art. 3 ust. 9 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o *transporcie kolejowym*, które nie są wyposażone w górne światło, dopuszcza się stosowanie sygnałów Pc1 i Pc2 za pomocą dwóch światel.
4. Sygnał Pc4 stosuje się przy pociągach pchanych, niemających na czole czynnej kabiny sterowniczej. Na pchanych pociągach bocznicowych 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 Pc1 i Pc2.
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 Pc5. Na czole pierwszej lokomotywy popychającej stosuje się sygnał Pc1, przy czym w dzień można nie stosować żadnego sygnału, a na tylnej ścianie ostatniej lokomotywy popychającej - sygnał Pc5. 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 Pc1, natomiast na torze szlaku dwu- lub wielotorowego przy jeździe w kierunku zasadniczym stosuje się sygnał Pc1, a przy jeździe w kierunku przeciwnym do zasadniczego stosuje się sygnał Pc2.
6. Do oznaczenia czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku zasadniczym po torze zamkniętym szlaku dwu- i wielotorowego stosuje się sygnał Pc1, a do oznaczenia jego końca sygnał Pc5. Do oznaczenia czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku przeciwnym do zasadniczego po torze zamkniętym szlaku dwu- i wielotorowego stosuje się sygnał Pc2, a do oznaczenia końca pociągu sygnał Pc5, nie zmieniając osygnalizowania w czasie zatrzymania na szlaku.
7. Jeżeli pociąg cofa się ze szlaku do stacji, to nie należy zmieniać sygnałów na czole i końcu pociągu.

§44

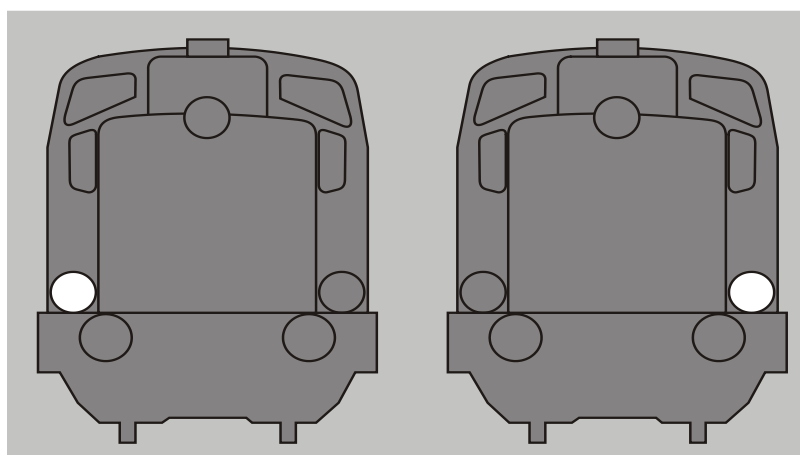
Na taborze kolejowym stosuje się następujące sygnały:

- 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 Tb1

"OZNACZENIE PRZODU I TYŁU LOKOMOTYWY MANEWROWEJ"

Dzienny i nocny:



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

Sygnał Tb4

"OZNACZENIE POJAZDU POMOCNICZEGO"

Dzienny i nocny:

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

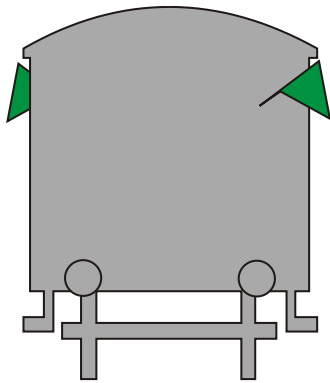
Sygnał Tb4 stosuje się do oznaczania tych pojazdów pomocniczych, które nie kursują na zasadach ustalonych dla pociągów.

§45

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

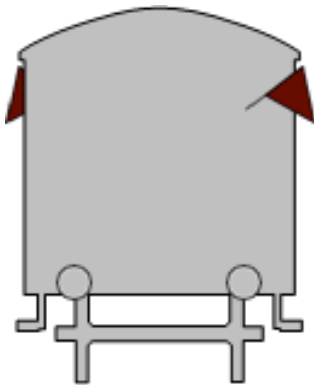
- 1) sygnał PcSp "Skażenie promieniotwórcze pociągu"
- 2) sygnał PcSb "Skażenie biologiczne pociągu"
- 3) sygnał PcSch "Skażenie chemiczne pociągu"

Sygnał PcSp
"SKAŻENIE PROMIENIOTWÓRCZE POCIĄGU"



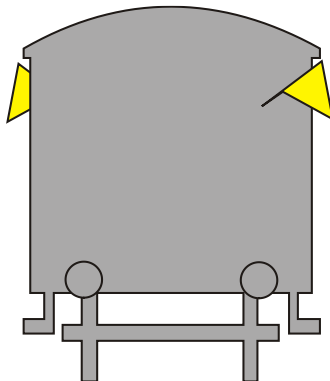
Trójkątne chorągiewki koloru zielonego zawieszone z obu stron ściany szczytowej wagonu, na czole i na końcu pociągu;

Sygnał PcSb
"SKAŻENIE BIOLOGICZNE POCIĄGU"



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

Sygnał PcSch
"SKAŻENIE CHEMICZNE POCIĄGU"



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

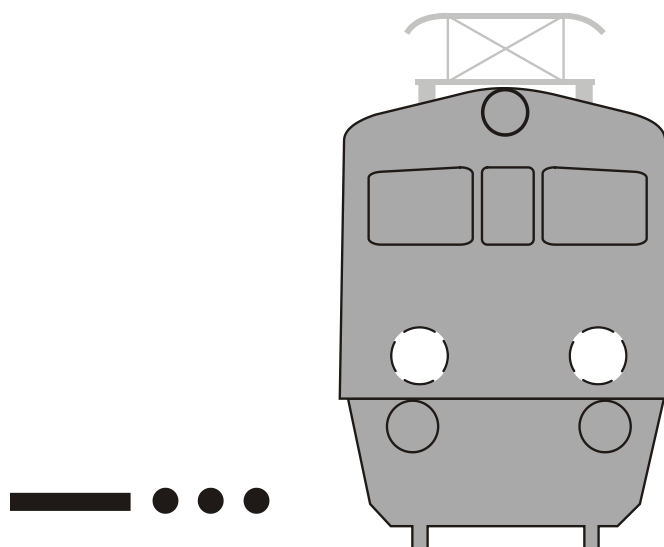
ROZDZIAŁ XII SYGNAŁY ALARMOWE

§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 POWIETRZNEGO 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,

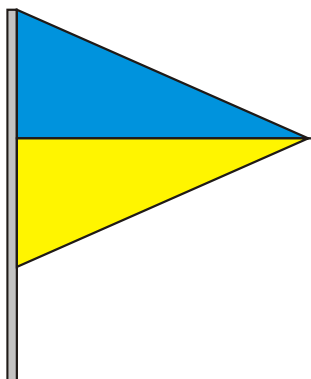
Sygnal A 4
„ODWOŁANIE ALARMU POWIETRZNEGO DLA STACJI”



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

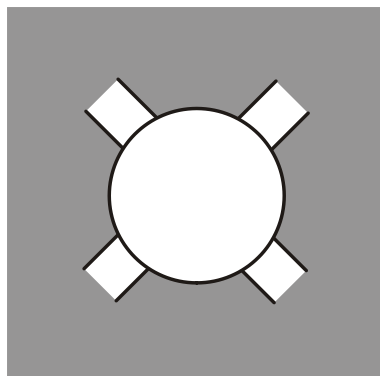
Sygnal A 5
"PODAWANIE SYGNAŁÓW ALARMU POWIETRZNEGO POCIĄGOM NA SZLAKU"

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

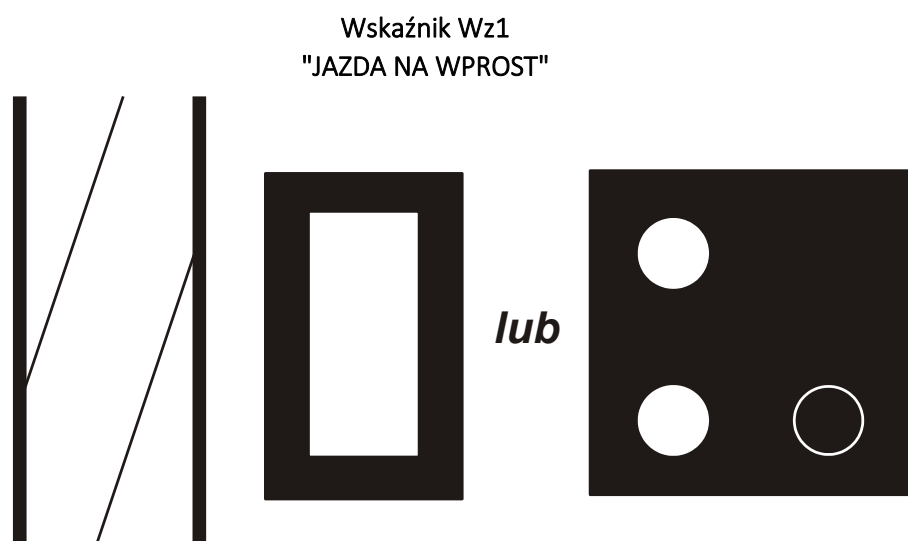
§48

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.

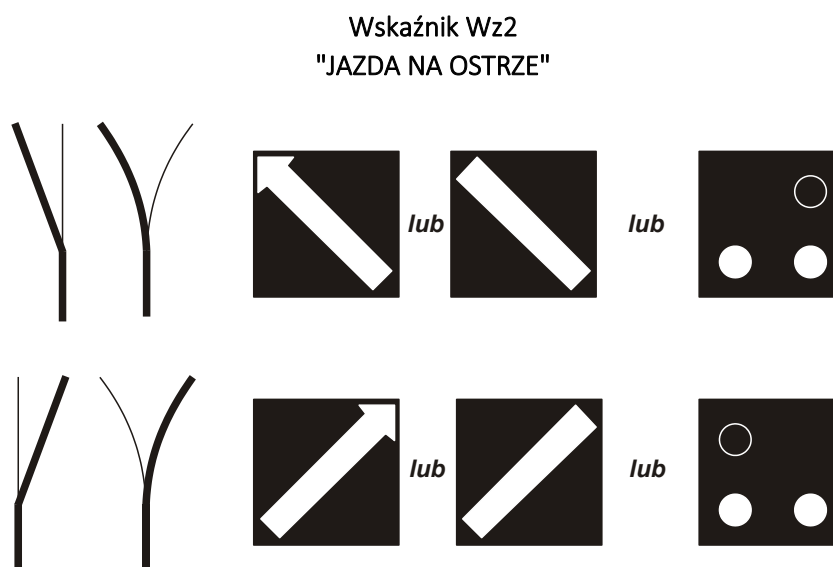
§49

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 oświetlenie 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 częściowej 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 Wz1 "Jazda na wprost"
 - 2) wskaźnik Wz2 "Jazda na ostrze"
 - 3) wskaźnik Wz3 "Jazda z ostrza"

4) wskaźnik Wz4 "Jazda z ostrza"

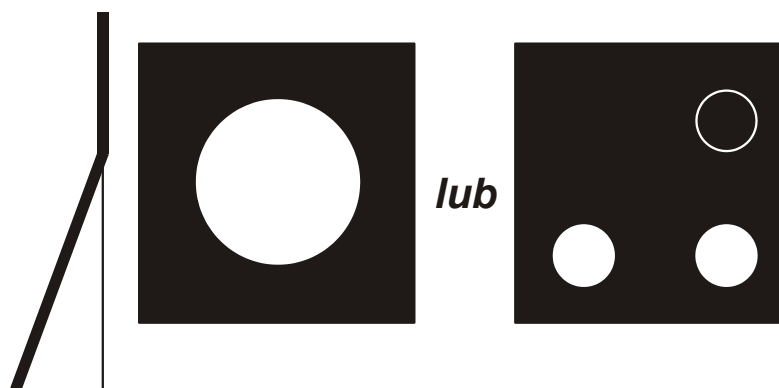


Zwrotnica nastawiona w kierunku prostym lub przy rozjazdach łukowych jednostronnych w kierunku łuku o większym promieniu dla jazdy na ostrze lub z ostrza; biały prostokąt na czarnym tle lub dwa białe światła w pionie, widoczne zarówno od strony ostrza iglic, jak i od strony krzyżownicy.



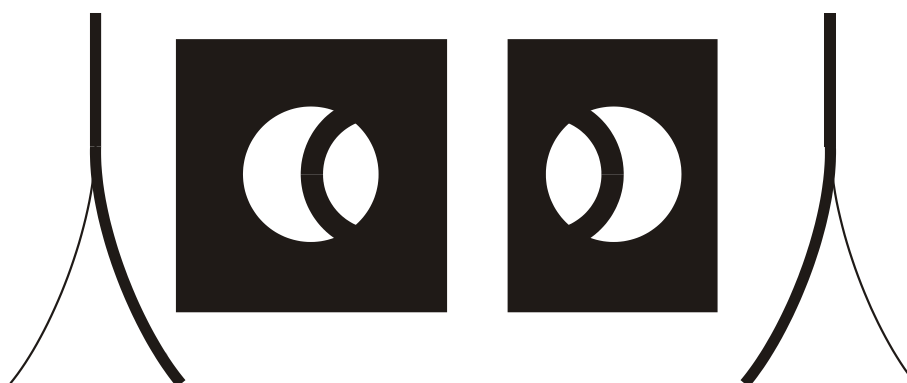
Zwrotnica nastawiona w kierunku zwrotnym, przy rozjazdach łukowych jednostronnych – w kierunku łuku o mniejszym promieniu, przy rozjazdach dwustronnych łukowych - po jednym z łuków; biała strzała lub biała kresa na czarnym tle, zwrócona skośnie ku górze w prawo lub w lewo, wskazująca kierunek jazdy na 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 Wz3
"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 Wz4
"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 zwrótnicach rozjazdów krzyżowych podwójnych stosuje się następujące wskaźniki:

- 1) wskaźnik Wz5 "Jazda po prostej w prawo"
- 2) wskaźnik Wz6 "Jazda po prostej w lewo"
- 3) wskaźnik Wz7 "Jazda po łuku w lewo"
- 4) wskaźnik Wz8 "Jazda po łuku w prawo"



lub



lub



Wskaźnik Wz5 "JAZDA PO PROSTEJ W PRAWO"

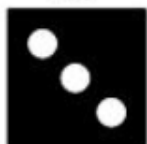
Jazda w kierunku prostym z lewego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem; na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem ku sobie lub dwie białe kresy albo trzy białe światła w jednej linii wznoszącej się ukośnie na prawo.



lub



lub



Wskaźnik Wz6 "JAZDA PO PROSTEJ W LEWO"

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.



lub



lub



Wskaźnik Wz7 "JAZDA PO ŁUKU W LEWO"

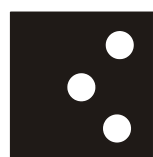
Jazda w kierunku zwrotnym z lewego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem; na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem do środka latarni lub dwie białe kresy albo trzy białe światła, tworzące kąt prosty otwarty w lewo.



lub



lub



Wskaźnik Wz8 "JAZDA PO ŁUKU W PRAWO"

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 W1 "Wskaźnik usytuowania"
 - 2) wskaźniki W2 "Wskaźnik kierunku jazdy"
 - 3) wskaźnik W3 "Wskaźnik unieważnienia"
 - 4) wskaźnik W4 "Wskaźnik zatrzymania"
 - 5) wskaźnik W5 "Wskaźnik przetaczania"
 - 6) wskaźniki W6, W6a, W6b, W7 "Wskaźniki ostrzegania"
 - 7) wskaźnik W8 "Wskaźnik ograniczenia prędkości"
 - 8) wskaźniki W9, W4 "Wskaźniki odcinka ograniczonej prędkości"
 - 9) wskaźniki W10a, W10b "Wskaźniki odcinka z popychaniem"
 - 10) wskaźniki W11a i W11b "Wskaźniki uprzedzające"
 - 11) wskaźniki W13 "Wskaźnik torowy"
 - 12) wskaźnik W15 "Wskaźnik zmiany lokalizacji"
 - 13) wskaźnik W17 "Wskaźnik ukresu"
 - 14) wskaźnik W19 "Wskaźnik uprzedzający o braku drogi hamowania"
 - 15) wskaźnik W20 "Wskaźnik braku drogi hamowania"
 - 16) wskaźnik W21 „Wskaźnik podwyższenia prędkości”;
 - 17) wskaźnik W22 "Wskaźnik jazdy pociągu towarowego"
 - 18) wskaźnik W23 "Wskaźnik odcinka izolowanego"
 - 19) wskaźnik W24 "Wskaźnik kierunku przeciwnego"
 - 20) wskaźnik W27a "Wskaźnik zmiany prędkości"
 - 21) wskaźnik W28 "Wskaźnik kanału radiowego"
 - 22) wskaźnik W 29 "Wskaźnik nawiązania łączności"
 - 23) wskaźnik W 30 "Wskaźnik ważenia składu"
 - 24) wskaźnik W 31 "Wskaźnik kasowania"
 - 25) wskaźnik W35 i W36 „Wskaźniki ograniczenia prędkości na kierunku zwrotnym”

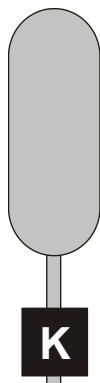
Wskaźnik W1
"WSKAŹNIK USYTUOWANIA"



Wskaźnik W1 "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 W1 ustawia się bezpośrednio przed tarczą ostrzegawczą lub semaforem lub mocuje go nisko do masztu tarczy lub semafora - dla zwrócenia uwagi na tarczę lub semafor.

Wskaźnik W2
"WSKAŹNIKI KIERUNKU JAZDY"



Oznacza: kierunek wyjazdu pociągu (wskaźnik W2),

Wskaźnik W2 umieszcza się na maszcie semafora albo na osobnym maszcie

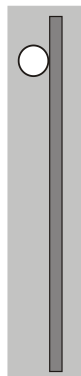
Wskaźnik W3
"WSKAŹNIK UNIEWAŻNIENIA"

Dzienny



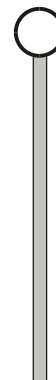
Maszt semafora bez ramion;

Nocny



Białe światło u wierzchołka
masztu;

Dzienny i nocny



Białe światło wskaźnika
światelnego.

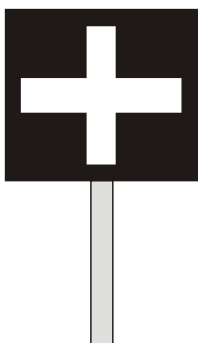
Wskaźnik W 3 "Wskaźnik unieważnienia" oznacza, że znajdujący się z prawej strony toru przy tym wskaźniku semafor lub tarcza zatrzymania nie odnoszą się do toru, przy którym stoi wskaźnik

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 W4
"WSKAŹNIK ZATRZYMANIA"

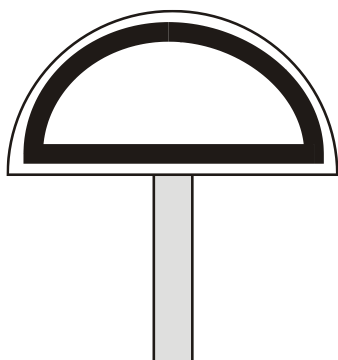
Prosty biały krzyż na czarnym prostokątnym tle.

Wskaźnik W4:



- oznacza miejsce zatrzymania się czoła pociągu;
- 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 podróźnych był najdogodniejszy,
- 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,
- wskaźnik może być wykonany w postaci świetlnej latarni ze szkłem mlecznobiałym lub tarczy nieoświetlonej, w zależności od warunków miejscowych.

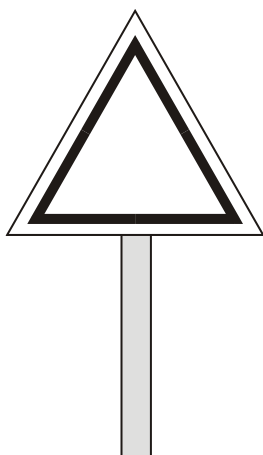
Wskaźnik W5
"WSKAŹNIK PRZETACZANIA"



Wskaźnik W5 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 100 m, 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 W6
"WSKAŹNIK OSTRZEGANIA"



Trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem ku górze (wskaźnik W6).

Wskaźniki W6 oznacza, że należy dać sygnał Rp 1 "Baczność".

Wskaźnik W6 ustawia się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał "Baczność",

Wskaźniki W6a
"WSKAŹNIK PRZEJAZDOWY"



Wskaźniki W6a oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się przejazd kolejowo-drogowy lub przejście wyposażone w półsamoczynny lub samoczynny system przejazdowy, powiązany lub uzależniony w urządzeniach stacyjnych, zabezpieczający całą szerokość przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia:

trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem i symbolem pojazdu drogowego, zwrócona wierzchołkiem ku górze.

Wskaźnik W6a ustawia się przed przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami w sposób określony w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych i bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

Wskaźniki W 6b
"WSKAŹNIK OSTRZEGANIA PRZED PRZEJAZDEM KOLEJOWO-DROGOWYM
LUB PRZEJŚCIEM"

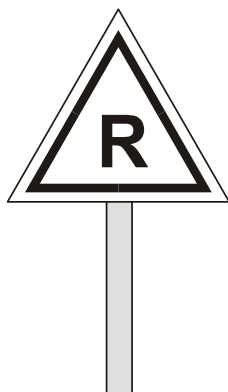


Wskaźniki W6b oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się przejazd kolejowo-drogowy lub przejście wyposażone w półsamoczynny lub samoczynny system przejazdowy, bez powiązania lub uzależnienia w urządzeniach stacyjnych albo niewyposażone w urządzenia zabezpieczenia ruchu, i należy podawać sygnał Rp1 „Baczność”:

dwie trójkątne białe tablice (trójkąty równoboczne) z czarnym obramowaniem i symbolem pojazdu drogowego, zwrócone wierzchołkami ku górze, umieszczone bezpośrednio jedna pod drugą.

Wskaźnik W6b ustawia się przed przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami w sposób określony w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych i bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

Wskaźniki W7
"WSKAŹNIK ROBÓT TOROWYCH"

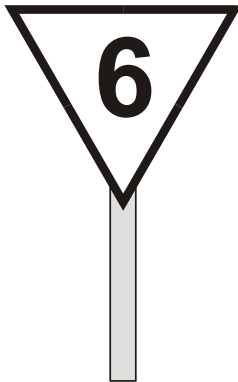


Wskaźnik W7 „Wskaźnik robót torowych” oznacza, że należy podawać sygnał Rp 1 „Baczność” ze względu na prowadzone roboty torowe:

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

- wskaźnik stosuje się tam, gdzie maszynista powinien podać sygnał Rp 1 „Baczność” ze względu na bezpieczeństwo ludzi pracujących na torze,
- wskaźnik ustawia się z obu stron przed miejscem prowadzenia robót na torze, w odległości od 300 do 500 m od miejsca prowadzenia robót, w zależności od warunków miejscowych.

Wskaźnik W8
"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);

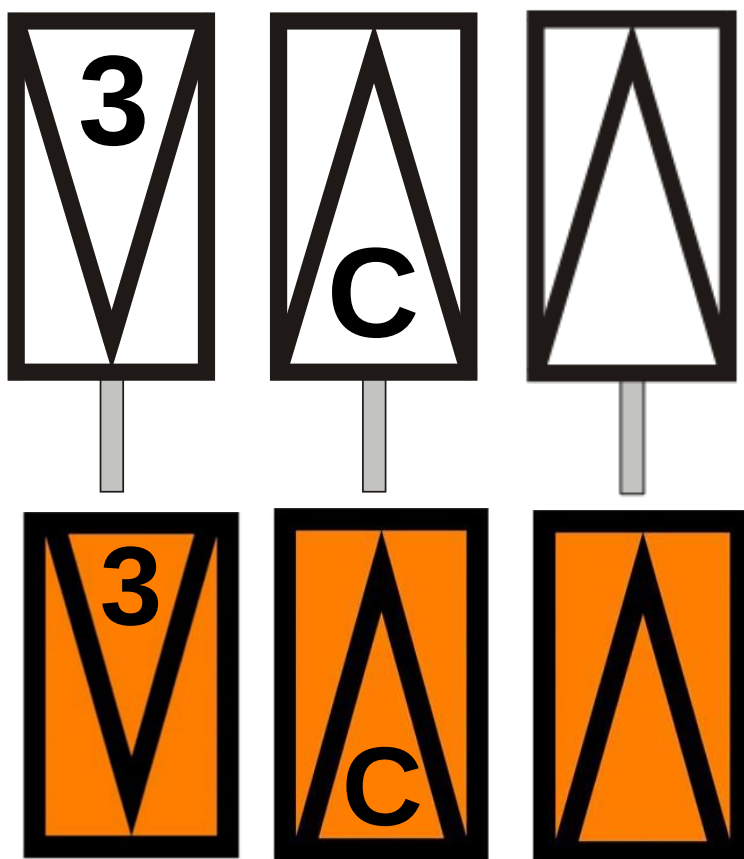
Wskaźnik W8 oznacza, że należy zmniejszyć prędkość jazdy;

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 należy stosować wówczas, gdy ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych,
- b) 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 W9,
- c) w obrębie stacji wskaźnik ustawia się na zasadach obowiązujących dla szlaku jednotorowego,
- d) w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości w torach głównych dodatkowych lub na rozjazdach nieleżących w torach głównych zasadniczych nie wymaga się ustawienia wskaźników W8, lecz na początku, a w razie potrzeby i na końcu odcinka, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości, ustawia się tylko właściwy wskaźnik W9, o którym mowa w pkt 8,
- e) 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,
- f) 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 jednotorowym,
- g) wskaźnik W 8 należy również stosować do oznaczenia miejsca zmniejszenia obowiązującej prędkości drogowej, jako wskaźnik uprzedzający przed wskaźnikami W27a; w tym przypadku wskaźnik W8 ustawia się w odległości drogi hamowania przed wskaźnikami W27a.

WSKAŹNIKI W9 i W14
"WSKAŹNIKI ODCINKA OGRANICZONEJ PRĘDKOŚCI"

Prostokątna biała (wskaźnik W9) lub pomarańczowa (wskaźnik W14) tablica z czarnym obramowaniem, a na niej z jednej strony czarny kąt, zwrócony wierzchołkiem ku dołowi i między ramionami kąta czarna liczba wskazująca największą dozwoloną prędkość drogową określoną w dziesiątkach kilometrów na godzinę, z drugiej z drugiej strony – czarny kąt zwrócony wierzchołkiem ku górze i między ramionami kąta może znajdować się litera C (kąt oparty jest na krótszym boku prostokąta, a wierzchołek dotyka przeciwległego boku;

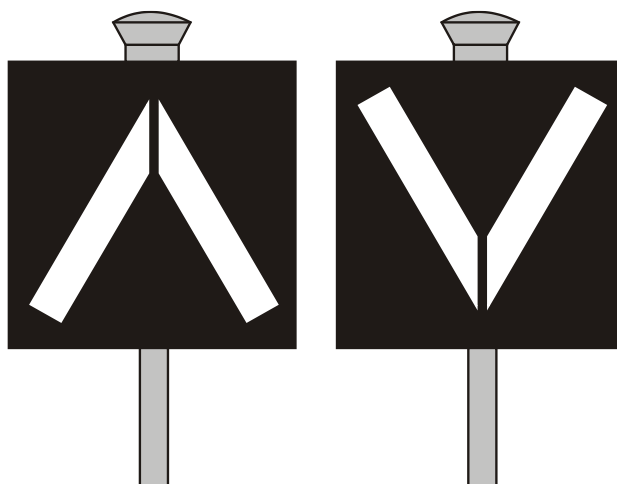


Wskaźniki W9 i W14 oznaczają początek lub koniec odcinka, przez który należy przejeżdżać z ograniczoną prędkością:

- a) wskaźnik W9, W14 umieszczony na końcu odcinka z ograniczoną prędkością posiadający czarną literę C oznacza, że ograniczenie prędkości dotyczy czoła pociągu,
- b) wskaźnik W9 należy stosować łącznie ze wskaźnikiem W8, jeżeli ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych,
- c) wskaźnik W9 ustawia się za wskaźnikiem W8, patrząc w kierunku jazdy, na początku i na końcu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością,
- d) wskaźnik W14 należy stosować łącznie z sygnałem D6 – tarcza „Zwolnić bieg”, określonym w § 34 ust. 1
- e) wskaźnik W14 ustawia się za tarczą D6 „Zwolnić bieg”, patrząc w kierunku jazdy, na początku i na końcu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną

- prędkością,
- f) w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości pociągów w obrębie stacji na całej jej długości wskaźnik W9 lub W14 należy umieścić przy semaforze wjazdowym,
 - g) na początku odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością, wskaźnik ustawia się po tej stronie toru, po której ustawiono wskaźnik W8 lub tarczę D6 „Zwolnić bieg”,
 - h) 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 to- rów 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,
 - i) 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,
 - j) 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 typowe- go, stosuje się wskaźnik o zmniejszonych wymiarach i umieszcza się go nisko, z zachowaniem skrajni, dolną krawędzią tablicy na wysokości główki szyny,
 - k) tło wskaźników W9, W14 powinno być wykonane z materiałów odbłaskowych.

Wskaźniki W10a, W10b
"WSKAŹNIKI ODCINKA Z POPYCHANIEM"



Wskaźnik świetlny (latarnia) - mlecznobiały kąt na czarnym tle zwrócony wierzchołkiem ku górze (wskaźnik W10a - oznaczający początek odcinka z popychaniem) albo ku dołowi (wskaźnik W10b oznaczający koniec odcinka z popychaniem);

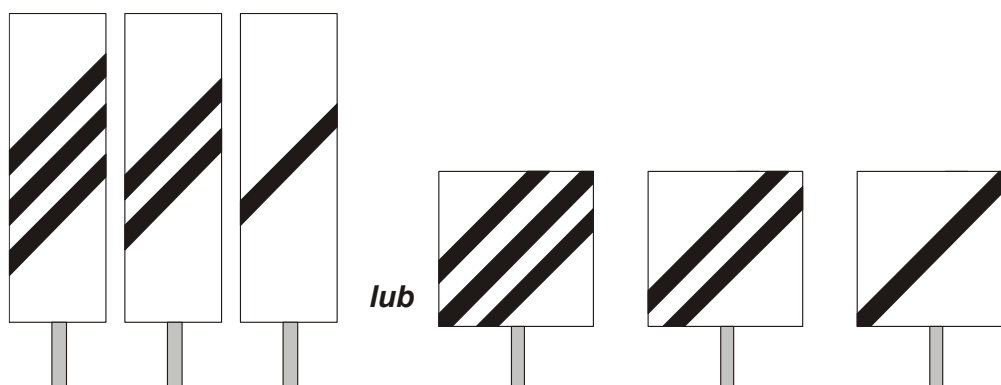
Wskaźniki W10a, W10b "Wskaźniki odcinka z popychaniem" oznaczają, że należy rozpocząć (wskaźnik W 10a) albo zaprzestać (wskaźnik W10b) popychania.

- a) wskaźniki W10a i W10b służą do oznaczania w razie potrzeby tych punktów na szlaku, przy których lokomotywa popychająca ma rozpocząć popychanie pociągu albo zaprzestać popychania,
- b) wskaźnik W10a oznaczający początek odcinka z popychaniem ustawia się w odległości 100 m przed miejscem, od którego należy rozpocząć popychanie, natomiast wskaźnik W10b 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;

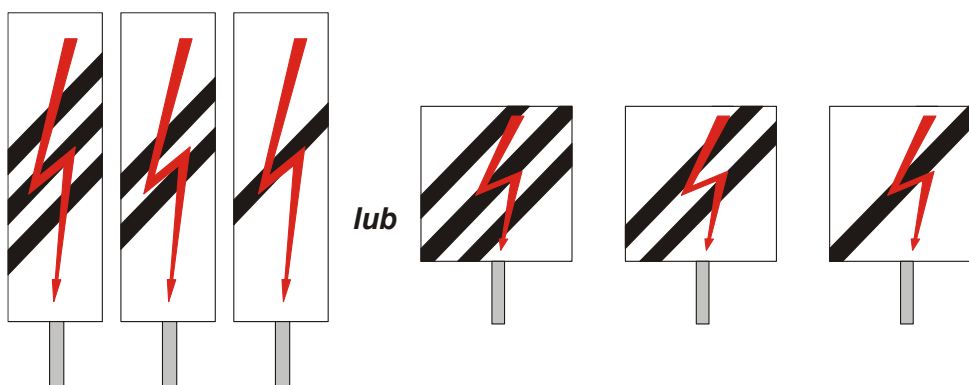
Wskaźniki W11a i W11b
"WSKAŹNIKI UPRZEDZAJĄCE"

Wskaźniki W11a i W11b "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 W11b)



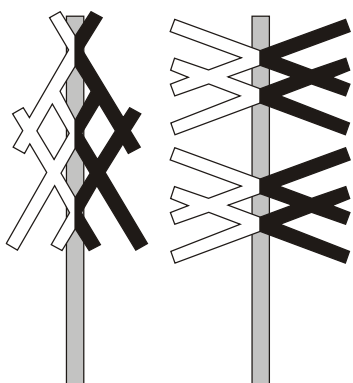
Przed tarczą ostrzegawczą zawsze trzy, a przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości, zawsze cztery kolejno po sobie następujące prostokątne lub kwadratowe białe tablice odpowiednio: z trzema, dwoma i jednym albo z czterema, trzema, dwoma i jednym 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 W11b na czarnych pasach tablic umieszcza się czerwoną strzałę w kształcie błyskawicy, zwróconą ostrzem ku dołowi i malowaną na całej długości tablicy wskaźnika,
- wskaźnik W11a 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 W11b, 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 W11a 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 W11a 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 W11b stosuje się na szlakach nieelektryfikowanych 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 W11a i W11b 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 100 m 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 W13
"WSKAŹNIK TOROWY"

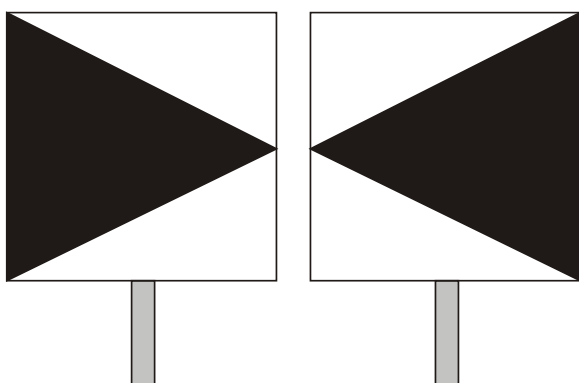


czarno-biała krata lub dwie kraty, każda składająca się z dwóch par czarno-białych ukośników, umieszczone jedna nad drugą

Wskaźnik W13 "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 W13 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 W13 ustawia się w odległości 50m od osłanianego miejsca, z obu stron tego miejsca, przy każdym torze,
- c) przeszkody znajdujące się w odległości mniejszej od 150 m jedna od drugiej powinny być oznaczone jako jedna przeszkoda wskaźnikiem W13 w postaci dwóch krat.

Wskaźnik W15
"WSKAŹNIK ZMIANY LOKALIZACJI"



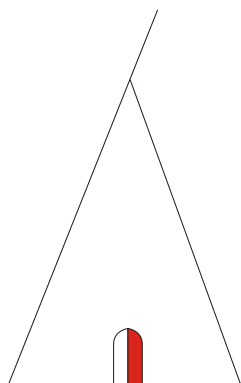
kwadratowa biała tablica z czarnym trójkątem zwróconym ostrzem w kierunku semafora, sygnalizatora powtarzającego lub tarczy ostrzegawczej (trójkąt równoramienny, którego podstawą jest bok kwadratu, a wierzchołek skierowany do sygnalizatora leży na środku przeciwległego boku)

Wskaźnik W15 "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 W15 ustawia się w tym miejscu, w którym powinny być ustawione: semafor, sygnalizator powtarzający lub tarcza ostrzegawcza;

Wskaźnik W17
"WSKAŹNIK UKRESU"

wskaźnik w postaci biało-czerwonego słupka (słupek ukresowy)



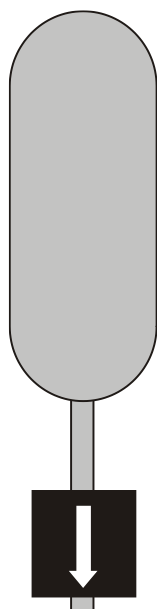
Wskaźnik W 17 "Wskaźnik ukresu" oznacza miejsce przy zbiegających się torach, do którego wolno tor zająć taborem kolejowym

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 W19
"WSKAŹNIK UPRZEDZAJĄCY O BRAKU DROGI HAMOWANIA"

biała strzała, zwrócona ostrzem ku dołowi, na czarnym tle

Wskaźnik W19 "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:

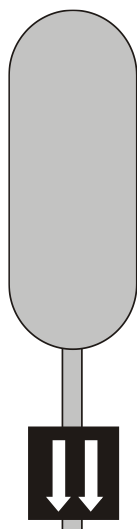


- wskaźnik W19 informuje drużynę pociągową o tym, że za następnym semaforem lub tarczą ostrzegawczą semaforową pociąg wjedzie na odstęp o długości mniejszej od obowiązującej na danej linii kolejowej drogi hamowania i wymaga od maszynisty zachowania szczególnej ostrożności w regulowaniu prędkości jazdy pociągu,
- wskaźnik W19 umieszcza się na maszcie semafora lub tarczy ostrzegawczej semaforowej bezpośrednio poprzedzających ten semafor lub tarczę ostrzegawczą semaforową, za którymi występuje skrócony odstęp,
- wskaźnik W19 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 odblaskowych;

Wskaźnik W20 "WSKAŹNIK BRAKU DROGI HAMOWANIA"

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

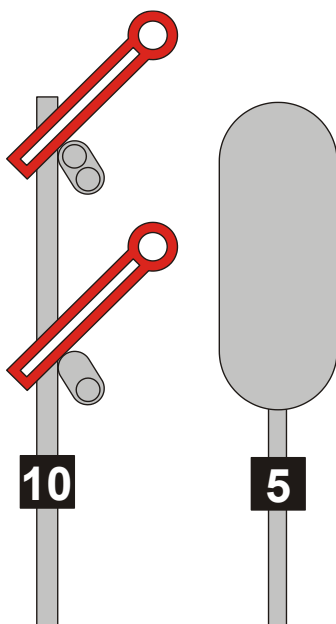
Wskaźnik W20 "Wskaźnik braku drogi hamowania" oznacza, że odległość między tarczą ostrzegawczą semaforową lub semaforem, na których jest umieszczony wskaźnik, a następnym semaforem jest mniejsza od obowiązującej na danej linii kolejowej długości drogi hamowania:



- a) wskaźnik W20 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 W20 umieszcza się na maszcie tarczy ostrzegawczej semaforowej lub semafora na początku skróconego odstępu, patrząc w kierunku jazdy pociągu,
- c) wskaźnik W20 powinien być poprzedzony wskaźnikiem W19,
- d) wskaźnik W20 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 W21 "WSKAŹNIK PODWYŻSZENIA PRĘDKOŚCI"

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

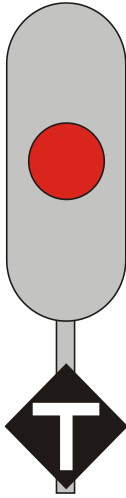


- a) wskaźnik W21 umieszczony na maszcie semafora oznacza, że jazda za tym semaforem, nadającym sygnał zezwalający na jazdę z prędkością 40, 60 lub 100 km/h, może odbywać się z prędkością wyższą, nieprzekraczającą wartości określonej przez ten wskaźnik,
- b) wskaźnik W21 wykonuje się jako świetlny i 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 W21 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 W21 w postaci tablicy oraz białej cyfry wykonanej z materiałów odblaskowych.

Wskaźnik W22
"WSKAŹNIK JAZDY POCIĄGU TOWAROWEGO"

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



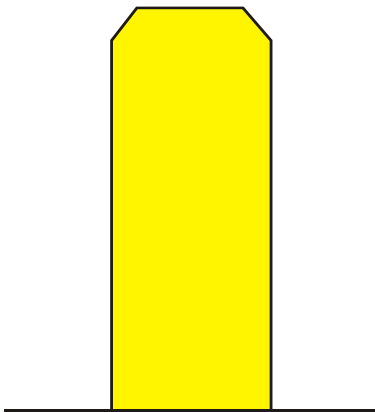
Wskaźnik W22 oznacza, że pociąg towarowy może przejechać bez zatrzymania ze zmniejszoną prędkością obok semafora odstępowego blokady samoczynnej, wskazującego sygnał "Stój":

- a) wskaźnik W22 jest stosowany na semaforach odstępowych samoczynnej blokady liniowej, ustawionych na wzniesieniu miarodajnym ponad 6‰ na długości drogi hamowania,
- b) wskaźnik W22 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 20 km/h, przy czym maszynista powinien tak regulować prędkość, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie zauważenia przeszkody do dalszej jazdy,

Wskaźnik W23
"WSKAŹNIK ODCINKA IZOLOWANEGO"

Żółty słupek ustawiony przy torze;

W23 oznacza początek odcinka torowego lub zwrotnicowego wyposażonego w urządzenie kontroli niezajętości torów i rozjazdów

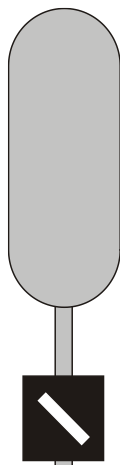


- a) wskaźnik W23 oznacza miejsce, przed którym przetaczany tabor kolejowy powinien się zatrzymać, aby umożliwić przestawienie zwrotnicy,
- b) wskaźnika W23 nie oświetla się

Wskaźnik W24 "WSKAŹNIK KIERUNKU PRZECIWNEGO"

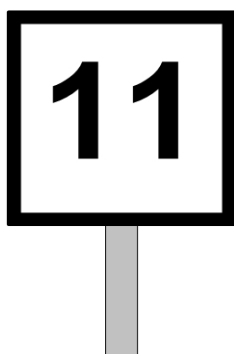
Wskaźnik świetlny, matowobiała kresa na kwadratowej czarnej tablicy wznosząca się do góry z prawa na lewo;

Wskaźnik W24 "Wskaźnik kierunku przeciwnego" oznacza wyjazd na tor szlaku dwutorowego w kierunku przeciwnym do zasadniczego;



- a) wskaźnik W24 umieszcza się na maszcie semafora albo na osobnym maszcie,
- b) obraz na wskaźniku W24 pokazuje się jednocześnie z wyświetleniem na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę,
- c) w przypadku wyprawienia pociągu na sygnał zastępczy "Sz" obraz na wskaźniku W24 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 W24 w postaci przenośnej tablicy nieoświetlonej.

Wskaźnik W27a "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 W27 oznacza miejsce zmiany i obowiązującą od tego miejsca największą prędkość drogową na danej linii kolejowej;

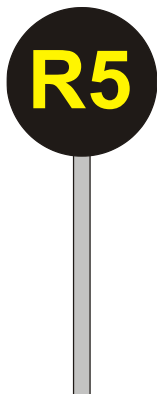
Wskaźnik W27a (wskaźnik dwustronny, stosownie do prędkości dozwolonej za tym wskaźnikiem, patrząc w kierunku jazdy pociągu) ustawia się:

- 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 W27a z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza się ją nisko, białe tło wskaźnika W27a powinno być wykonane z materiałów odbłaskowych”.

Wskaźnik W28
"WSKAŹNIK KANAŁU RADIOWEGO"

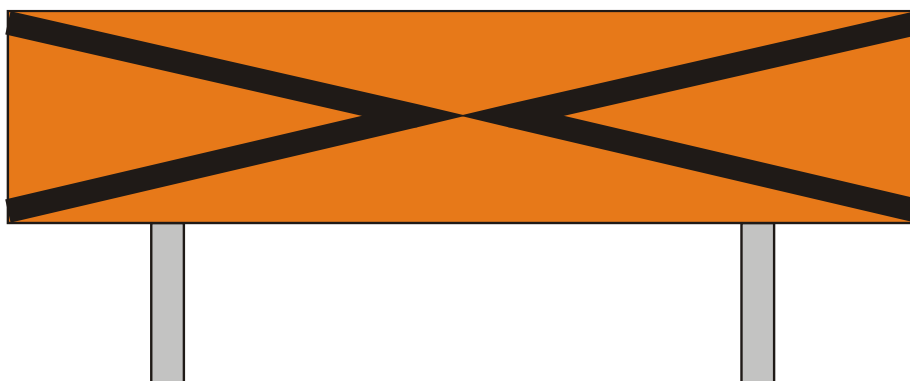
Okrągła czarna tablica, a na niej żółte oznaczenie literowo-cyfrowe; litera stanowi uzgodniony z Prezesem UTK wyróżnik zarządcy infrastruktury, którego wskaźnik dotyczy; liczba wskazuje numer kanału radiołączności pociągowej, przydzielonego danemu zarządcy infrastruktury;



Wskaźnik W28 "Wskaźnik kanału radiowego" oznacza miejsce zmiany i obowiązujący od tego miejsca numer kanału radiołączności pociągowej:

- a) wskaźnik W28 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 W28 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 - 100-150 m 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 – 300 m 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 odblaskowych.

Wskaźnik W29
"WSKAŹNIK NAWIĄZANIA ŁĄCZNOŚCI"



Wskaźnik W29 "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 W30
"WSKAŹNIK WAŻENIA SKŁADU"

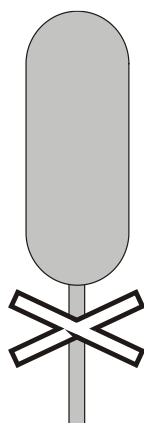
wskaźnik świetlny - matowobiałe koło na jasnoniebieskim tle, a w kole napis "Waga x km/h", gdzie "x" oznacza prędkość przejazdu w km/h;



Wskaźnik W30 "Wskaźnik ważenia składu" oznacza prędkość, z jaką należy przejeżdżać przez automatyczną wagę podczas ważenia składu:

- a) wskaźnik W30 umieszcza się we właściwej odległości, zgodnie z dokumentacją techniczną wagi, przed wagą z obu jej stron,
- b) wyświetlony wskaźnik W30 oznacza, że skład będzie ważony i należy przejeżdżać przez wagę z prędkością określoną na wskaźniku.

Wskaźnik W31
"WSKAŹNIK KASOWANIA"

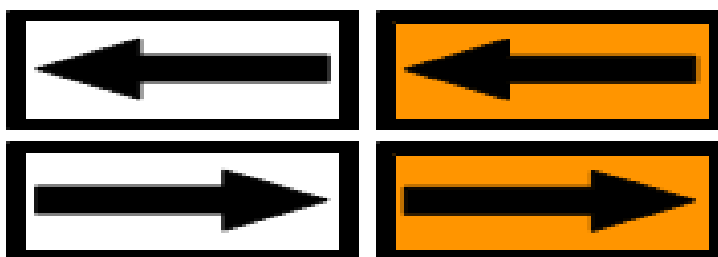


Biały ukośny krzyż z czarną obwódką;

Wskaźnik W31 "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 W31 umieszcza się na nieczynnych sygnalizatorach.

Wskaźniki W35, W36
„WSKAŹNIKI OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI NA KIERUNKU ZWROTNYM”



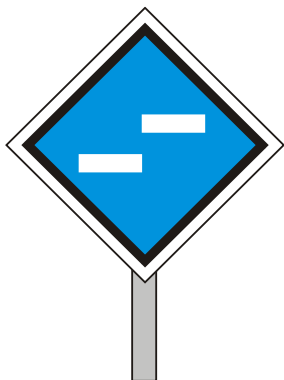
Wskaźniki W35, W36 „Wskaźniki ograniczenia prędkości na kierunku zwrotnym” oznaczają, że ograniczenie prędkości na rozjeździe lub zmniejszenie prędkości drogowej dotyczy wyłącznie jazdy na kierunek zwrotny. Prostokątna biała (wskaźnik W35) lub pomarańczowa (wskaźnik W 36) tablica z czarną obwódką, a na niej czarna pozioma strzała zwrócona ostrzem w kierunku lewym lub prawym:

- a) wskaźnik W 35 informuje maszynistę, że stałe ograniczenie prędkości wprowadzone na rozjeździe lub zmniejszenie prędkości drogowej obowiązuje tylko w przypadku, gdy rozjazd ustawiony jest na kierunek zwrotny,
- b) wskaźnik W36 informuje maszynistę, że doraźne ograniczenie prędkości wprowadzone na rozjeździe obowiązuje tylko w przypadku, gdy rozjazd ustawiony jest na kierunek zwrotny,
- c) wskaźnik W35 umieszcza się nad wskaźnikiem W8 oraz nad wskaźnikiem W9 stojącym na początku odcinka stałego ograniczenia prędkości,
- d) wskaźnik W36 umieszcza się nad tarczą sygnału D6 i nad wskaźnikiem W14 stojącym na początku odcinka doraźnego ograniczenia prędkości,
- e) czarna strzała na wskaźnikach W 35, W 36 jest zwrócona w tę stronę, w którą na danym rozjeździe odgałęzia się tor w kierunku zwrotnym,
- f) jeżeli szerokość międzytorza nie pozwala na ustawienie wskaźników W35, W36 o typowych wymiarach, stosuje się wskaźniki o zmniejszonych wymiarach i umieszcza się je nisko, z zachowaniem skrajni.

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 We1 - We9 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 We1 "Wskaźnik uprzedzający o opuszczeniu pantografu"
 - 2) wskaźniki We2a, We2b, We2c "Wskaźniki opuszczenia pantografu"
 - 3) wskaźniki We3a, We3b
 - 4) wskaźniki We4a, We4b, We4c "Wskaźniki zakazu wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych"
 - 5) wskaźniki We8a, We8b, We8c "Wskaźniki jazdy bezprądowej"
 - 6) wskaźniki We9a, We9b "wskaźniki jazdy pod prądem"

Wskaźnik We1

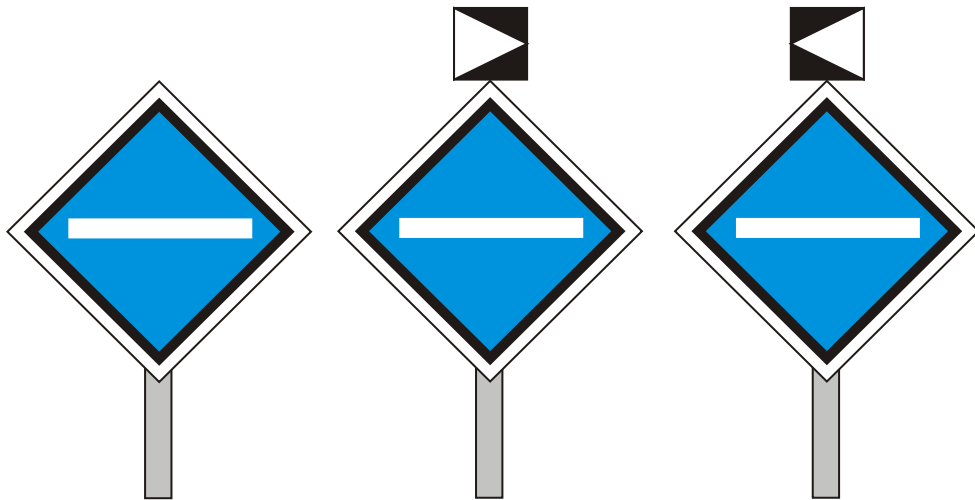
"WSKAŹNIK UPRZEDZAJĄCY O OPUSZCZENIU PANTOGRAFU"



Wskaźnik We1 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 We1 ustawia się na szlaku i na stacji przy torach głównych zasadniczych, w odległości 500 m przed wskaźnikiem opuszczenia pantografu

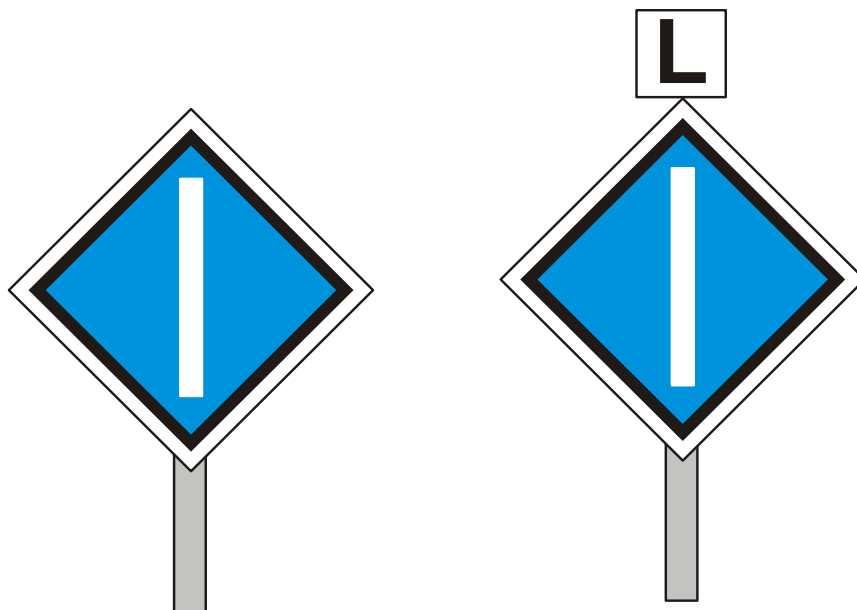
Wskaźniki We2a, We2b, We2c
„WSKAŹNIKI OPUSZCZENIA PANTOGRAFU”



Wskaźniki We2a, We2b, We2c oznaczają, że należy opuścić pantografy: niezależnie od kierunku jazdy (wskaźnik We2a), przy jeździe na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We2b) lub przy jeździe na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We2c): 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 We2a, We2b, We2c ustawia się na szlaku i na stacjach w odległości 100 m przed początkiem odcinka toru, który należy przejeżdżać z opuszczonym pantografem,
- b) wskaźnik We2a, We2b, We2c 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 We3a, We3b
"WSKAŹNIKI PODNIESIENIA PANTOGRAFU"



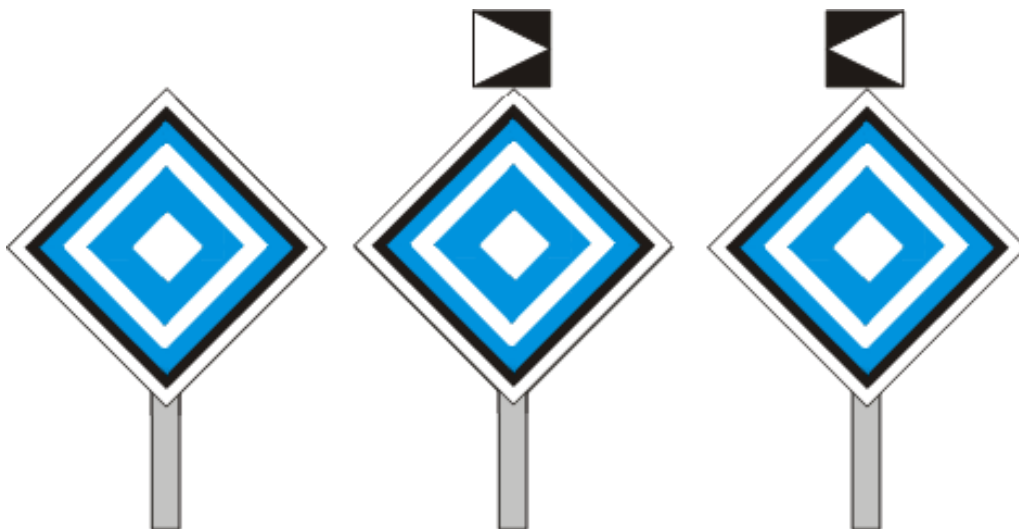
jeden biały pionowy pasek; wskaźnik obowiązujący lokomotywy elektryczne uzupełniony jest małą kwadratową, białą tablicą z czarną obwódką oraz czarną literą "L"

Wskaźniki We3a, We3b "Wskaźniki podniesienia pantografu" oznaczają, że należy podnieść pantografy elektrycznego zespołu trakcyjnego (wskaźnik We3a) lub lokomotywy elektrycznej (wskaźnik We3b)

Wskaźnik We3a dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych ustawia się w odległości 200 m,

Wskaźnik We3b dotyczący lokomotyw w odległości 30 m za miejscem, w którym można podnieść pantografy.

Wskaźniki We4a, We4b, We4c
"WSKAŹNIKI ZAKAZU WJAZDU ELEKTRYCZNYCH POJAZDÓW TRAKCYJNYCH"

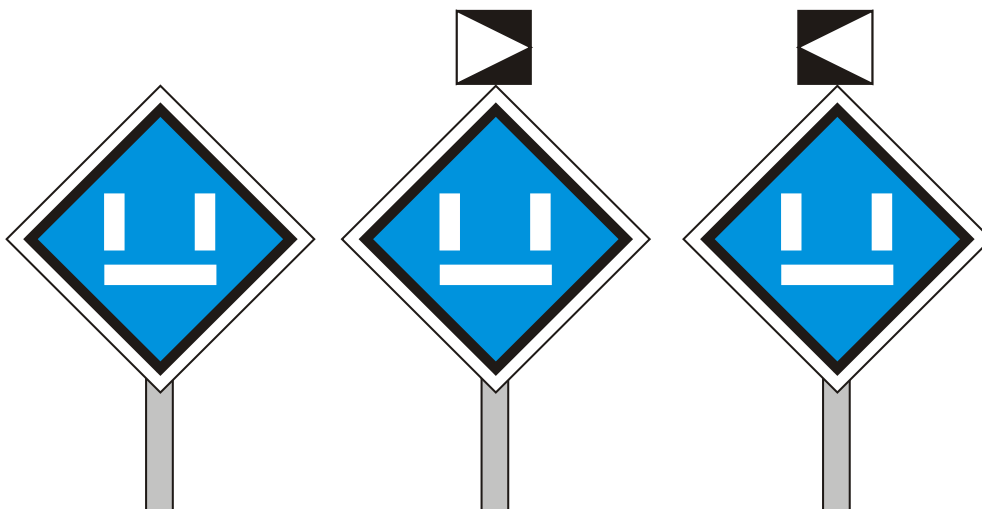


dwa białe kwadraty jeden w drugim; wskaźnik obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy

Wskaźniki We4a, We4b, We4c "Wskaźniki zakazu wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych" oznaczają, że wjazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony: na tor, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We4a), na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We4b), lub na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym ustawiony jest wskaźnik (wskaźnik We4c)

- a) wskaźnik We4a, We4b, We4c 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 We4a, We4b, We4c ustawia się w odległości 1 5m przed miejscem, poza które przejazd jest zabroniony.

Wskaźniki We8a, We8b, We8c
"WSKAŹNIKI JAZDY BEZPRĄDOWEJ"

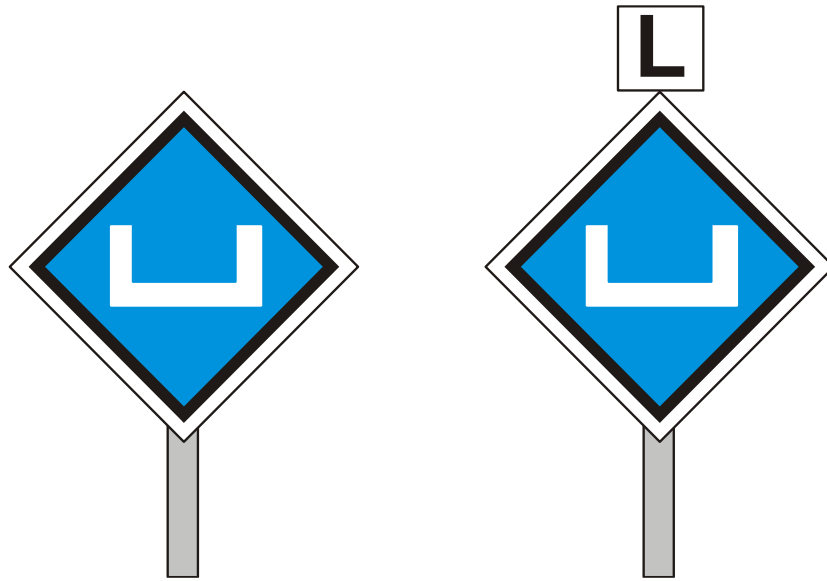


dwa równoległe białe paski pionowe i pod nimi jeden biały pasek poziomy, niestykający się z paskami pionowymi; wskaźnik obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego,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

Wskaźniki We8a, We8b, We8c "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 We8a), przy jeździe na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We8b), lub przy jeździe na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym stoi wskaźnik (wskaźnik We8c).

Wskaźniki We8a, We8b i We8c ustawia się w odległości 30 m 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 We9a, We
"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"

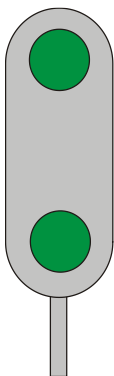
Wskaźniki We9a, We9b "wskaźniki jazdy pod prądem" oznaczają miejsce, od którego elektryczny zespół trakcyjny (wskaźnik We9a) lub lokomotywa elektryczna (wskaźnik We9b) mogą jechać, pobierając prąd z sieci trakcyjnej

Wskaźnik We9a dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych ustawia się w odległości 200 m, 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

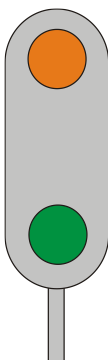
1. Na semaforach świetlnych można do odwołania stosować następujące sygnały:
 - 1) sygnał "Wolna droga ze zmniejszoną prędkością" lub "Wolna droga ze zmniejszoną prędkością. Następny semafor nadaje sygnał zezwalający na jazdę":
 - a) dzienny i nocny
 - 2) sygnał "Wolna droga. Następny semafor wskazuje 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"



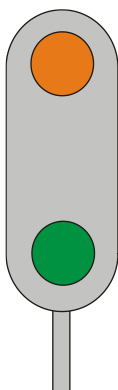
Dwa zielone światła na semaforze w jednym pionie
zwrócone do pociągu

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



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

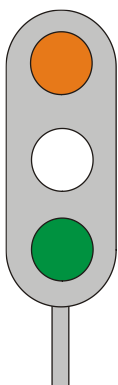
"SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ "WJAZD ZE ZMNIĘSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ.
NASTĘPNY SEMAFOR WSKAZUJE STÓJ"" LUB SYGNAŁ "WOLNA DROGA ZE ZMNIĘSZONĄ
PRĘDKOŚCIĄ. NASTĘPNY SEMAFOR WSKAZUJE SYGNAŁ ZEZWALAJĄCY NA JAZDĘ"



Pomarańczowe i zielone światło w pionie zwrócone do pociągu

1. Na tarczy ostrzegawczej można do odwołania stosować następujący sygnał
2. Na sygnalizatorze powtarzającym można do odwołania stosować następujący sygnał
3. 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 ZMNIĘSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ"



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

TABELA ZMIAN

[illegible]